



Überblick über die  
ÖBB-Unternehmensgruppe

BMVIT

ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

**Tabelle 3: Buchwertanteile der Beteiligungen in der ÖBB-Unternehmensgruppe (nach UGB)**

	2007	2008	2009	2010	2011	Durchschnitt 2007 bis 2011
<b>ÖBB-Holding AG</b>	in Mio. EUR					
Bilanzsumme	3.430,1	2.980,3	2.764,8	2.428,4	2.409,1	2.802,5
	in %					
Anteil der Beteiligungen und Ausleihungen an Beteiligungen an der Bilanzsumme	94	92	93	92	93	93
<b>Rail Cargo Austria AG</b>	in Mio. EUR					
Bilanzsumme	1.292,2	1.377,2	1.304,6	1.061,2	1.115,4	1.230,1
	in %					
Anteil der Beteiligungen und Ausleihungen an Beteiligungen <sup>1</sup> an der Bilanzsumme	49	71	78	71	69	68
<b>ÖBB-Personenverkehr AG</b>	in Mio. EUR					
Bilanzsumme	3.181,6	3.237,8	3.139,7	3.197,7	3.116,1	3.174,6
	in %					
Anteil der Beteiligungen und Ausleihungen an Beteiligungen <sup>1</sup> an der Bilanzsumme	22	20	20	20	21	21
<b>ÖBB-Infrastruktur AG</b>	in Mio. EUR					
Bilanzsumme	19.843,9 <sup>2</sup>	22.057,1 <sup>2</sup>	21.720,9	23.380,4	24.423,9	22.285,2
	in %					
Anteil der Beteiligungen und Ausleihungen an Beteiligungen an der Bilanzsumme	0	0	1	1	1	1

<sup>1</sup> exklusive der Ausleihungen an die ÖBB-Finanzierungsservice GmbH sowie für Cross Border Leasing

<sup>2</sup> 2007 und 2008 war die ÖBB-Infrastruktur AG noch in eine ÖBB-Infrastruktur Bau AG und eine ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG sowie die Brenner Eisenbahn GmbH getrennt. Die Bilanzsummen der Gesellschaften wurden unkonsolidiert addiert.

Quellen: Daten der ÖBB-Unternehmensgruppe (Jahresabschlüsse nach UGB); RH

## Überblick über die ÖBB-Unternehmensgruppe

Die Tabelle zeigt, dass in den Jahren 2007 bis 2011

- sich das Vermögen der ÖBB-Holding AG als strategische Dachgesellschaft hauptsächlich (zu über 90 %) aus Beteiligungsanteilen zusammensetzte;
- das Vermögen der Rail Cargo Austria AG zu etwa zwei Dritteln aus Beteiligungen gebildet war; wobei der starke Anstieg des Beteiligungsanteils in den Jahren 2008/2009 auf die Akquisition der MÁV Cargo Zrt. (nunmehr: Rail Cargo Hungaria Zrt.) zurückzuführen war, der leichte Rückgang des Beteiligungsanteils von 2009 bis Ende 2011 auf deren weitgehende Abschreibung;
- bei der ÖBB-Personenverkehr AG rd. 20 % des Vermögens auf Beteiligungen entfielen;
- aufgrund der Größe des Vermögens der ÖBB-Infrastruktur AG (die gesamte Schieneninfrastruktur einschließlich Immobilien und Kraftwerke befand sich unmittelbar im Vermögen der ÖBB-Infrastruktur AG) traten bei dieser die Beteiligungen anteilmäßig in den Hintergrund; auch in Absolutbeträgen spielte das in Beteiligungen befindliche Vermögen bei der ÖBB-Infrastruktur AG im Vergleich zu jenem der Rail Cargo Austria AG und auch der ÖBB-Personenverkehr AG eine untergeordnete Rolle.<sup>25</sup>

Sowohl bei der Rail Cargo Austria AG als auch der ÖBB-Personenverkehr AG machten die ausgelagerten, den Fahrbetrieb unterstützenden Bereiche der Traktion (ÖBB-Produktion GmbH) und der Fahrzeugwartung und -reparatur (ÖBB-Technische Services GmbH)<sup>26</sup> 2011 einen wesentlichen Anteil (etwa 60 % bzw. etwa 75 %) des Buchwerts der Beteiligungen aus.

4.2 Der RH hielt fest, dass (neben der ÖBB-Holding AG als Dachgesellschaft) insbesondere in der Rail Cargo Austria AG wesentliche Vermögensanteile (im Durchschnitt 2007 bis 2011 mehr als zwei Drittel) auf Beteiligungen entfielen.

4.3 Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG sei die Addition von Beteiligungsbuchwerten und Ausleihungen an Tochtergesellschaften nicht nachvollziehbar, weil der Umstand, ob sich eine Tochtergesellschaft bei

<sup>25</sup> Das in Beteiligungen befindliche Vermögen nahm bei der ÖBB-Infrastruktur AG allerdings in den Jahren 2007 bis 2011 sehr stark zu (Buchwert der Beteiligungen 2007: 6,7 Mio. EUR, 2011: 181,2 Mio. EUR). Die Zunahme war hauptsächlich auf die Beteiligung (zweimal je 25 %) an der Brenner Basistunnel SE zurückzuführen.

<sup>26</sup> je zur Hälfte im Eigentum der Rail Cargo Austria AG und der ÖBB-Personenverkehr AG



Überblick über die  
ÖBB-Unternehmensgruppe

ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

*Banken refinanzieren oder über die Muttergesellschaft, für die Beurteilung von Beteiligungen kaum relevant sei.*

4.4 Der RH erwiderte, dass unter Risikogesichtspunkten zwischen der Zurverfügungstellung von Eigenkapital und einem Gesellschafterdarlehen wirtschaftlich wenig Unterschied bestand. Dementsprechend fasste er die seitens der Muttergesellschaft in die jeweilige Tochtergesellschaft – sei es in Form von Eigenkapital oder Darlehen – investierten Mittel (zu Buchwerten) zusammen und stellte den Anteil am Gesamtvermögen der Muttergesellschaft dar.

Größe der  
Beteiligungen

5.1 Nach den Feststellungen des RH ragten von den insgesamt 156 Gesellschaften folgende hinsichtlich Eigenkapital, Bilanzsummen, Jahresergebnissen und/oder Mitarbeiteranzahl heraus:

- die vier Hauptgesellschaften ÖBB-Holding AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Infrastruktur AG sowie
- weitere 15 Gesellschaften<sup>27</sup> auf der dritten und vierten Unternehmensebene (Kriterien – alternativ: Bilanzsumme über 50 Mio. EUR, Eigenkapital über 20 Mio. EUR, durchschnittliche Jahresergebnisse von mehr als +/- 5 Mio. EUR; über 1.000 Mitarbeiter);
- die drei Unternehmen mit dem größten Eigenkapital waren die ÖBB-Produktion GmbH und die ÖBB-Technische Services GmbH, die konzernintern verrechnete Dienstleistungen erbrachten, sowie die Brenner Basistunnel SE<sup>28</sup>.
- Folgende Gesellschaften der dritten und vierten Unternehmensebene, die im Außenverhältnis auftraten, ragten hinsichtlich Eigenkapital, Bilanzsummen, Jahresergebnissen und Mitarbeiteranzahl hervor:
  - die Rail Cargo Hungaria Zrt. (Tochter der Rail Cargo Austria AG);
  - die ÖBB-Postbus GmbH (Tochter der ÖBB-Personenverkehr AG);

(siehe dazu TZ 10).

<sup>27</sup> die bei den Kenndaten in der Übersicht über die wichtigsten Unternehmen angeführten 14 Gesellschaften sowie die Österreichische Postbus AG

<sup>28</sup> Die laufenden Kosten der Brenner Basistunnel SE wurden während der Bauphase zur Gänze aktiviert (d.h. dem Herstellungswert des Anlagevermögens zugerechnet), so dass das Jahresergebnis stets Null betrug.



### ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

Das Bundesbahngesetz gab folgende Unternehmensstruktur vor:

- eine Holding AG als strategische Dachgesellschaft,
- auf der zweiten Unternehmensebene (erste operative Ebene) drei<sup>30</sup> große, operative Aktiengesellschaften, die ÖBB-Personenverkehr AG, die ÖBB-Infrastruktur AG und die Rail Cargo Austria AG; sowie
- einige Gesellschaften auf dritter Unternehmensebene:
  - die ÖBB-Technische Services GmbH sowie die ÖBB-Produktion GmbH<sup>31</sup> als gemeinsame Tochtergesellschaften der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG;
  - die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH als Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG.

Im Bundesbahngesetz waren die Hauptaufgaben der jeweiligen Unternehmen definiert und ließen damit Rückschlüsse auf den vom Gesetzgeber beabsichtigten Unternehmenszweck zu, nämlich in Österreich eine bedarfsgerechte Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stellen (ÖBB-Infrastruktur AG) sowie Personenverkehr und Güterverkehr anzubieten.<sup>32</sup> Sie stellten jedoch keine abschließenden Festlegungen der einzelnen Tätigkeitsfelder/Geschäftsfelder der ÖBB-Unternehmensgruppe dar.

Insbesondere traf das Bundesbahngesetz

- keine ausdrückliche Beschränkung auf die Erbringung von Schienenverkehrsleistungen,
- keine gesetzlichen Vorgaben in Bezug auf das Eingehen von Beteiligungen im In- und Ausland und
- keine Regelungen (und somit auch keine Beschränkungen) hinsichtlich der Gründung und des Zukaufs weiterer Tochterunternehmen.

<sup>30</sup> Das Bundesbahngesetz sah von 2004 bis 2008 zwei Infrastrukturgesellschaften vor: die ÖBB-Infrastruktur Bau AG und die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG; beide Gesellschaften wurden mit BGBl. I Nr. 95/2009 (rückwirkend mit 1. Jänner 2009) zur ÖBB-Infrastruktur AG verschmolzen.

<sup>31</sup> bis 2009 ÖBB-Traktion GmbH

<sup>32</sup> Die erläuternden Bemerkungen zum Bundesbahnstrukturgesetz (RV 311 GP XXII) hatten u.a. die Sicherstellung eines ausreichenden Mobilitätsangebots im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr für das ganze Land als Zielsetzung definiert.

## Rechtlicher Rahmen

6.2 Der RH hielt fest, dass das Bundesbahngesetz Organisationsstruktur und Hauptleistungsbereiche der ÖBB-Unternehmensgruppe auf Holding- und Teilkonzernebene – sowie teilweise auch noch auf der dritten Unternehmensebene – festlegte. Darüber hinaus ließ das Bundesbahngesetz jedoch einen weiten Spielraum hinsichtlich der Gründung von und der Beteiligung an weiteren Gesellschaften und der Ergänzung der Hauptleistungsbereiche um weitere Geschäftsfelder. Auch beschränkte das Bundesbahngesetz die ÖBB-Unternehmensgruppe nicht in ihrem geographischen Aktionsbereich (Auslandsengagement).

## EU-rechtlicher Rahmen

7.1 Die Holding-Konstruktion des Bundesbahngesetzes<sup>33</sup> mit Aktiengesellschaften auf erster und zweiter Unternehmensebene hatte (u.a.) zum Ziel, die EU-rechtlich gebotene Trennung des Infrastrukturbereichs vom Absatzbereich (ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG) zu gewährleisten.<sup>34</sup>

Die EU-rechtlichen Grenzen einer Zusammenfassung von Infrastruktur- und Absatzbereich in einem Konzern unter Führung einer Holding waren seit Jahren umstritten. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war gegen Österreich – aber auch gegen elf weitere europäische Staaten – ein Vertragsverletzungsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof anhängig, in dem die Europäische Kommission u.a. vorgebracht hatte, dass in Österreich die EU-rechtlichen Vorgaben zur Unabhängigkeit von Infrastrukturbetreibern (ÖBB-Infrastruktur AG) und Absatzgesellschaften nicht ausreichend umgesetzt seien.

<sup>33</sup> Umstrukturierung mit Bundesbahnstrukturgesetz im Jahr 2003, BGBl. I Nr. 138/2003

<sup>34</sup> Die EU-rechtlichen Vorgaben haben die Sicherstellung des Wettbewerbs am Schienenverkehrsmarkt und die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur zum Ziel. Aus EU-rechtlicher Sicht kann diese nur gewährleistet werden, wenn die Infrastruktur unabhängig von den Absatzgesellschaften operiert (Erstes Eisenbahnpaket zur Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes: Art. 6 Abs. 3 und Anhang II RL 91/440/EWG und Art. 4 Abs. 2 und Art. 14 Abs. 2 RL 2001/14/EG).

## ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

Der Europäische Gerichtshof wies die Klage mangels entsprechender Nachweise ab.<sup>35</sup>

Noch während des Vertragsverletzungsverfahrens Anfang 2013 legte die Europäische Kommission (im Rahmen des Vierten Eisenbahnpakets) einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU<sup>36</sup> vor, welcher die klarere und verstärkte effektive institutionelle Trennung des Infrastrukturbetreibers zum Ziel hatte.<sup>37</sup>

7.2 Der RH hielt fest, dass der Europäische Gerichtshof die grundsätzlichen Zweifel der EU-Kommission an der Konstruktion der ÖBB-Unternehmensgruppe wie auch die grundsätzlichen Zweifel an der Unabhängigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG als nicht ausreichend nachgewiesen erachtete.

