

1589/J

der Abgeordneten DI Prinzhorn ,Rosenstingl, Rossmann
und Kollegen
an den Bundesminister für Finanzen
betreffend
Vorkommiss bei der DDSG

Obwohl der Rechnungshof schon viele Jahre wiederholt und eindringlich vor einer katastrophalen Entwicklung bei der DDSG gewarnt hatte, kam es erst mit dem Regierungsabkommen von 1990 zum Beschluß, die DDSG zu privatisieren.

Ein ehemaliger Funktionär der Arbeiterkammer, Dr. Gerhard Fuhrmann, wurde als Generaldirektor der DDSG als Verhandlungsleiter eingesetzt. Derselbe Dr. Fuhrmann wurde in der Folge Geschäftsführer des an einen deutschen Konzern verschenkten (statt verkauften) Unternehmensteils, der DDSG-Cargo GmbH.

Dieser unerhörte und eindeutige Interessenskonflikt war im Februar 1993 Anlaß öffentlicher Kritik und wurde damals sogar vom Aufsichtsratsvorsitzenden der DDSG, Dr. Helmut Zandler, festgestellt.

Dr. Fuhrmann ist damit bis heute als Geschäftsführer der DDSG-Cargo und Prokurist der Schenker AG, welche als österreichischer Verwalter der gemeinsamen deutschen Mutter, der Stinnes AG, figuriert, indirekt für die Beseitigung von Arbeitsplätzen in Österreich verantwortlich; der 74jährige AR-Präsident Dr. Zandler wurde erst kürzlich auf weitere 4 Jahre bestellt.

Nach jahrelangen „erfolgreichen“ Verhandlungen erklärte sich das deutsche Unternehmen 1994 "gnadenhalber" bereit, die DDSG zu übernehmen, wenn unter dem Titel der Befreiung von Altlasten finanzielle Mittel in Milliardenhöhe zugesprochen würden.

Für die Verantwortlichen hatten die dilettantisch geführten Verkaufsverhandlungen, die zur Versenkung statt des wirtschaftlich vertretbaren Verkaufes der DDSG-Cargo führten, obwohl der Schenkungsempfänger, ein deutscher Konzern, wie im Rechnungshofbericht von 1994 nachzulesen ist, noch 1989/90 für eine 49%ige - Anteilsübernahme 600 Millionen ATS geboten hatte, keinerlei Konsequenzen.

Art und Weise der Privatisierung der DDSG stellen daher eine der eklatantesten und teuersten Fehlleistungen der seit 1986 amtierenden Koalitionsregierung dar.

Über den Inhalt des vom Rechnungshof 1994 vorgelegten Sonderberichtes, welcher als Folge einer von Juni bis Oktober 1993 erfolgten Überprüfung der Gebarung der DDSG hinsichtlich der Beschaffung, des Betriebes und des Verkaufs des Kabinenschiffes „Mozart“ sowie des Verkaufes des Unternehmensbereiches DDSG-Cargo verfaßt wurde, kam es zu einer Parlamentsdebatte, die in der Aussage des Herrn Bundeskanzlers Dr. Vranitzky gipfelte, daß er persönlich „die politische Verantwortung“ für der Anschaffung des Kabinenschiffes „Mozart“ übernehme.

Es blieb ihm wohl auch nichts anderes übrig, da ein „Zustimmungsschreiben“ des damaligen Finanzministers Dr. Vranitzky vom 10.03.1986 zur Anschaffung der Mozart vorlag. Allerdings zog Dr. Vranitzky bis heute keine Konsequenzen aus der Übernahme der politischen Verantwortung.

Die Anschaffung des Luxusliners „Mozart“ wurde nicht nur unter falschen Markterwartungen, sondern auch unter ruinösen Finanzierungsbedingungen durchgeführt und dann weit unter der Schuldenhöhe bei den Leasinggesellschaften (Differenz rund 200 Mio. ATS) einem deutschen Reeder überlassen, obwohl ein österreichischer Mitbieter ein besseres Angebot gelegt hatte.