<sup>35</sup> Klage der Europäischen Kommission im Jahr 2010 gegen die Republik Österreich und elf weitere Mitgliedstaaten (z.B. Deutschland, Frankreich, Portugal). Die Europäische Kommission hatte in ihrer Klage u.a. vorgebracht, dass das Bundesbahngesetz die EU-rechtlichen Vorgaben nicht ausreichend umgesetzt habe, und argumentierte, dass die ÖBB-Infrastruktur AG in rechtlicher, organisatorischer und wirtschaftlicher Hinsicht sowie in ihren Entscheidungen nicht ausreichend unabhängig von der ÖBB-Holding AG und den Absatzgesellschaften sei.

Der Europäische Gerichtshof wies die Klage ab (C-555/10) und begründete sein Urteil im Wesentlichen folgendermaßen:

- die Europäische Kommission habe keine Beweise vorgelegt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG von der ÖBB-Holding AG in Bezug auf die Modalitäten der Entscheidungsfindung nicht unabhängig wäre (die Europäische Kommission stütze sich auf Kriterien, welche nicht aus den RL 91/440/EWG und 2001/14/EU ableitbar bzw. nicht rechtlich verbindlich waren);
- die Europäische Kommission habe nicht nachweisen können, dass die Republik Österreich zwingende Maßnahmen hätte ergreifen müssen, um zu gewährleisten, dass der – mit Entscheidungen über Trassenzuweisungen oder Wegeentgelte und dergleichen betraute – Infrastrukturbetreiber rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.

<sup>36</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 (veröffentlicht am 14. Dezember 2012) zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Diese regelt u.a. den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen und betont insbesondere die Unabhängigkeit von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern.

<sup>37</sup> Dieser sieht u.a. vor:

- die grundsätzliche Trennung des Infrastrukturbetreibers von Eisenbahnunternehmen bzw. Holdingstrukturen mit Eisenbahnunternehmen; bestehende Holdingstrukturen können aufrecht erhalten werden, wenn strenge Maßnahmen zum Schutz der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers (z.B. Überprüfung durch die Europäische Kommission) ergriffen werden;
- personelle Verflechtungen zwischen Infrastrukturbetreibern und von Eisenbahnunternehmen bzw. Holdingstrukturen mit Eisenbahnunternehmen weitgehend zu unterbinden;
- das Quersubventionierungsverbot zu verstärken.

## Rechtlicher Rahmen

Der RH wies allerdings darauf hin, dass zur Zeit der Gebarungsüberprüfung seitens der EU-Kommission immer noch Bedenken bestanden, dass

- die auf europäischer Ebene erwünschte Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber von jenen Absatzgesellschaften, die aus den (ehemaligen) staatlichen Eisenbahnunternehmen hervorgegangen sind, generell und
- die Unabhängigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG von den Absatzgesellschaften (Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Personenverkehr AG) im Speziellen

nicht ausreichend gewährleistet sei. Der RH betonte, dass sich auch in der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung Hinweise auf diesbezügliche faktische Spannungsfelder zeigten (siehe TZ 18 hinsichtlich der personellen Identität von Aufsichtsräten, TZ 19 hinsichtlich des Einflusses der ÖBB-Holding AG auch auf Angelegenheiten des operativen Geschäfts und TZ 27 hinsichtlich des Cash-Pooling). Zudem wies der RH auf seinen Bericht zur Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003, Reihe Bund 2007/15 hin, in dem er bereits die Notwendigkeit der Entflechtung von Infrastruktur und Absatzgesellschaften aufgezeigt hatte.

### 7.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG sei die Einhaltung des Gebots der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers durch gesonderte Klauseln in den Konzernrichtlinien, Satzungen und Geschäftsordnungen sichergestellt.*

*Der Europäische Gerichtshof habe bestätigt, dass Österreich die Richtlinien zum 1. Eisenbahnpaket ordnungsgemäß umgesetzt habe; er habe die Klage der Kommission gegen Österreich zur Gänze abgewiesen und in seinem Urteil festgehalten, dass die von der Kommission immer wieder erwähnten Unabhängigkeitskriterien der Infrastruktur rechtlich nicht verbindlich seien.*

*Auch das BMVIT ging in seiner Stellungnahme davon aus, dass die Rechtskonformität betreffend die Unabhängigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG nun abschließend bestätigt sei.*

### 7.4 Der RH erachtete es als wesentlich, die von ihm im Zuge der Gebarungsüberprüfung aufgezeigten faktischen Spannungsfelder betreffend Kooperation und Unabhängigkeit zwischen Infrastruktur- und Absatzgesellschaften so weit wie möglich abzubauen.



## ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

### Wirtschaftliche Entwicklung

- Einleitung
- 8 Der RH gibt im Folgenden einen Überblick über
- die Ergebnisentwicklung der letzten fünf Jahre (2007 bis 2011) und den Beitrag der Beteiligungen zum Konzernergebnis sowie
  - die Entwicklung des Eigenkapitals und der Abschreibungen auf Beteiligungen in den letzten fünf Jahren (2007 bis 2011).

### Ergebnisentwicklung

#### Jahresergebnisse

- 9.1 (1) Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisentwicklung von 2007 bis 2011 im Gesamtkonzern und in den Teilkonzernen; sie differenziert jeweils in operatives Ergebnis und Jahresergebnis (IFRS-Betrachtung).

Tabelle 5: Jahresergebnisse des Gesamtkonzerns sowie der Teilkonzerne (nach IFRS)						
	2007	2008	2009	2010	2011	Summe 2007 bis 2011
in Mio. EUR						
<b>ÖBB-Holding AG Konzern<sup>1</sup></b>						
- EBIT <sup>2</sup>	513,6	51,2	313,6	254,8	593,2	1.726,4
- Jahresergebnis	42,4	- 965,9	115,9	- 338,0	- 35,2	- 1.180,8
<b>Teilkonzern Rail Cargo Austria AG</b>						
- EBIT <sup>2</sup>	24,7	- 39,4	- 101,8	- 279,4	11,7	- 384,2
- Jahresergebnis	10,6	- 292,8	- 87,1	- 356,9	- 53,0	- 779,2
<b>Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr AG</b>						
- EBIT <sup>2</sup>	34,8	- 331,6	64,0	33,1	60,3	- 139,4
- Jahresergebnis	- 21,1	- 650,2	167,8	- 18,7	37,0	- 485,2
<b>Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG<sup>3</sup></b>						
- EBIT <sup>2</sup>	447,2	429,0	357,6	496,5	544,0	2.274,3
- Jahresergebnis	89,6	- 78,6	15,2	16,3	- 14,2	28,3

<sup>1</sup> Das ÖBB-Konzernergebnis ist Ergebnis einer Konsolidierung (keiner Addition) der Teilkonzerne; überdies gehen noch andere Beteiligungen der ÖBB-Holding AG, die keinem der drei Teilkonzerne angehören, in das Konzernergebnis ein.

<sup>2</sup> Betriebsergebnis = Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern

<sup>3</sup> 2007 und 2008 war die ÖBB-Infrastruktur AG noch in eine Infrastruktur Bau AG und eine Infrastruktur Betrieb AG getrennt. Werte 2007 und 2008: Addition der Ergebnisse (mit den Folgewerten der ÖBB-Infrastruktur AG nicht unmittelbar vergleichbar).

Quellen: Daten Konzern-Jahresabschlüsse nach IFRS; RH

## Wirtschaftliche Entwicklung

Der Gesamtkonzern verzeichnete 2007 bis 2011 Verluste von insgesamt mehr als 1 Mrd. EUR. Die Verluste entstanden größenordnungsmäßig etwa zu zwei Dritteln im Teilkonzern Rail Cargo Austria AG und zu einem Drittel im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr AG. Der – mit Abstand – höchste Verlust trat im Jahr 2008 ein (etwa 970 Mio. EUR), gefolgt vom Verlust des Jahres 2010 (etwa 340 Mio. EUR).

- Die Rail Cargo Austria AG wies seit 2008 durchgängig Verluste aus; sie erzielte 2011 erstmals seit 2007 ein positives EBIT, jedoch immer noch einen – wenn auch gegenüber den Vorjahren geringeren – Jahresverlust.
- Die ÖBB-Personenverkehr AG wies insbesondere 2008 ein stark negatives Ergebnis aus und zeigte seit 2009 überwiegend positive Ergebnisse (im operativen Bereich (EBIT) durchgängig positive Ergebnisse).
- Die ÖBB-Infrastruktur AG zeigte über den Betrachtungszeitraum ein weitgehend stabiles Bild. Ihre Ertrags- und Ergebnissituation war durch die Zuschüsse des Bundes gesichert. Das negative Jahresergebnis 2011 war auf höhere Finanzierungsaufwendungen zurückzuführen.

(2) Die Konzernergebnisse waren im Zeitraum 2007 bis 2011 durch folgende Faktoren (finanzielle Belastungen) wesentlich mitbedingt:

- 250 Mio. EUR Wertberichtigungen (insbesondere im Jahr 2008) auf im Jahr 2005 eingegangene derivative Finanzgeschäfte (Collateralized Debt Obligations, kurz CDOs)<sup>38</sup>; die Verluste verteilten sich folgendermaßen auf die Teilkonzerne:
  - zu rd. 40 Mio. EUR auf die Rail Cargo Austria AG,
  - zu rd. 115 Mio. EUR auf die ÖBB-Personenverkehr AG und
  - zu rd. 95 Mio. EUR auf die ÖBB-Infrastruktur AG;

<sup>38</sup> Siehe dazu auch der Bericht des RH zum Thema Finanztransaktionen der ÖBB-Holding AG und einzelner Konzerngesellschaften mit der Deutsche Bank AG, Reihe Bund 2010/7. Die Abschreibungen auf Finanzinstrumente schlugen sich insbesondere im Finanzergebnis der ÖBB-Personenverkehr und der ÖBB-Infrastruktur AG nieder.

Die Wertberichtigungen auf derivative Finanzgeschäfte in der Höhe von 250 Mio. EUR beziehen sich auf die Periode 2007 bis 2011. Ende 2006 waren bereits 45,2 Mio. EUR wertberichtigt worden; in Summe ergibt sich damit aus diesen Geschäften ein Gesamtverlust in der Höhe von 295 Mio. EUR (siehe Bericht des RH Reihe Bund 2010/7).

– 640 Mio. EUR außerordentliche Abschreibungen bzw. Impairments von Vermögensgegenständen (wie Lokomotiven und Busse – insbesondere in den Jahren 2008 und 2010)<sup>39</sup>; die Verluste verteilten sich folgendermaßen auf die Teilkonzerne:

- zu rd. 415 Mio. EUR auf die Rail Cargo Austria AG und
- zu rd. 225 Mio. EUR auf die ÖBB-Personenverkehr AG;<sup>40</sup>

(siehe zur genaueren Aufschlüsselung der Verluste TZ 10).

- 170 Mio. EUR Nachzahlungen für:
  - Steuer-Nachzahlungen für nicht-steuerbefreite außertarifliche Fahrbegünstigungen der ÖBB-Mitarbeiter und
  - für Nachzahlungen von Bundespflegegeld.<sup>41</sup> (Siehe auch RH Reihe Bund 2009/4; der RH wies in diesem Bericht darauf hin, dass der Bund der ÖBB-Dienstleistungs GmbH – entgegen den Bestimmungen des Bundespflegegeldgesetzes – allein im Zeitraum 2003 bis 2007 einen um insgesamt rd. 115,7 Mio. EUR zu hohen Aufwandsersatz geleistet hatte.)

9.2 Der RH hielt fest, dass der ÖBB-Konzern von 2007 bis 2011 Verluste von insgesamt mehr als 1 Mrd. EUR verzeichnete. Die negativen Jahresergebnisse entstanden bei den Absatzgesellschaften und zwar im Besonderen bei der Rail Cargo Austria AG.

Die Verluste waren durch gesunkene Ertragserwartungen bedingt, die es notwendig machten, das Vermögen der Absatzgesellschaften deutlich abzuwerten (Impairments und außerordentliche Abschreibungen – insgesamt 640 Mio. EUR; siehe auch TZ 37). Ein weiterer Verlustfaktor waren Wertberichtigungen auf derivative Finanzgeschäfte (in den Jahren 2007 bis 2011 insgesamt 250 Mio. EUR – siehe dazu den Bericht des RH Reihe Bund 2010/7 „Finanztransaktionen der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft und einzelner Konzerngesellschaften mit der Deutsche Bank AG“).

<sup>39</sup> Abwertung von Vermögensgegenständen, von denen zum Zeitpunkt der Bewertung erwartet wird, dass ihr Markt- oder Nutzungswert geringer als ihr Buchwert ist.

<sup>40</sup> Aufteilung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten entsprechend der Aufteilung der Beteiligung an der ÖBB-Produktion GmbH.

<sup>41</sup> Unter diesem Titel verrechnete der ÖBB-Konzern weitere 175 Mio. EUR nicht ergebniswirksam direkt gegen das Eigenkapital (also Eigenkapital mindernd). Die Zulässigkeit dieser Verrechnung wurde von den Wirtschaftsprüfern akzeptiert und im Rahmen der gegenständlichen Gebarungsprüfung nicht untersucht.

## Wirtschaftliche Entwicklung

Die schlechten Unternehmensergebnisse waren nicht unmaßgeblich durch die 2008 einsetzende Wirtschaftskrise mitbedingt.

Der RH wies darauf hin, dass die hohen Impairments der Jahre 2008 und 2010 die Abschreibungsbasis der Rail Cargo Austria AG und der ÖBB-Personenverkehr AG verringerten und es diesen Gesellschaften daher in Zukunft leichter machen werden, positivere Ergebnisse zu erreichen.

- 9.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG habe der RH den wesentlichen Einfluss der „Sondereffekte“ (wie z.B. Spekulationsverluste, Steuernachzahlungen) auf die Jahresergebnisse der ÖBB-Unternehmensgruppe „vollkommen außer Acht gelassen“. Das BMVIT betonte in seiner Stellungnahme, dass die wirtschaftliche Entwicklung der ÖBB-Unternehmensgruppe in den Jahren 2008 bis 2011 durch diese „Sondereffekte“ und nicht durch mangelhaftes Beteiligungsmanagement bedingt war.*

*Die ÖBB-Holding AG verwies in ihrer Stellungnahme weiters darauf, dass die jeweiligen Rahmenbedingungen stärker zu berücksichtigen seien: So seien zum Zeitpunkt des Erwerbs der MÁV Cargo Zrt. die weltweite Wirtschaftskrise und ihre Folgen für die Güterverkehrsbranche nicht vorhersehbar gewesen. Seit 2008 sei es – neben der Veränderung des Wettbewerbsumfelds hin zu einem liberalisierten Markt mit zahlreichen privaten Anbietern – insgesamt zu einer signifikanten Reduktion der durch Güterbahnen transportierten Mengen und zu einem rapiden Verfall der Transportpreise gekommen. Die Firmenwertabschreibung der MÁV Cargo Zrt. (Rail Cargo Hungaria Zrt.) und die jahrelange Unterdotierung des Vertrags über die Bestellung und Erbringung Gemeinwirtschaftlicher Leistungen mit der Republik Österreich im Personenverkehr hätten wesentlich zur Schwächung der ÖBB-Unternehmensgruppe beigetragen. Die Abschreibungen würden sich auf insgesamt 639,5 Mio. EUR belaufen, die aber nicht cash-wirksame Verluste darstellten.*

- 9.4 Der RH verwies hinsichtlich der angesprochenen „Sondereffekte“ auf seine Ausführungen in TZ 9.1; diese Effekte sind – einzeln angeführt und den Teilkonzernen zugeordnet – ausführlich dargestellt.

Der RH setzte sich in seinem Bericht sehr wohl eingehend mit allen Faktoren auseinander, die wesentlichen Einfluss auf die Konzernergebnisse im Zeitraum 2007 bis 2011 hatten. Die Analyse des RH machte insgesamt deutlich, dass die wirtschaftliche Situation und ungünstige Entwicklung der ÖBB-Unternehmensgruppe (Verluste, hoher Abschreibungsbedarf) – neben Spekulationsverlusten und Steuernachzahlungen



– durch eine Vielzahl von externen und internen Faktoren mitbeeinflusst waren (wie z.B. Ertragslage des Sektors, Wirtschaftskrise, Akquisitionentscheidungen, strukturelle und unternehmenskulturelle Probleme bei Beteiligungen).

- 10.1** (1) Der Beitrag der Beteiligungen zu den Ergebnissen der Teilkonzerne (Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Infrastruktur AG) lässt sich aus den Jahresabschlüssen nach UGB abschätzen<sup>42</sup>; die folgende Tabelle zeigt die Jahresergebnisse nach UGB für die ÖBB-Holding AG sowie die großen operativen Aktiengesellschaften und weist den auf die Beteiligungen entfallenden Anteil am Jahresergebnis aus.

<sup>42</sup> Demgegenüber sind in der konsolidierten Darstellung nach IFRS die Beteiligungsergebnisse nicht separat dargestellt, sondern es sind die Beiträge der wesentlichen Beteiligungen in jeder einzelnen Ertrags- und Aufwandsposition enthalten.

**Wirtschaftliche Entwicklung**
**Tabelle 6: Anteil der Beteiligungen an den Jahresergebnissen<sup>1</sup> (nach UGB)**

Jahresergebnisse	2007	2008	2009	2010	2011	Summe 2007 bis 2011
	in Mio. EUR					
<b>ÖBB-Holding AG<sup>2</sup></b>	<b>- 59,2</b>	<b>- 490,9</b>	<b>- 182,6</b>	<b>- 307,3</b>	<b>6,4</b>	<b>- 1.033,6</b>
<i>davan aus Beteiligungen</i>	<i>- 33,8</i>	<i>- 509,8</i>	<i>- 183,9</i>	<i>- 314,0</i>	<i>4,6</i>	<i>- 1.036,9</i>
	Anteil in %					
Beteiligungen	57	104	101	102	72	100
	in Mio. EUR					
<b>Rail Cargo Austria AG</b>	<b>20,2</b>	<b>- 166,1</b>	<b>- 204,1</b>	<b>- 379,1</b>	<b>- 39,8</b>	<b>- 768,9</b>
<i>davan aus Beteiligungen</i>	<i>19,2</i>	<i>- 75,1</i>	<i>- 82,4</i>	<i>- 278,8</i>	<i>10,7</i>	<i>- 406,4</i>
	Anteil in %					
Beteiligungen	95	45	40	74	n.a.	53
	in Mio. EUR					
<b>ÖBB-Personenverkehr AG</b>	<b>- 52,3</b>	<b>- 311,4</b>	<b>69,6</b>	<b>- 27,2</b>	<b>- 26,2</b>	<b>- 347,5</b>
<i>davan aus Beteiligungen</i>	<i>10,6</i>	<i>- 86,6</i>	<i>- 68,1</i>	<i>14,7</i>	<i>6,8</i>	<i>- 122,6</i>
	Anteil in %					
Beteiligungen	n.a.	28	n.a.	n.a.	n.a.	35
	in Mio. EUR					
<b>ÖBB-Infrastruktur AG<sup>3</sup></b>	<b>42,1</b>	<b>- 79,1</b>	<b>21,9</b>	<b>7,5</b>	<b>- 44,2</b>	<b>- 51,8</b>
<i>davan aus Beteiligungen</i>	<i>3,6</i>	<i>3,1</i>	<i>3,0</i>	<i>5,7</i>	<i>9,2</i>	<i>18,5</i>
	Anteil in %					
Beteiligungen	9	n.a.	14	76	n.a.	n.a.

<sup>1</sup> Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag

<sup>2</sup> Das Ergebnis der ÖBB-Holding AG ergibt sich in erster Linie aus den insgesamt negativen Ergebnissen der drei großen Beteiligungen. Es ist aber nicht einfach die Addition der drei anderen Gesellschaften, weil einerseits die ÖBB-Holding AG selbst noch andere (kleinere) direkte Beteiligungen besitzt und es in der Ergebniszurechnung zwischen Mutter- und Tochtergesellschaften zu zeitlichen Verschiebungen kommen kann.

<sup>3</sup> 2007 und 2008 war die ÖBB-Infrastruktur AG noch in eine ÖBB-Infrastruktur Bau AG und eine ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG getrennt. Die Addition deren von Ergebnissen (Werte 2007 und 2008) ist mit den Folgewerten der ÖBB-Infrastruktur AG nicht unmittelbar vergleichbar.

n.a.: Bei Vorzeichenwechsel keine Prozentangaben sinnvoll, weil positive Beiträge aus Beteiligungen verlustmindernd bei der Muttergesellschaft wirken.

Quellen: Jahresabschlüsse nach UGB, Beteiligungsdaten: ÖBB-Unternehmensgruppe; RH



Wirtschaftliche Entwicklung

BMVIT

### ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

Die Tabelle zeigt, dass im überprüften Zeitraum (2007 bis 2011)

- bei der Rail Cargo Austria AG etwa die Hälfte der Verluste auf Beteiligungen entfiel (in erster Linie die Abschreibung der Rail Cargo Hungaria Zrt., vormals MÁV Cargo Zrt., in Höhe von insgesamt rd. 350 Mio. EUR);
- bei der ÖBB-Personenverkehr AG etwa ein Drittel der Verluste auf Beteiligungen entfiel; in erster Linie betraf dies die Abschreibungen und Verlustabdeckungen 2008 und 2009 für die ÖBB-Produktion GmbH (75 Mio. EUR) und Impairments der ÖBB-Postbus GmbH (54 Mio. EUR);
- die Beteiligungen der ÖBB-Infrastruktur AG durchwegs positiv zu deren Jahresergebnissen beitrugen.

Tabelle 6 zeigt auch, dass die Jahresergebnisse 2011 der Absatzgesellschaften großteils positiver ausfielen als die durchschnittlichen Jahresergebnisse 2007 bis 2011, so dass sich 2011 eine positivere Tendenz abzeichnete.

(2) Die folgende Tabelle gliedert die Ergebnissituation in den Teilkonzernen näher auf; sie zeigt die durchschnittlichen Jahresergebnisse der wichtigsten<sup>43</sup> Tochter- und Enkelgesellschaften und gibt damit einen Einblick, welche Beteiligungen wesentliche Verlustbringer waren, und welche positiv zur Ergebnissituation beitrugen.

<sup>43</sup> gemessen an Anschaffungskosten, Eigenkapital, Mitarbeiterzahl und/oder Ergebnisbeitrag

## Wirtschaftliche Entwicklung

**Tabelle 7: Jahresergebnisse der wichtigsten Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe (nach UGB bzw. dem jeweiligen nationalen Recht)**

	Anteil 2011 <sup>1</sup>	Eigen- kapital 2011	Durchschnitt- liches Jahres- ergebnis 2007 bis 2011 <sup>4</sup>	Jahres- ergebnis 2011	Eigenkapital- rentabilität 2011
	in %		in Mio. EUR		in %
<b>ÖBB-Holding AG</b>		<b>2.251,6</b>	<b>- 206,7</b>	<b>6,4</b>	<b>0,3</b>
ÖBB-Shared Service Center GmbH	100	12,5	4,3	2,4	16,9
ÖBB-Werbecenter GmbH	100	9,2	1,5	1,1	13,8
ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	100	0,3	- 0,3	0,6	200,0
<b>Rail Cargo Austria AG</b>		<b>114,9</b>	<b>- 153,8</b>	<b>- 39,8</b>	<b>- 25,7</b>
ÖBB-Produktion GmbH	50	737,0	- 36,8	- 9,9	- 1,3
ÖBB-Technische Services GmbH	51	196,0	6,5	18,4	9,4
Rail Cargo Hungaria Zrt. (vormals MÁV Cargo Zrt.)	100	56,2	- 37,1	- 26,2	- 44,6
Express-Interfracht Inter-nationale Spedition GmbH (EXIF)	100	30,0	1,5	1,9	6,4
ChemFreight GmbH	50	9,4	2,3	2,3	27,6
Entsorgungslogistik Austria GmbH	100	3,7	1,8	2,0	54,2
Papier & Recycling Logistik GmbH	100	3,5	1,3	1,3	36,1
Ökombi GmbH	100	3,3	- 0,4	2,0	62,4
EXIF Romania s.r.l.	100	2,9	- 3,8	0,2	- 2,3
AgroFreight Spedition GmbH	75	2,8	1,2	0,4	12,4
EXIF Italia s.r.l.	100	1,7	- 1,6	0,1	13,0
BurgySped S.I. (Spanien)	100	1,2	0,4	0,3	32,5
EXIF Hellas S.A.	100	0,7	- 1,5	- 2,0	- 49,2
EXIF Uluslararası Tasimacılık Ticaret Limited (Türkei)	100	- 0,2	- 0,6	- 0,8	n.a.
EXIF Polska Sp. z o.o.	100	- 1,3	0,2	- 3,8	- 136,0
Express Slovakia a.s.	33	17,5	5,5	7,0	51,6
Industriewaggon GmbH	100	45,0	8,3	8,0	17,7
Rail Cargo Italia s.r.l. (bis 2011: LINEA s.p.a.)	100	0,1	- 2,5	- 1,7	n.a.
RCA Terminal s.r.o.	100	1,9	- 0,3	1,9	n.a.
Intercontainer Austria GmbH <sup>2</sup>	100	-	- 3,2	-	-
<b>ÖBB-Personenverkehr AG</b>		<b>904,0</b>	<b>- 69,5</b>	<b>- 26,2</b>	<b>- 2,8</b>
ÖBB-Produktion GmbH	50	siehe oben	siehe oben	siehe oben	siehe oben
ÖBB-Technische Services GmbH	49	siehe oben	siehe oben	siehe oben	siehe oben
ÖBB-Postbus GmbH	100	79,7	- 0,7	- 0,6	- 0,7
Österreichische Postbus AG	100	3,6	- 0,4	- 1,9	- 52,8
FZB Fahrzeugbetrieb GmbH	100	45,7	0,1	0,2	0,4
City Air Terminal Betriebsgesellschaft mbH	49,9	12,4	0,2	0,5	4,0
<b>ÖBB-Infrastruktur AG<sup>3</sup></b>		<b>1.013,4</b>	<b>- 10,3</b>	<b>- 44,2</b>	<b>- 4,2</b>
Brenner Basistunnel SE	50	233,2	0,0	0,0	0,0
ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	100	51,4	0,6	2,5	4,8
Rail Equipment GmbH & Co KG	100	26,8	3,9	4,9	18,5
ÖBB-IKT GmbH	100	7,0	- 0,5	0,6	9,5
ÖBB-Immobilienmanagement GmbH	100	4,3	- 0,2	0,7	17,8
Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	100	2,3	0,5	1,3	129,5
Weichenwerk Wörth GmbH	30	10,4	2,4	2,7	25,5

<sup>1</sup> Anteil der jeweiligen Konzerngesellschaft an der Tochtergesellschaft in %

Eigenkapital und Jahresergebnis beziehen sich immer auf das gesamte Unternehmen, sind also nicht anteilig zugerechnet.