Da im Bereich der DDSG offenbar auch weiterhin politische Einflußnahmen zu Fehlentscheidungen führen, richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Finanzen nachstehende

A u f r a g e

A.

Die DDSG wurde nicht privatisiert, sie wurde vielmehr zerschlagen. Als Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr haben Sie in einem Memorandum vom August 1992 der Bundesregierung den verkehrspolitischen Stellenwert der österreichischen Binnenschifffahrt und geplanter Maßnahmen zur Förderung des Güterverkehrs auf der Donau zur Kenntnis gebracht. Da in den ehemaligen Ostblockstaaten die straßen- und bahnmäßigen Voraussetzungen zur Bewältigung des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens fehlen, ist ein Verkehrsdesaster an unseren Ostgrenzen absehbar.

1. Welche Kosten werden der österreichischen Volkswirtschaft in den kommenden zehn Jahren angesichts des stark steigenden Gütertransportaufkommens voraussichtlich aus dem Fehlen einer heimischen Binnenschifffahrt auf der Donau entstehen?
2. Welche Kosten werden der Republik Österreich voraussichtlich in den kommenden zehn Jahren als Folge von Umweltproblemen entstehen, die durch eine Verlagerung des Gütertransports vom Frachtschiff auf die Straßen verursacht werden?

B.

Der derzeitige Alleinvorstand der DDSG wechselt demnächst in den Ruhestand. Ein Nachfolger wurde mit Hinweis auf das BG v. 08.10.1982. BGBl. Nr. 521/1982. am 02.08.1996 unter Einräumung der Mindestbewerbungsfrist bis zum 02.09.1996 - bezeichnenderweise während der Urlaubszeit - durch Ausschreibung in der Wiener Zeitung gesucht.

Schon die Ausschreibung wurde auf den sozialistischen Betriebsrat und erst vor kurzem zum Prokuristen avancierten Ing. Erwin Benold maßgeschneidert. Dessen spätere Wahl soll schon vor der Ausschreibung abgesprochen worden sein, wie in der ersten Ausgabe des Travel Express nachgelesen werden kann.

Trotz kurzer Frist der Ausschreibung bewarben sich einige qualifizierte Interessenten. Am 06.11.1996, dem Tag der „offiziellen“ Aufsichtsratssitzung, wurden einige Bewerber zu einem Hearing eingeladen. Ungehört wurden sie, nach ungebührlicher Wartezeit, wieder weggeschickt. Schon am Vortag wurde der Aufsichtsrat mit dem offiziell noch nicht zum Alleinvorstand gekürten „Betriebsrats-Prokuristen“ Ing. Benold in das Finanzministerium zu Sektionschef Haslinger gerufen, um eine Festlegung der Vertragsdauer für den künftigen Alleinvorstand auf ein Jahr zu fixieren und gleichzeitig die Vorgabe zu verkünden, daß die DDSG, aufgrund einer Entscheidung des Eigentümerversprechers, verwertet werden solle.

Der Beschluß des Aufsichtsrates wurde, noch bevor dieser am 06.11.1996 getagt hat, bereits in der Abendausgabe der „Presse“ am 05.11.1996 bekanntgegeben. In einer Pressemeldung (im APA - Originaltext Service Nr. 199) vom 31.10.1996 erklärten Sie, daß in der DDSG immer nur die dort verantwortlichen Organe Entscheidungen zu treffen hätten.

3. Entspricht der im Vortext dargestellte Ablauf der Bestellung des Ing. Benold zum Alleinvorstand der DDSG den Tatsachen?
4. Halten Sie angesichts der dargelegten Vorgangsweise an Ihrer Behauptung fest, daß in der DDSG immer nur die dort verantwortlichen Organe die Entscheidungen treffen?
5. Welche Argumente sprachen - angesichts einer Anzahl qualifizierter Mitbewerber - ausgerechnet für die Bestellung des Betriebsrates Ing. Benold zum Alleinvorstand der DDSG?

C.

Herr Ing. Benold wurde zum Alleinvorstand der Ersten-Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für ein Jahr ernannt.

In DDSG-Kreisen wird behauptet - da der Sozialplan weiterhin Gültigkeit besitzt -, daß Ing. Benold, erst knapp über 40 Jahre alt, selbst bei einer eventuellen Auflösung oder Strukturveränderung der DDSG aufgrund des Sozialplanes mit 70-80% seiner Letztbezüge auch ohne Beschäftigung und Gehalt finanziell bestens abgesichert bis zu seinem Pensionsalter ausgesorgt habe.

6. Entspricht es den Tatsachen, daß der neue Alleinvorstand im Falle der Auflösung oder weitreichender Strukturveränderungen in der DDSG auf Basis eines geltenden Sozialplanes bei Zuerkennung von 70 bis 80% seines Letztbezuges „spazierengehen“ könne?

7. Entspricht es den Tatsachen, daß Personalchef und Prokurist Franz Dosch, ebenfalls ehemaliger SPÖ-Betriebsrat, anlässlich seiner Pensionierung Ende dieses Jahres seinen auf ein halbes Jahr angewachsenen Urlaubsanspruch nicht, wie bei allen gleichgelagerten Fällen, vor dem Pensionierungstermin konsumieren muß, bzw. nicht wie üblich finanziell abgegolten bekommt, sondern den Gegenwert als Prämie zugestanden erhalten soll, wodurch seine Abfertigung auf das Doppelte ansteigt?

D.

Der Ausschreibung vom 02.08.1996 in der Wiener Zeitung ist zu entnehmen, daß das Unternehmenskonzept auf geplanten Einnahmen von 50 Mio. ATS jährlich beruht. Ein Teil der Einnahmen soll aus den Anlegegebühren und aus Mieteinnahmen erwirtschaftet werden. Da entlang der Donau von mehreren Schifffahrtbetrieben neue Anlegestellen errichtet werden und in Wien ein Überangebot an freien Büroflächen, auch in bester Lage, vorliegt, scheinen diese Einnahmen wenig wahrscheinlich zu sein. Die DDSG hat am 06.11.1996 (APA-Meldung Nr. 473) eine wenig transparente Übersicht ihrer vergangenen Geschäftsgebarung und eine ebenso unpräzise Prognose für die künftige Entwicklung bekanntgegeben.

8. Auf welche Weise sollen die in der Ausschreibung vom 02.08.1996 angegebenen Einnahmen in Höhe von 50 Mio. ATS erwirtschaftet werden?

9. Welche Maßnahmen sehen Sie vor, wenn eine Verwertung im Jahre 1997 nicht verwirklicht werden kann und auch die reinen Betriebskosten nicht erwirtschaftet werden können?

10. Inwieweit sind die Zielsetzungen des Unternehmenskonzeptes auf deren Umsetzbarkeit überprüft worden?

E.

Im Kurier vom 06.11.1996 hat der Wiener Hafen angeboten, den kargen Rest an Aufgaben, der der DDSG noch verblieben ist, im Rahmen seiner Organisation wesentlich kostengünstiger zu erfüllen.

11. Existieren Pläne, denen zufolge die DDSG in der Zukunft als Basis eines Neubeginns einer österreichischen Donauschiffahrt verwendet werden soll?

12. Welche Argumente sprechen dafür, für die Verwaltung der Ländenrechte, den Betrieb von Anlegestellen und die Vermietung von Büroräumen die Institution einer DDSG aufrecht zu erhalten?

13. Warum wird in diesem Zusammenhang nicht auf das Angebot des Wiener Hafens eingegangen?

14. Warum ist unter solchen Voraussetzungen die Neubestellung eines Alleinvorstandes und damit die kostspielige Erhaltung einer ganzen Organisation gewählt worden, obwohl es wesentlich billigere und effizientere Möglichkeiten gegeben hätte?

15. Wie lange soll die altehrwürdige DDSG noch für politische Versorgungsposten der Regierungsparteien auf Kosten des Bundesbudgets mißbraucht werden?