<sup>2</sup> Die Intercontainer Austria GmbH bestand zum 31. Dezember 2011 nicht mehr als eigenständiges Unternehmen, daher sind für 2011 keine Werte vorhanden.

<sup>3</sup> Die ÖBB-Infrastruktur AG bestand 2007 und 2008 aus zwei getrennten Gesellschaften für Bau und Betrieb, das durchschnittliche Ergebnis bezieht 2007 und 2008 die addierten Jahresergebnisse der beiden Gesellschaften ein.

<sup>4</sup> falls Beteiligung nicht über den gesamten Zeitraum gehalten, Durchschnitt über die gehaltene Periode

n.a.: Nicht anwendbar, weil das Eigenkapital 2010 negativ war (Eigenkapitalrentabilität 2011 - Jahresergebnis 2011: Eigenkapital 2010).

Quellen: Daten ÖBB-Unternehmensgruppe; RH

Die weitaus größten Verlustbeiträge auf der dritten Unternehmensebene kamen von zwei Gesellschaften:

- Rail Cargo Hungaria Zrt.:

Diese wies seit dem Erwerb durch die Rail Cargo Austria AG durchwegs negative Jahresergebnisse (im Durchschnitt -37 Mio. EUR pro Jahr) aus (zur Rail Cargo Hungaria Zrt. siehe auch TZ 37).

- ÖBB-Produktion GmbH:

Auch diese wies im Durchschnitt Verluste von -37 Mio. EUR pro Jahr aus. Anzumerken ist allerdings, dass die Leistungen der ÖBB-Produktion GmbH eine Grundlage für die Leistungserstellung der Absatzgesellschaften (Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Personenverkehr AG) bildeten. Verluste bei der ÖBB-Produktion GmbH wiesen darauf hin, dass die Absatzgesellschaften deren Leistungen nicht zu kostendeckenden Preisen bezogen. Nach Angaben der ÖBB-Unternehmensgruppe würde dies – aufgrund der Geschäftsfeldbetrachtung – zwar zu keinen Verzerrungen bei der Kalkulation führen, für die Zukunft werde jedoch ein zugleich kostendeckender und marktgerechter Preis für die Leistungen der ÖBB-Produktion GmbH angestrebt.

Verluste über mehrere Jahre – wenn auch in weit geringerem Ausmaß als in den beiden vorgenannten Fällen (Verluste von durchschnittlich über 1,5 Mio. EUR) – entstanden auch bei folgenden Tochter- und Enkelgesellschaften der Rail Cargo Austria AG:

- EXIF Romania s.r.l. (durchschnittlich -3,8 Mio. EUR pro Jahr),
- Intercontainer Austria GmbH (durchschnittlich -3,2 Mio. EUR pro Jahr),
- Rail Cargo Italia s.r.l. (bis 2011: Linea s.p.a.) (durchschnittlich -2,5 Mio. EUR pro Jahr),
- EXIF Italia s.r.l. (durchschnittlich -1,6 Mio. EUR pro Jahr) und der
- EXIF Hellas S.A. (durchschnittlich -1,5 Mio. EUR pro Jahr).

Zu diesen Gesellschaften siehe auch TZ 30.

## Wirtschaftliche Entwicklung

Positive Ergebnisbeiträge (Gewinne von durchschnittlich über 1,5 Mio. EUR) kamen von der

- Industriegewagon GmbH, die Güterwaggons vermietet (mit +8,3 Mio. EUR durchschnittlichem Gewinn pro Jahr),
- ChemFreight GmbH, die Waggonvermietung und Logistikdienstleistungen im Chemie- und Erdölbereich anbietet (mit +2,3 Mio. EUR durchschnittlichem Gewinn pro Jahr)<sup>44</sup>,
- Entsorgungslogistik Austria GmbH, die Logistikdienstleistungen auf dem Gebiet der Abfallverwertung und -entsorgung erbringt (mit +1,8 Mio. EUR durchschnittlichem Gewinn pro Jahr),
- Express Slovakia a.s., eine bedeutende Universalspedition in der Slowakei (mit +5,5 Mio. EUR durchschnittlichem Gewinn pro Jahr, allerdings hält die ÖBB-Unternehmensgruppe nur einen 33 %-Anteil an dieser Gesellschaft),
- ÖBB-Technische Services GmbH, die die Wartungs- und Reparaturarbeiten am Wagenmaterial durchführt (mit +6,5 Mio. EUR durchschnittlichem Gewinn pro Jahr),
- ÖBB-Shared Service Center GmbH, die für die ÖBB-Unternehmensgruppe Dienstleistungen auf den Gebieten Human Resources, Finanzen, Einkauf und Lehrlingsausbildung erbringt (mit +4,3 Mio. EUR durchschnittlichem Gewinn pro Jahr) und
- Rail Equipment GmbH & Co KG, die Schienenfahrzeuge vermietet und das Fuhrparkmanagement für die ÖBB-Unternehmensgruppe wahrnimmt (mit +3,9 Mio. EUR durchschnittlichem Gewinn pro Jahr).

Die letzten drei der genannten Gesellschaften erbrachten überwiegend Leistungen für die ÖBB-Unternehmensgruppe selbst, so dass die positive Ergebnissituation i.d.R. auf konzerninterne Erträge zurückzuführen war.

10.2 Der RH hielt fest, dass bei der Rail Cargo Austria AG etwa die Hälfte<sup>45</sup> der Verluste auf Beteiligungen zurückzuführen war, wovon der Großteil (350 Mio. EUR) alleine auf die Rail Cargo Hungaria Zrt. entfiel. Der RH betonte, dass die Beteiligungen in den Gebieten, die die Rail

<sup>44</sup> Beteiligungsanteil der Rail Cargo Austria AG: 50 %

<sup>45</sup> 406,4 Mio. EUR (siehe Tabelle 6) von in Summe 768,9 Mio. EUR (2007 bis 2011)



Wirtschaftliche Entwicklung

BMVIT

### ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

Cargo Austria AG als besonders wichtige Märkte (Kernländer – siehe TZ 15) erachtete und in denen sie auch Eisenbahnverkehrsunternehmen übernommen hatte, nämlich in Ungarn (Rail Cargo Hungaria Zrt.) und in Norditalien (Rail Cargo Italia s.r.l.), bisher deutliche Verluste aufwies.

- 10.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG lasse der RH mit „der verkürzten Angabe von durchschnittlichen Jahresergebnissen“ die positive Entwicklung der letzten Jahre unberücksichtigt.*
- 10.4** Der RH stellte klar, dass er in den Tabellen 1, 3, 5, 6, 8, 9, 14, 23 sowie in den Abbildungen 3 und 4 die Entwicklungen über die Jahre 2007, 2008, 2009, 2010 und 2011 darstellt. Tabelle 7 weist durchschnittliche Jahresergebnisse – ergänzt um die Jahresergebnisse 2011 – aus, und ermöglicht so einen Vergleich zwischen Durchschnitt und letztjährigem Ergebnis. Im Übrigen hielt der RH ausdrücklich fest (siehe etwa TZ 10), dass die Jahresergebnisse 2011 positiver ausfielen als die durchschnittlichen Jahresergebnisse 2007 bis 2011, sodass sich 2011 eine positive Tendenz abzeichnete.

#### Cash-Flow

- 11.1** Die schlechten Jahresergebnisse schlugen auch auf den Cash-Flow durch: Die folgende Tabelle zeigt für den Gesamtkonzern und die Konzerne jeweils die betrieblichen Cash-Flows und die Free Cash-Flows und gibt damit einen Überblick, in welchem Ausmaß finanzielle Mittel – über die laufende Geschäftstätigkeit hinaus – für Investitionen erwirtschaftet werden konnten:

## Wirtschaftliche Entwicklung

<b>Tabelle 8: Cash-Flow des Gesamtkonzerns sowie der Teilkonzerne (nach IFRS)</b>					
	2007	2008	2009	2010	2011
	in Mio. EUR				
<b>ÖBB-Holding AG Konzern</b>					
- betrieblicher Cash-Flow	449,6	730,4	379,7	463,7	585,6
- Free Cash-Flow (nach Investitionen)	- 1.856,5	- 2.076,5	- 2.753,5	- 1.857,8	- 1.328,4
<b>Teilkonzern Rail Cargo Austria AG</b>					
- betrieblicher Cash-Flow	83,1	- 11,8	- 62,0	- 44,9	12,1
- Free Cash-Flow (nach Investitionen)	6,0	- 445,6	- 248,0	- 210,5	- 85,9
<b>Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr AG</b>					
- betrieblicher Cash-Flow	218,4	89,5	92,6	- 65,2	186,9
- Free Cash-Flow (nach Investitionen)	- 318,3	- 192,6	- 66,5	- 139,7	217,2
<b>Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG<sup>1</sup></b>					
- betrieblicher Cash-Flow	n.a.	n.a.	439,0	476,3	415,3
- Free Cash-Flow (nach Investitionen)	n.a.	n.a.	- 1.587,2	- 1.526,7	- 1.351,3

<sup>1</sup> 2007 und 2008 war die ÖBB-Infrastruktur AG noch in eine ÖBB-Infrastruktur Bau AG und eine ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG getrennt, deren Cash-Flow nur nach UGB vorlag.

Quellen: Daten ÖBB-Unternehmensgruppe: Jahresabschlüsse nach IFRS; RH

Die Tabelle zeigt, dass die Investitionen in keinem der operativen Teilkonzerne zur Gänze aus den betrieblichen Cash-Flows gedeckt werden konnten.

- Die Rail Cargo Austria AG wies zwischen 2008 und 2010 negative betriebliche Cash-Flows aus; d.h. dass selbst das laufende Geschäft z.T. mit Schulden finanziert werden musste. Der hohe negative Free Cash-Flow im Jahr 2008 war wesentlich durch den Ankauf der MÁV Cargo Zrt. (Rail Cargo Hungaria Zrt.) bedingt.
- Die ÖBB-Personenverkehr AG erzielte 2011 – hauptsächlich durch Rückflüsse aus von ihr (ÖBB-intern) gewährten Krediten und geringe Investitionsausgaben – erstmals auch einen positiven Free Cash-Flow.
- Die negativen Free Cash-Flows der ÖBB-Infrastruktur AG resultierten aus den Infrastruktur-Investitionen (in Höhe von etwa 2 Mrd. EUR

pro Jahr); ihre Finanzierung war durch eine Vereinbarung mit dem Bund<sup>46</sup> gesichert.

- 11.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Rail Cargo Austria AG zwischen 2008 und 2010 nicht einmal den laufenden Betrieb aus Eigenem finanzieren konnte, was letztlich eine beträchtliche Zunahme des Verschuldungsgrades zur Folge hatte (siehe TZ 12). Er wies darauf hin, dass die Existenz der Absatzgesellschaften (ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG) nur dann gesichert ist, wenn ihre Investitionen langfristig aus dem Betrieb erwirtschaftet werden können.
- 11.3 Die ÖBB-Holding AG hielt in ihrer Stellungnahme fest, dass die Finanzierung durch Fremdkapital eine übliche marktwirtschaftliche Maßnahme sei und durch die Aufnahme von Fremdkapital die Rentabilität erhöht werden könne. Der RH stelle Fremdfinanzierungen zu Unrecht negativ dar.
- 11.4 Der RH rief in Erinnerung, dass der Gesamtkonzern 2007 bis 2011 Verluste von insgesamt mehr als 1 Mrd. EUR verzeichnete; die Verluste entstanden größenordnungsmäßig etwa zu zwei Dritteln im Teilkonzern Rail Cargo Austria AG (der zwischen 2008 und 2011 durchgängig Verluste aufwies) und zu einem Drittel im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr AG. Der RH betonte, dass die Tilgungen und Zinsen von Fremdkapital grundsätzlich aus der damit finanzierten Investition erwirtschaftet werden müssen. Eine Finanzierung des laufenden – verlustbringenden – Betriebs durch Fremdkapital war nicht geeignet, die Rentabilität zu steigern.

<sup>46</sup> Zuschussverträge gemäß § 42 Bundesbahngesetz

## Wirtschaftliche Entwicklung

Entwicklung des Eigenkapital und Eigenkapitalquoten  
Unternehmenswertes

12.1 Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung des Eigenkapitals der ÖBB-Unternehmensgruppe:

Tabelle 9: Eigenkapital und Eigenkapitalquoten des Gesamtkonzerns und der Teilkonzerne (nach IFRS und UGB)								
	Eigen- kapital 2006	Eigen- kapital 2011	Eigen- kapital- Abnahme 2006 bis 2011	Eigenkapitalquote <sup>1</sup>				
				2007	2008	2009	2010	2011
	in Mio. EUR		in %		in %			
<b>ÖBB-Holding AG Konzern</b>								
Konzernbilanz nach IFRS	2.844,2	1.369,7	- 52	19	11	9	7	6
Bilanz nach UGB <sup>2</sup>	3.257,1	2.251,6	- 31	93	91	92	92	93
<b>Rail Cargo Austria AG</b>								
Konzernbilanz nach IFRS	893,0	- 114,7	- 113	45	26	17	- 1	- 6
Bilanz nach UGB	905,7	114,9	- 87	70	54	41	15	10
<b>ÖBB-Personenverkehr AG</b>								
Konzernbilanz nach IFRS	1.365,0	488,0	- 64	29	15	17	17	17
Bilanz nach UGB	1.336,2	904,0	- 32	40	30	32	29	29
<b>ÖBB-Infrastruktur AG<sup>3</sup></b>								
Konzernbilanz nach IFRS	-	1.115,5	-	-	-	7	6	6
Bilanz nach UGB	1.023,0	1.013,4	- 1	5	4	5	5	4

<sup>1</sup> Die Eigenkapitalquoten wurden (vereinfacht) als Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme berechnet.

<sup>2</sup> Die Konzernbilanz nach IFRS bezieht die von den Tochtergesellschaften eingegangenen Schulden mit ein, die Bilanz der ÖBB-Holding AG nach UGB nicht. Die Eigenkapitalquoten nach IFRS sind daher in jenem Maß niedriger als jene nach UGB, in dem die Tochtergesellschaften nennenswerte Schulden aufweisen; die Unterschiede wirken sich besonders stark bei der Dachgesellschaft, der ÖBB-Holding AG, aus.

<sup>3</sup> 2007 und 2008 war die ÖBB-Infrastruktur AG noch in eine ÖBB-Infrastruktur Bau AG und eine ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG getrennt. Für 2007 und 2008 addierte der RH die UGB-Werte der Teilgesellschaften.

Quellen: Daten Jahresabschlüsse; RH

Das Eigenkapital des ÖBB-Konzerns sank von 2006 auf 2011 von rd. 2,8 Mrd. EUR um etwa 1,5 Mrd. EUR oder 52 %. Die Eigenkapitalquote des Gesamtkonzerns betrug 2011 nur mehr 6 % gegenüber noch 19 % im Jahr 2007 (IFRS-Betrachtung).

- Der Teilkonzern Rail Cargo Austria AG verzeichnete im überprüften Zeitraum einen massiven Rückgang an Eigenkapital und wies 2010

### ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

und 2011 bereits ein negatives Eigenkapital auf (-115 Mio. EUR im Jahr 2011 nach 893 Mio. EUR im Jahr 2006 – IFRS-Betrachtung). Die Eigenkapitalquote sank von 2007 auf 2011 um über 50 Prozentpunkte auf -6 %. Auch nach UGB-Betrachtung (die für die Frage eines allfälligen Reorganisationsbedarfs gemäß Unternehmensreorganisationsgesetz relevant war)<sup>47</sup> war die Eigenkapitalquote deutlich abgesunken und erreichte 2011 nur mehr 10 %.

- Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr AG verzeichnete im überprüften Zeitraum ebenfalls einen Rückgang an Eigenkapital; die Eigenkapitalquote sank von 2007 auf 2011 um 12 Prozentpunkte auf 17 % (IFRS-Betrachtung).
- Die ÖBB-Infrastruktur AG war in ihrem Eigenkapital, wie auch in der Eigenkapitalquote im überprüften Zeitraum weitgehend stabil. Die Eigenkapitalquote nach UGB lag 2011 bei 4 %; ein Reorganisationsbedarf gemäß Unternehmensreorganisationsgesetz war wegen der Haftung des Bundes für Infrastrukturschulden nicht gegeben.<sup>48</sup>

12.2 Der RH kritisierte, dass die ÖBB-Unternehmensgruppe von 2006 bis 2011 rd. 1,5 Mrd. EUR an Eigenkapital (IFRS-Betrachtung) verlor. Der beträchtliche Rückgang des Eigenkapitals (um 52 % nach IFRS und um 31 % nach UGB) war primär auf die negative Entwicklung im Teilkonzern Rail Cargo Austria AG zurückzuführen, darüber hinaus aber auch durch Abschreibungen im Bereich der ÖBB-Personenverkehr AG mitbedingt. Der RH wies in diesem Zusammenhang nachdrücklich darauf hin, dass sich die Rail Cargo Austria AG in den letzten Jahren der Schwelle zum Reorganisationsbedarf deutlich genähert hatte (siehe dazu – ohne die Probleme im Kerngeschäft der Rail Cargo Austria AG selbst außer Acht zu lassen – auch die Hinweise auf Mängel im Beteiligungsmanagement, TZ 33, sowie die hinter den – der Kaufpreiskalkulation zugrunde gelegten – Prognosen zurückgebliebene Ergebnisentwicklung der MÁV Cargo Zrt., TZ 37).

Der RH wies darauf hin, dass die verringerte Eigenkapitalbasis den finanziellen Spielraum der ÖBB-Unternehmensgruppe für die Zukunft einschränkt.

12.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG stelle der RH willkürlich und weitestgehend kommentarlos Ergebnisse nach UGB, IFRS sowie länderspezifischem nationalem Recht gegenüber und weise nicht auf*

<sup>47</sup> Gemäß Unternehmensreorganisationsgesetz wird bei einer Eigenmittelquote von unter 8 % (und einer fiktiven Schuldentilgungsdauer von über 15 Jahren) ein Reorganisationsbedarf vermutet (UGB-Betrachtung).

<sup>48</sup> § 47 Bundesbahngesetz

## Wirtschaftliche Entwicklung

*die fundamentalen Unterschiede zwischen Einzelabschluss und Konzernabschluss hin.*

*Die ÖBB-Holding AG betonte, dass – unter korrekter Anwendung der internationalen Rechnungslegungsstandards – direkt gegen das Eigenkapital verrechnete Wertänderungen aus „Sondereffekten“ (welche nicht auf das Beteiligungsmanagement zurückzuführen waren), Impairments und außerordentlichen Abschreibungen wesentlich zum Kapitalverzehr beitragen würden.*

- 12.4 Der RH griff bei seinen Analysen jeweils auf jene verfügbaren Daten zurück, die am besten geeignet waren, um Unternehmensentwicklungen transparent zu machen. Er wies jeweils präzise aus, auf welche Daten er sich bei seinen Analysen stützte.

Zudem erläutert das Glossar des Berichts die beiden Rechnungslegungsstandards und enthält den klaren Hinweis, dass die Jahresergebnisse der Einzelabschlüsse nach UGB mit den Konzernabschlüssen nach IFRS nicht unmittelbar vergleichbar sind. (Zum Einfluss der „Sondereffekte“, d.h. der früheren Spekulationsgeschäfte, Steuernachzahlungen sowie der Verluste aus Impairments und außerordentlichen Abschreibungen siehe auch TZ 9.)

### Beteiligungsabschreibungen

- 13.1 (1) Der starke Eigenkapitalrückgang spiegelte den Umstand wieder, dass im überprüften Zeitraum eine Reihe von Abschreibungen auf Beteiligungen notwendig wurde (die oftmals eine Folge der unter TZ 10 dargestellten negativen Ergebnissituation dieser Gesellschaften waren).

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der (kumulierten) Abschreibungen auf Beteiligungen der ÖBB-Holding AG sowie auf Beteiligungen der großen operativen Aktiengesellschaften (Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Infrastruktur AG) im überprüften Zeitraum (nach UGB).

**Tabelle 10: Abschreibungen auf Beteiligungen (kumuliert) der ÖBB-Holding AG sowie der operativen Aktiengesellschaften (nach UGB)**

Kumulierte <sup>1</sup> Abschreibungen	2006		2011	
	in Mio. EUR	in % des Anschaf- fungs- wertes	in Mio. EUR	in % des Anschaf- fungs- wertes
<b>der ÖBB-Holding AG</b>				
auf ihre Beteiligungen insgesamt	129,3	4	1.195,9	35
<i>davon</i>				
<i>auf die Rail Cargo Austria AG</i>	0,0	0	666,5	75
<i>auf die ÖBB-Personenverkehr AG</i>	0,0	0	348,5	26
<i>auf die ÖBB-Infrastruktur AG</i>	129,3	14	173,8	15
<b>der Rail Cargo Austria AG</b>				
auf ihre Beteiligungen	5,3	1	420,4	36
<b>der ÖBB-Personenverkehr AG</b>				
auf ihre Beteiligungen	4,8	1	97,2	14
<b>der ÖBB-Infrastruktur AG</b>				
auf ihre Beteiligungen	2,2	4	4,0	2

<sup>1</sup> Summe der zum Bilanzstichtag auf einen Vermögenswert insgesamt (inkl. Vorjahre) vorgenommenen Abschreibungen

Quellen: Daten ÖBB-Unternehmensgruppe — Anlagenspiegel der Jahresabschlüsse nach UGB; RH

Die Tabelle zeigt, dass die bislang aufgelaufenen kumulierten Abschreibungen auf Beteiligungen bei der ÖBB-Holding AG und bei den Absatzgesellschaften Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Personenverkehr AG zum weitaus überwiegenden Teil in den letzten fünf Jahren (2007 bis 2011) erfolgten.

Bei der ÖBB-Holding AG erhöhten sich die kumulierten Abschreibungen **auf ihre** Beteiligungen von einem geringfügigen Prozentsatz Ende 2006 (**4 %**) auf etwas über ein Drittel des Anschaffungswerts der Beteiligungen. Zum gesamten Abschreibungsbedarf der ÖBB-Holding AG per **Ende 2011** trugen die Rail Cargo Austria AG zu etwa 55 % und die ÖBB-Personenverkehr AG zu etwa 30 % bei.

(2) Die folgende Tabelle gibt auch Aufschluss darüber, welche Beteiligungen an Gesellschaften der dritten und vierten Unternehmensebene abgeschrieben werden mussten. Sie weist für die wesentlichen ÖBB-Gesellschaften aus:

**Wirtschaftliche Entwicklung**

- das Eigenkapital per Ende 2011,
- die Anschaffungswerte (Kaufpreis plus spätere Kapitalzuschüsse),
- die Buchwerte per Ende 2011 (= Anschaffungswerte abzüglich der kumulierten Abschreibungen),
- die bis Ende 2011 bei der jeweiligen Muttergesellschaft vorgenommenen, kumulierten Abschreibungen und
- die prozentuelle Höhe der jeweils vorgenommenen Abschreibungen.

**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**
**Tabelle 11: Abschreibung von Beteiligungen (nach UGB)**

	Anteil 2011 <sup>1</sup>	Eigen- kapital 2011 <sup>2</sup>	bei der	bei der	bei der Muttergesellschaft	
			Mutter- gesellschaft ausgewie- sener Anschaf- fungswert 2011	Mutter- gesellschaft ausgewie- sener Buchwert 2011	vorgenommene Abschreibung der Beteiligung (kumuliert) 2011	
	in %		in Mio. EUR		in Mio. EUR	in % vom An- schaffungswert
<b>ÖBB-Holding AG</b>		<b>2.251,6</b>				
ÖBB-Shared Service Center GesmbH	100	12,5	11,7	7,3	4,4	37
ÖBB-Werbecenter GmbH	100	9,2	0,0	0,0	0,0	-
ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (vormals ÖBB-Netting GmbH)	100	0,3	1,7	0,0	1,7	100
<b>Rail Cargo Austria AG</b>		<b>114,9</b>	<b>884,5</b>	<b>218,0</b>	<b>666,5</b>	<b>75</b>
ÖBB-Produktion GmbH	50	737,0	840,0	756,2 <sup>5</sup>	84,1	10
ÖBB-Technische Services GmbH	51	196,0	180,0	180,0	0,0	-
Rail Cargo Hungaria Zrt.	100	56,2	502,0	152,3	349,7	70
Express-Interfracht Internationale Spedition GmbH (EXIF)	100	30,0	81,3	81,3	0,0	-
ChemFreight GmbH	50	4,7 <sup>2</sup>	0,3	0,3	0,0	-
Entsorgungslogistik Austria GmbH	100	3,7	1,5	1,5	0,0	-
Papier & Recycling Logistik GmbH	100	3,5	1,6	1,6	0,0	-
Ökombi GmbH	100	3,3	1,6	1,6	0,0	-
EXIF Romania s.r.l.	100	2,9	20,3	2,1	18,2	90
AgroFreight Spedition GmbH	75	2,1 <sup>2</sup>	0,1	0,1	0,0	-
EXIF Italia s.r.l.	100	1,7	9,9	1,7	8,2	83
BurgySped S.L. (Spanien)	100	1,2	3,2	2,0	1,2	38
EXIF Hellas S.A.	100	0,7	7,9	1,4	6,5	82
EXIF Uluslararası Tasimacilik Ticaret Limited (Türkei)	100	- 0,1	2,2	0,9	1,3	59
EXIF Polska Sp.z o.o.	100	- 1,3	1,8	0,0	1,8	100
Express Slovakia a.s.	33	5,8 <sup>2</sup>	0,1	0,1	0,0	-
Industriewaggon GmbH	100	45,0	42,8	42,8	0,0	-
Rail Cargo Italia s.r.l. (bis 2011: LINEA s.p.a.)	100	0,1	12,5	7,5	5,0	40
RCA Terminal s.r.o.	100	1,9	3,5	0,0	3,5	100
Intercontainer Austria GmbH	100	-	11,1	-	11,1	100
<b>ÖBB-Personenverkehr AG</b>		<b>904,0</b>	<b>1.338,5</b>	<b>990,0</b>	<b>348,5<sup>3</sup></b>	<b>26</b>
ÖBB-Produktion GmbH	50	siehe oben	siehe oben	siehe oben	siehe oben	siehe oben
ÖBB-Technische Services GmbH	49	siehe oben	siehe oben	siehe oben	siehe oben	siehe oben
ÖBB-Postbus GmbH	100	79,7	116,7	76,7	40,0	34
Österreichische Postbus AG	100	3,6	19,6	3,6	16,0	82
FZB Fahrzeugbetrieb GmbH	98,6	45,7	45,7	45,1	0,6	1
City Air Terminal Betriebsgesellschaft mbH	49,9	6,2 <sup>2</sup>	9,0	5,6	3,4	38
<b>ÖBB-Infrastruktur AG</b>		<b>1.013,4</b>	<b>1.180,0</b>	<b>1.006,2</b>	<b>173,8</b>	<b>15</b>
Brenner Basistunnel SE	50	116,6 <sup>2</sup>	68,6	68,6	0,0	-
ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	100	51,4	51,4	51,4	0,0	-
Rail Equipment GmbH & Co KG	100	26,8	27,0	27,0	0,0	-
ÖBB-IKT GmbH	100	7,0	18,1	7,3 <sup>4</sup>	0,0	-
ÖBB-Immobilienmanagement GmbH	100	4,3	5,0	5,0	0,0	-
Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	100	2,3	1,0	1,0	0,0	-
Weichenwerk Wörth GmbH	30	3,1 <sup>2</sup>	1,7	1,7	0,0	-

<sup>1</sup> Anteil der jeweiligen Konzerngesellschaft an der Tochtergesellschaft in %

<sup>2</sup> Eigenkapital entsprechend dem Anteil der ÖBB-Unternehmensgruppe; d.h. Eigenkapital ist anteilig zugerechnet (ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH weisen den Eigenkapitalwert bezogen auf 100 % aus)

<sup>3</sup> inkl. Zuschreibung von 18 Mio. EUR im Jahr 2009

<sup>4</sup> inkl. 10,8 Mio. EUR Buchwertabgang im Zuge der Umgründung 2010

<sup>5</sup> inkl. Zuschreibung von 0,3 Mio. EUR im Jahr 2011

Quellen: Daten ÖBB-Unternehmensgruppe sowie Bilanzen und Anlagenspiegel der Jahresabschlüsse nach UGB; RH

## Wirtschaftliche Entwicklung

Die Tabellen 10 und 11 zeigen:

- Die ÖBB-Holding AG schrieb ihre Beteiligung an der Rail Cargo Austria AG bis Ende 2011 mit rd. 667 Mio. EUR (d.h. zu 75 %) ab.

Der Abschreibungsbedarf der Rail Cargo Austria AG war nicht unwesentlich durch Abschreibungen auf ihre Beteiligungen mitbedingt; insgesamt wurden sieben (der wesentlicheren, nicht verkauften) Beteiligungen der Rail Cargo Austria AG (unmittelbare „Tochterunternehmen“ und mittelbare „Enkelunternehmen“) zu 70 % und mehr abgeschrieben. Beträgsmäßig fielen bei der Rail Cargo Austria AG folgende Abschreibungen auf Beteiligungen ins Gewicht:

- Die Rail Cargo Hungaria Zrt. wurde bis Ende 2011 mit rd. 350 Mio. EUR (d.h. zu 70 % ihres Anschaffungswerts) abgeschrieben (siehe TZ 37).
- Die ÖBB-Produktion GmbH wurde bis Ende 2011 mit rd. 51 Mio. EUR<sup>49</sup> (d.h. zu 12 % ihres Anschaffungswertes) abgeschrieben (siehe auch TZ 10).
- Abschreibungen in zweistelliger Millionenhöhe fielen weiters bei der EXIF Romania s.r.l. (rd. 18 Mio. EUR, d.h. 90 % des Anschaffungswerts) und der Intercontainer Austria GmbH (rd. 11 Mio. EUR, d.h. 100 % des Anschaffungswertes) an.
- Die ÖBB-Holding AG schrieb ihre Beteiligung an der ÖBB-Personenverkehr AG bis Ende 2011 mit rd. 349 Mio. EUR (d.h. zu 26 %) ab.

Der Abschreibungsbedarf der ÖBB-Personenverkehr AG war zu einem deutlich geringeren Teil durch Abschreibungen auf ihre Beteiligungen mitbedingt. Beträgsmäßig fielen bei ihr folgende Abschreibungen auf Beteiligungen ins Gewicht:

- wie auch bei der Rail Cargo Austria AG die Abschreibung auf die ÖBB-Produktion GmbH (mit rd. 33 Mio. EUR<sup>50</sup>, d.h. zu 8 % ihres Anschaffungswerts) sowie

<sup>49</sup> rd. 51 Mio. EUR ist der auf die Rail Cargo Austria AG entfallende Anteil der Abschreibung von insgesamt rd. 84 Mio. EUR

<sup>50</sup> rd. 33 Mio. EUR ist der auf die ÖBB-Personenverkehr AG entfallende Anteil der Abschreibung von insgesamt rd. 84 Mio. EUR

### ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

- die ÖBB-Postbus GmbH; diese wurde bis Ende 2011 mit 40 Mio. EUR (d.h. zu 34 % ihres Anschaffungswerts) abgeschrieben.

(3) Die Tabelle 11 macht weiters deutlich, dass die Buchwerte, mit denen die Rail Cargo Austria AG und die ÖBB-Personenverkehr AG in der Bilanz 2011 der ÖBB-Holding AG angesetzt waren, deutlich höher lagen, als es dem Eigenkapital dieser Gesellschaften laut ihrer Bilanz 2011 entsprach; im Fall der Rail Cargo Austria AG lag der bei der ÖBB-Holding AG angesetzte Buchwert (218 Mio. EUR) bei fast dem Doppelten des Eigenkapitals laut Bilanz der Rail Cargo Austria AG (114,9 Mio. EUR).

Auch bei einigen Beteiligungen der Rail Cargo Austria AG war deren Buchwert Ende 2011 deutlich höher als das Eigenkapital (Rail Cargo Hungaria Zrt., EXIF Internationale Spedition GmbH, ÖBB-Produktion GmbH, Rail Cargo Italia s.r.l.).

Die Wirtschaftsprüfer der ÖBB-Unternehmensgruppe sahen die Buchwerte aufgrund der vorgelegten Wirtschaftspläne, die von einer positiven Weiterentwicklung des jeweiligen Unternehmens ausgingen, und der daraus abgeleiteten, zu erwartenden Erträge, als gerechtfertigt an.

- 13.2 Der RH hielt fest, dass im überprüften Zeitraum (2007 bis 2011) bei einer Reihe von Unternehmen der ÖBB-Unternehmensgruppe – auch aufgrund der durch die 2008 einsetzende Wirtschaftskrise mitbedingten deutlich verschlechterten wirtschaftlichen Aussichten – ein erheblicher Abschreibungsbedarf entstand (z.T. Abschreibungen bei der Muttergesellschaft vom Anschaffungswert der jeweiligen Beteiligung von 70 % und mehr). Die höchsten kumulierten Abschreibungen entfielen dabei mit rd. 350 Mio. EUR auf die Rail Cargo Hungaria Zrt.

Die immer noch bestehenden – z.T. erheblichen – Differenzen zwischen dem Eigenkapital laut Bilanz und den bei der jeweiligen Muttergesellschaft angesetzten Buchwerten für die Beteiligung wiesen darauf hin, dass – bei gleichbleibenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – weitere Abschreibungen notwendig werden könnten.

- 13.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG sei für die Beurteilung des Beteiligungswerts einer Kapitalgesellschaft ein ausschließliches Abstellen auf das anteilige Eigenkapital im Einzelabschluss unzureichend. Die Beurteilung der Werthaltigkeit stelle wesentlich auf künftige Kapitalrückflüsse ab.*

## Wirtschaftliche Entwicklung

- 13.4** Ungeachtet dessen, dass der RH die Bedeutung der Werthaltigkeit von Beteiligungen nicht in Abrede stellte, wiesen gerade die Differenzen zwischen dem Eigenkapital laut Bilanz und den bei der jeweiligen Muttergesellschaft angesetzten Buchwerten für die Beteiligungen auf das – insbesondere bei gleichbleibenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, damit geringen Kapitalrückflüssen und damit potenziell geschmälerter Werthaltigkeit der Beteiligungen – bestehende Risiko weiterer Abschreibungsnotwendigkeiten hin.

### Kapitalzuschüsse

- 14.1** (1) Im Jahr 2008, als die ersten Auswirkungen der ausbrechenden Wirtschaftskrise absehbar waren, wurde im BMVIT ein Akt für eine Kapitalerhöhung der ÖBB-Unternehmensgruppe von bis zu 650 Mio. EUR vorbereitet. Die Kapitalerhöhung durch den Eigentümer Bund wurde allerdings nicht beschlossen und – nach Angaben des BMVIT – auch zur Zeit der Gebarungüberprüfung (Mitte 2012) nicht weiterverfolgt.

(2) Im Bereich der ÖBB-Unternehmensgruppe selbst fanden jedoch Kapitalerhöhungen statt:

Die Rail Cargo Austria AG schoss von 2007 bis 2011 mehreren verlustbringenden Unternehmen, an denen sie beteiligt war, Kapital in der Höhe von etwa 150 Mio. EUR zu, um deren Geschäftsbetrieb aufrechtzuerhalten bzw. eine geordnete Liquidation zu ermöglichen.



Wirtschaftliche Entwicklung

BMVIT

**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**
**Tabelle 12: Wesentliche Kapitalzuschüsse<sup>1</sup> (inkl. Investitionen und Anteilszukäufe) zu Beteiligungen 2007 bis 2011**

	Anschaffungswert <sup>2</sup>	Kapitalzuschüsse 2007 bis 2011	Anteil Kapitalzuschüsse 2007 bis 2011 am Anschaffungswert	Abschreibung der Beteiligung 2007 bis 2011
	in Mio. EUR		in %	in Mio. EUR
Rail Cargo Hungaria Zrt.	404,4	97,6	24	349,7
Rail Cargo Italia s.r.l.	4,7	7,8	166	5,0
EXIF Hellas S.A.	3,9	4,0	103	6,5
EXIF Romania s.r.l.	2,8	17,5	625	18,2
EXIF Italia s.r.l.	1,1	8,8	800	8,2
RCA Terminal s.r.o.	0,5	3,0	600	3,5
Intercontainer Austria GmbH	0,3	10,8	3.600	11,1

<sup>1</sup> über 1 Mio. EUR je Beteiligung

<sup>2</sup> Anschaffungskosten bis Ende 2006 oder später, falls die Gesellschaft danach erworben wurde.

Quellen: Daten ÖBB-Unternehmensgruppe; RH

Die Tabelle zeigt, dass die Rail Cargo Austria AG im Zeitraum 2007 bis 2011 ihren Beteiligungen teilweise ein Vielfaches des ursprünglichen Anschaffungswerts an Kapital zuschoss (bei drei Beteiligungen das 6-Fache und mehr; bei einer Beteiligung das 36-Fache).

14.2 Der RH wies darauf hin, dass sich die Rail Cargo Austria AG veranlasst sah, – auch bei z.T. ursprünglich sehr kleinen – Beteiligungen immer wieder Kapital in nicht unerheblichen Beträgen zur Verlustabdeckung zuzuschießen (in Summe etwa 150 Mio. EUR). Entsprechend der Erhöhung ihres Mitteleinsatzes erhöhte sich auch ihr Risiko. Zur Rail Cargo Hungaria Zrt. siehe auch TZ 35 bis 38.

## Beteiligungsrelevante Ziele und Vorgaben

Strategische  
Zielsetzungen

**15.1** (1) Sowohl der Bund als Eigentümer (vertreten durch das BMVIT) als auch die ÖBB-Unternehmensgruppe selbst formulierten eine Reihe von strategischen Zielen, die (auf unterschiedlicher Abstraktionsebene) eine Vielzahl von Themen berührten (wirtschaftliche Zielsetzungen, Leistungsqualität, Investitionspläne, Geschäftsfelder, Fragen des Marktauftritts und der Kundengewinnung).

Eine explizite Beteiligungsstrategie lag jedoch nicht vor. Die Strategiepapiere enthielten keine expliziten Vorgaben für das Eingehen und Halten von Beteiligungen und gaben keine grundsätzlichen Leitlinien<sup>51</sup> zu den Voraussetzungen für das Eingehen von Beteiligungen. Allerdings waren aus der Art der Zusammensetzung und dem Management der Beteiligungen der ÖBB-Unternehmensgruppe wie auch aus verschiedenen strategischen Grundsatzpapieren Prinzipien einer Beteiligungsstrategie erkennbar.

Die folgende Tabelle enthält eine Zusammenstellung jener in den Strategiepapieren des BMVIT und der ÖBB-Unternehmensgruppe ausgewiesenen Ziele, die sich mit Fragen der Profitabilität, den Geschäftsfeldern und der Markterschließung auseinandersetzen und damit gewisse Anhaltspunkte für das Eingehen von Beteiligungen geben.<sup>52</sup>

<sup>51</sup> Die nachfolgend angeführten Fragen klärte die ÖBB-Unternehmensgruppe i.d.R. erst in Zusammenhang mit konkreten Akquisitionsvorhaben.

<sup>52</sup> Basis:

- BMVIT: Strategiepapiere vom 11. August 2009, 24. November 2009 und 18. Dezember 2011 sowie Ministerratsinformation vom 27. April 2011
- ÖBB-Holding AG: insbesondere „Strategie 2010“ vom 29. April 2005, „Strategie des ÖBB-Konzerns“ vom 11. August 2009 und 24. November 2009, „ÖBB-Konzernstrategie“ („Fit 2015“) September 2011
- Rail Cargo Austria AG: insbesondere „Strategie Rail Cargo Austria AG 2007 bis 2012“ vom 26. Juni 2007, „Kerngeschäft TK RCA 2020“ vom 30. Juni 2011, „ÖBB-Strategie Güterverkehr“ September 2011
- ÖBB-Personenverkehr AG: „Strategie Personenverkehr – Workshop mit Vorstand PV-AG“ vom 16. Februar 2005, „Unternehmensstrategie der ÖBB-Personenverkehr AG“ vom 16. September 2009, „Beteiligungen im Personenverkehr“ bzw. „Beteiligungen ÖBB-Personenverkehr AG“ vom 28. Februar 2012
- ÖBB-Infrastruktur AG: „Strategie des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur“ vom 6. Oktober 2011



Beteiligungsrelevante Ziele und Vorgaben

**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**
**Tabelle 13: Beteiligungsrelevante strategische Ziele und Vorgaben**

ÖBB-Gesellschaft	Ziele und Vorgaben 2005 bis 2010	Ziele und Vorgaben seit 2011
<b>Für ÖBB-Holding AG</b>	<b>Vorgaben des BMVIT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Steigerung der Vermögenswerte – profitable Absatzgesellschaften, nachhaltige Infrastrukturfinanzierung</li> <li>- Wettbewerbsfähigkeit im Personen- und Güterverkehr</li> <li>- Strategien für Teilkonzerne (ÖBB-PV AG, RCA AG, ÖBB-Infra AG) entwickeln</li> </ul> <b>Eigene Vorgaben</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Steigerung der Vermögenswerte – Verzinsung des eingesetzten Kapitals</li> <li>- Sicherung des Eigentümerwillens (Bund)</li> <li>- Steigerung der Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit</li> </ul>	<b>Vorgaben des BMVIT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Steigerung der Vermögenswerte – profitable Absatzgesellschaften, nachhaltige Infrastrukturfinanzierung</li> <li>- Wettbewerbsfähigkeit im Personen- und Güterverkehr</li> </ul> <b>Eigene Vorgaben</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verdienst der Kapitalkosten</li> <li>- Fokussierung auf Kerngeschäft</li> </ul>
<b>Für Rail Cargo Austria AG</b>	<b>Vorgaben des BMVIT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einer der eigenständigen und profitablen Gesamtlogistikanbieter in Europa</li> <li>- Weiteres Wachstum aus eigener Finanzstärke</li> </ul> <b>Vorgaben der ÖBB-Holding AG</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Halten der Marktanteile im Heimmarkt und in Westeuropa; Leadunternehmen in Zentraleuropa hinsichtlich Carrier- und Speditionsgeschäfte (2005) Zweitgrößte Güterverkehrsbahn Europas (2009)</li> <li>- Wachstumsstrategie in Zentral-, Ost- und Südosteuropa</li> <li>- Erfolgreiche Integration der MÁV Cargo Zrt.</li> <li>- Steigerung der Vermögenswerte und Steigerung der Umsatzrendite (Return on Sales, ROS) auf 5 % bis 2014</li> </ul>	<b>Vorgaben des BMVIT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einer der eigenständigen und profitablen Gesamtlogistikanbieter in Europa</li> <li>- Konsequente Fortführung und Umsetzung des RCA AG-Sanierungskurses</li> </ul> <b>Vorgaben der ÖBB-Holding AG</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unter Top-5 Güterverkehrsbahnen in Europa; Top-3 Marktposition in Schienengüterverkehr und Schienenlogistik in Mittel- und Osteuropa/Süd- und Osteuropa; Top 1 in Österreich</li> <li>- Fokussieren auf Kerngeschäft/bahnaffine Kernbranchen (Chemie, Stahl, Öl, Rohstoffe); Rückzug bei Nicht-Kerngeschäft; Fokus auf geographische Hauptmärkte</li> <li>- Selektive Akquisition von bahnaffinen Speditionen in Wachstumsmärkten</li> <li>- Restrukturierung und nachhaltige Stabilisierung der RCA AG</li> <li>- Unter 50 Beteiligungen</li> <li>- Über 4 % EBIT-Marge 2015</li> </ul>

## Beteiligungsrelevante Ziele und Vorgaben

### Fortsetzung: Beteiligungsrelevante strategische Ziele und Vorgaben

#### Für Rail Cargo Austria AG

##### Eigene Vorgaben

- RCA AG ist das Leadunternehmen einer Carrier-/Speditionsallianz in Mittel- und Süd-Osteuropa
- RCA AG ist der führende zentral-europäische Gesamtlogistikanbieter in bahnaffinen Güter-Transportgeschäften
- Absicherung führende Position in Österreich
- Ausgliederung BahnExpress Logistik in eigene Gesellschaft

##### Eigene Vorgaben

- Unter Top-5 Güterverkehrsbahnen in Europa;  
Top-3 Marktposition in Schienengüterverkehr und Schienenlogistik in Mittel- und Osteuropa/Süd- und Osteuropa;  
Top 1 in Österreich
- Absicherung Wachstumschancen in Mittel- und Osteuropa/Süd- und Osteuropa
- Einhaltung Bestimmungen des Handbuches Beteiligungsmanagement Policy
- Priorisierung der Länderaktivitäten: Fokus auf Heimatländer (Österreich, Ungarn), Kernländer und Präsenzländer (siehe Abbildung 2)
- Fokussieren auf Kerngeschäft/bahnaffine Kernbranchen (Chemie, Stahl, Öl, Rohstoffe); Rückzug aus Nicht-Kerngeschäft
- Unter 50 Beteiligungen
- Pro Land eine Spedition und maximal ein Eisenbahnverkehrsunternehmen

#### Für ÖBB-Personenverkehr AG

##### Vorgaben des BMVIT

- Der wettbewerbsfähige und profitable Verkehrsdienstleister in Österreich
- Anbieter für gesamte Mobilitätskette (Optimierung Bahn/Bus)

##### Vorgaben der ÖBB-Holding AG

- Verstärkte Synergienutzung Schiene-Bus (2005 und 2009)
- Erweiterung der Geschäftstätigkeiten auf das umliegende Ausland; Wachstumsstrategie in Zentral- und Südosteuropa im Personenfernverkehr
- Steigerung der Vermögenswerte und der Umsatzrendite (ROS) auf 5 % bis 2014

##### Eigene Vorgaben

- Postbus<sup>1</sup>: aktive Expansionspolitik ins benachbarte Ausland

##### Vorgaben des BMVIT

- Der wettbewerbsfähige und profitable Verkehrsdienstleister Österreichs
- Anbieter für gesamte Mobilitätskette (Optimierung Bahn/Bus)

##### Vorgaben der ÖBB-Holding AG

- Österreichs Marktführer für vernetzte Personenverkehrsleistungen auf Schiene und Straße

- Fokussieren auf Kerngeschäft

- Rückzug aus nicht profitablen (Kern-) Geschäften

##### Eigene Vorgaben

- Abgabe von Nicht-Kerngeschäften und Rückzug aus nicht profitablen (Kern-) Geschäften



Beteiligungsrelevante Ziele und Vorgaben



ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

**Fortsetzung: Beteiligungsrelevante strategische Ziele und Vorgaben**

**Für ÖBB-Infrastruktur AG**

**Vorgaben des BMVIT**

– Verschmelzung ÖBB-Infra Betrieb AG mit ÖBB-Infra Bau AG und Brenner Eisenbahn GmbH

– Wettbewerbsneutrale Bereitstellung der Infrastruktur

**Vorgaben der ÖBB-Holding AG**

– Stärkung der Selbstfinanzierung durch aktives Portfoliomanagement der ÖBB-Infra AG; Optimierung der Ergebnisbeiträge der IKT-GmbH, Mungos Sicher&Sauber GmbH und ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

– Steigerung der Vermögenswerte

**Vorgaben des BMVIT**

– Wettbewerbsneutrale Bereitstellung der Infrastruktur

**Vorgaben der ÖBB-Holding AG**

– Abgabe von Nicht-Kerngeschäften

**Eigene Vorgaben**

– Beibehaltung von Security – und Serviceleistungen durch Mungos Sicher&Sauber GmbH

– eisenbahnspezifische IT-Leistungen in ÖBB-IKT GmbH bündeln

– ÖBB-Immobilienmanagement GmbH ist der Immobiliendienstleister in Verwertung und Verwaltung von Immobilien der ÖBB-Unternehmensgruppe

<sup>1</sup> Strategiepapier ÖBB-Postbus GmbH aus 2008

Quellen: Daten ÖBB-Unternehmensgruppe; RH

(2) Die strategischen Zielsetzungen sowohl des BMVIT wie auch der ÖBB-Unternehmensgruppe waren vielfach sehr allgemein gehalten und nannten i.d.R. keine Parameter für die Messung (Indikatoren) und Kontrolle des Grades der Zielerreichung (Benennung der Indikatoren für die Marktposition, für die Profitabilität auf Teilkonzernebene, für die Steigerung des Vermögenswerts (siehe dazu auch TZ 16)).

(3) Die Zielvorgaben des BMVIT als Vertreter des Eigentümers Bund waren allgemein gehalten; eine wesentliche Zielsetzung war die Profitabilität der Absatzgesellschaften; darüber hinaus ging aus Strategiepapieren der ÖBB-Holding AG hervor, dass die Zielsetzung, die Rail Cargo Austria AG unter den Top-5 Schienengüterverkehrsanbietern in Europa zu positionieren, mit dem BMVIT abgestimmt und vom BMVIT unterstützt war.<sup>53</sup>

<sup>53</sup> Das Strategiepapier der ÖBB-Holding AG bezeichnet dieses Ziel als „Eigentünerauftrag“.

## Beteiligungsrelevante Ziele und Vorgaben

Das BMVIT hielt seine Zielvorgaben im überprüften Zeitraum weitgehend konstant; allerdings ersetzte es im Jahr 2011 – in Reaktion auf die wirtschaftlichen Schwierigkeiten – die Zielsetzung des Wachstums im Bereich der Rail Cargo Austria AG durch einen Hinweis auf die Fortführung des Sanierungskurses der Rail Cargo Austria AG.

(4) Beteiligungsrelevante strategische Ziele der ÖBB-Unternehmensgruppe betrafen

- Festlegungen zu den geographischen Zielmärkten und zu erreichenden Marktpositionen,
- die Definition der Kerngeschäftsbereiche sowie Festlegungen hinsichtlich der Eigenerstellung von Leistungen (ab 2011) sowie
- Vorgaben zur Rentabilität der Absatzgesellschaften Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Personenverkehr AG.

(5) Die Ziele und Vorgaben der Strategiepapiere hatten sich im überprüften Zeitraum hinsichtlich der Schwerpunktsetzungen verschoben. In den Strategiepapieren seit 2011 spiegelte sich die schlechte wirtschaftliche Lage (insbesondere bei der Rail Cargo Austria AG) wider. Das Wachstumsziel wurde abgeschwächt und trat gegenüber dem Gedanken der Konsolidierung, Sanierung und Fokussierung auf das Kerngeschäft zurück:

- bei der Rail Cargo Austria AG:

In diesem Sinne

- wurde die Zielsetzung, Leadunternehmen als Spediteur/Carrier in Mittel- sowie Süd-Osteuropa zu sein, sowie die Vorgabe, eine Top-3 Marktposition in Schienengüterverkehr und -logistik in Mittel- und Süd-Osteuropa zu erreichen, abgeschwächt;
- adaptierte die Rail Cargo Austria AG im Jahr 2011 ihren geographischen Aktionsfokus mit der Festlegung von Österreich, Ungarn, Oberitalien, der Tschechischen Republik und der Türkei als geographische Hauptmärkte (Heimat- und Kernländer);



## Beteiligungsrelevante Ziele und Vorgaben

sonenfernverkehr in Zentral- und Südosteuropa weitgehend<sup>54</sup> aufgegeben; es erfolgte eine Festlegung der Konzentration auf den österreichischen Markt;<sup>55</sup>

- wurde eine Fokussierung auf das Kerngeschäft festgelegt, d.h. eine Konzentration auf die Beförderung von Personen (Schiene und Straße).<sup>56</sup>

15.2 (1) Der RH kritisierte, dass das BMVIT als Eigentümervertreter zu grundlegenden Beteiligungsfragen, wie etwa zu den inhaltlichen Voraussetzungen für Beteiligungen und zum Ausmaß an Beteiligungen im Ausland keine strategischen Vorgaben machte. Das BMVIT ließ der ÖBB-Unternehmensgruppe damit einen großen Handlungsspielraum und beschränkte diesen weder hinsichtlich der Leistungsbereiche noch hinsichtlich des Ausmaßes des Auslandsengagements. In Anbetracht der wirtschaftlichen Probleme (Verluste, hoher Abschreibungsbedarf) einiger Auslandsgesellschaften der Rail Cargo Austria AG empfahl der RH dem BMVIT, grundsätzliche Leitlinien zur Frage der Ausweitung des Leistungsbereichs ins Ausland und allenfalls auch zur Frage der Ausweitung des Leistungsbereichs über den Bereich Schienenverkehr hinaus (Speditionsgeschäft) festzulegen.

Der RH hielt fest, dass beteiligungsstrategische Festlegungen<sup>57</sup> nicht explizit festgeschrieben waren. Er empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, folgende strategische Fragen in schriftlicher Form klarzustellen:

<sup>54</sup> Präsenz in diesen Märkten nur mit Partnerschaften

<sup>55</sup> Die ÖBB-Postbus GmbH ist mit ihrer Tochtergesellschaft CSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s in der Tschechischen Republik tätig.

<sup>56</sup> Seit 2011 verfolgte die ÖBB-Personenverkehr AG eine 2-Stufenstrategie. Erster Schritt war die Feststellung, ob der Geschäftszweck der untersuchten Beteiligung dem Kerngeschäft der ÖBB-Personenverkehr AG entsprach, andernfalls sollte die Beteiligung abgegeben werden. Im zweiten Schritt wurde untersucht, ob die Gesellschaft Gewinne erwirtschaftete und wenn nicht, ob die Gesellschaft aus anderen strategischen Gründen weiter im Portfolio der ÖBB-Personenverkehr AG verbleiben sollte; andernfalls sollte diese Gesellschaft abgestoßen werden. Diese Beteiligungsstrategie wandte die ÖBB-Personenverkehr AG bei der NÖ Schneebergbahn GmbH – kein Kerngeschäft, da touristischer Verkehr und Verkauf – und bei der City Air Terminal Betriebsgesellschaft mbH (CAT) – betrifft Kerngeschäft, daher (vorerst) Verbleib bei ÖBB-Personenverkehr AG – an.

<sup>57</sup> Die Renditevorgabe der Rail Cargo Austria AG (über 4 % EBIT-Marge 2015) war eine Zielsetzung für den Teilkonzern; sie enthielt keine spezifische Vorgabe für einzelne Beteiligungstypen/Geschäftsfelder.



- in welchen Märkten bzw. Marktsituationen Akquisitionen angestrebt werden (in Abgrenzung zur Leistungserbringung in den bestehenden Konzernunternehmen und zu Partnerschaften),<sup>58</sup>
- in welchem Ausmaß Eigenkapital für Akquisitionen (und allfällige nachträgliche Kapitalzuführungen) eingesetzt werden soll,
- welches Ausmaß an Einfluss auf die Entscheidungsfindung in Beteiligungen angestrebt wird (Kriterien für Mehrheits- bzw. Minderheitsbeteiligungen),
- welche Rechtsformen und Aufsichtsstrukturen für Beteiligungen zweckmäßig sind,
- welche Risiken bei Akquisitionen jedenfalls auszuschließen sind und
- welcher Beitrag zur Zielerreichung des Teilkonzerns (z.B. Renditeerwartungen) von Beteiligungen erwartet wird.

(2) Der RH erachtete die im Jahr 2011 vorgenommene Überarbeitung der Strategiepapiere und Schwerpunktverschiebungen (zurückhaltendere Wachstumsziele, Differenzierung und Priorisierung der Zielmärkte der Rail Cargo Austria AG; organisatorische Bereinigung des Beteiligungsportfolios) vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und im Hinblick auf eine bessere Überblickbarkeit und Steuerbarkeit des Beteiligungsportfolios als nachvollziehbar und zweckmäßig.

(3) Der RH hielt fest, dass eine systematische Zielerreichungskontrolle betreffend Beteiligungen (Vergleich der geplanten Ziele mit der tatsächlich erreichten Zielrealisierung – Soll-Ist-Vergleich) notwendig ist, um die Relevanz der Zielsetzungen zu unterstreichen und einen Gegensteuerungsbedarf bzw. allenfalls auch die Notwendigkeit zur Adaption von Zielsetzungen zeitnahe erkennen zu können. Er empfahl dem BMVIT und der ÖBB-Unternehmensgruppe zur Ermöglichung einer systematischen Zielerreichungskontrolle, die strategischen Zielsetzungen mit Indikatoren zu versehen und den Zielerreichungsgrad im Rahmen des Controlling – wie dies teilweise über die Beobachtung von betriebswirtschaftlichen Kennzahlen wie EBT, EBIT oder EBIT-Marge bereits geschieht – zu überwachen (TZ 25).

<sup>58</sup> Die Rail Cargo Austria AG sprach dieses Thema mit ihrer Strategiekarte (siehe Abbildung 2) an, ohne allerdings die Frage der Akquisition bzw. Partnerschaft näher auszuführen. Die Strategien der anderen Teilkonzerne enthielten dazu keine Angaben.

## Beteiligungsrelevante Ziele und Vorgaben

**15.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT sei die Forderung an das BMVIT, strategische Vorgaben über Umfang und geographische Ausrichtung von Engagements im Ausland zu machen, in weiten Zügen als praxisfern einzustufen und mit dem Grundsatz der klaren Trennung zwischen Eigentümer und operativer Verantwortung der Organe des Unternehmens nicht kompatibel. Die Schienengüterbeförderung sei per se ein grenzüberschreitendes, europäisches Geschäft; eine nationale Einschränkung sei betriebswirtschaftlich nicht zu argumentieren. Die übergeordnete Zielsetzung des BMVIT als Eigentümervertreter der ÖBB Holding AG sei in angemessener Weise in der Eigentümerstrategie verankert. Die operative Ausgestaltung von Auslandsaktivitäten der ÖBB-Unternehmensgruppe könne jedoch nicht Gegenstand von Eigentümervorgaben sein.*

*Die ÖBB-Holding AG wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die als Metastrategie zu verstehende Strategie FIT 2015 im Jahr 2011 und 2012*

- *hinsichtlich Beteiligungsstrategie klare Richtlinien in Bezug auf Expansionsmaßnahmen formuliere (z.B. kein Auslandsengagement in den Teilkonzernen ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Infrastruktur AG; klare Definition der Märkte sowie Reduktion der Anzahl der Mehrheitsbeteiligungen auf unter 50 im Teilkonzern Rail Cargo Austria AG);*
- *ein Finanzziel für den Gesamtkonzern ÖBB festlege („Schwarze Null 2013“ und „Verdienst der Kapitalkosten 2015“).*

*Die Ableitung der Zielwerte für die Teilkonzerne erfolge im weiteren Strategieprozess und in den Mittelfristplänen.*

**15.4** *Der RH vertrat die Ansicht, dass grundsätzliche strategische Zielsetzungen des Eigentümers Bund (BMVIT) für die ÖBB-Unternehmensgruppe in Anbetracht des öffentlichen Finanzierungsbedarfs des Schienenverkehrs und der wirtschaftlichen Probleme (Verluste, hoher Abschreibungsbedarf) notwendig sind.*

*Der RH hielt in diesem Zusammenhang fest, dass dem Eigentümerwillen auch in Aktiengesellschaften durchaus Relevanz zukommt. Wesentliche Elemente der strategischen Lenkung sind die Feststellung der Satzung (und damit die Definition des Unternehmensgegenstands sowie der wesentlichen Grundlagen der Gesellschaft) sowie die Entscheidung über die Entlastung des Vorstands (siehe auch TZ 17).*



Beteiligungsrelevante Ziele und Vorgaben

### ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

Der RH betonte, dass strategische Vorgaben in keiner Weise die operative Verantwortung der Organe (Vorstände der ÖBB Holding AG und deren Tochtergesellschaften) in Frage stellen.

Hinsichtlich der in der Stellungnahme der ÖBB-Holding AG angesprochenen beteiligungsrelevanten und strategischen Ziele und Vorgaben verwies der RH auf seine Darstellungen in TZ 15 und insbesondere auf Tabelle 13.

#### Zielerreichung

**16.1** Das BMVIT und die ÖBB-Unternehmensgruppe hatten zwar ein regelmäßiges Controlling eingerichtet (siehe TZ 22 ff.), nahmen jedoch keine gezielten systematischen Soll-Ist-Kontrollen hinsichtlich der Erreichung der strategischen Ziele (mit Beteiligungsrelevanz – siehe TZ 15) vor.

Ein vom RH im Rahmen der Gebarungüberprüfung – auf Basis der im Konzern vorhandenen Daten – angestellter Soll-Ist-Vergleich zeigte folgendes Bild:

(1) Ziel der Steigerung der Vermögenswerte und der Profitabilität der Absatzgesellschaften:

Eine wesentliche Zielsetzung des BMVIT als Eigentümervertreter war die Steigerung der Vermögenswerte und Profitabilität der Absatzgesellschaften (siehe TZ 15, Tabelle 13).

Der RH überprüfte die Entwicklung der Vermögenswerte am Kriterium des Eigenkapitals nach UGB<sup>59</sup> sowie die Profitabilität anhand des Kriteriums des Jahresergebnisses nach UGB (das BMVIT hatte keine spezifischen Indikatoren festgelegt):

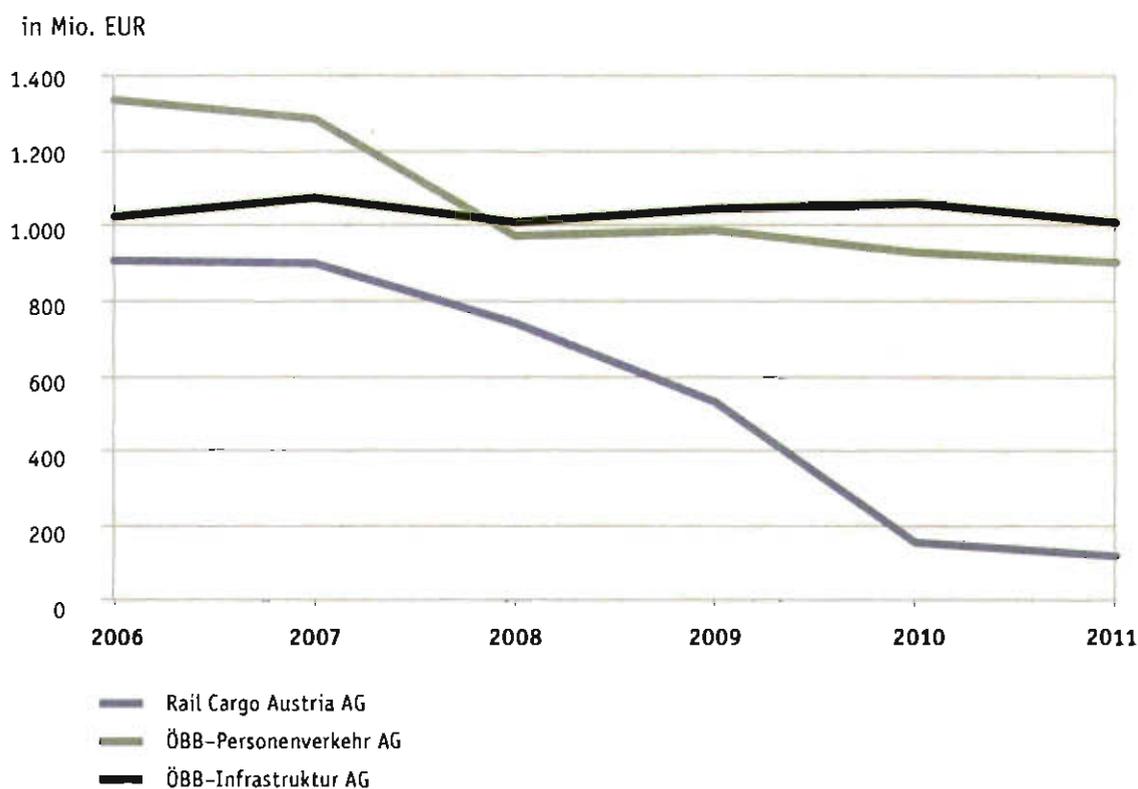
Im überprüften Zeitraum (Ende 2006 bis Ende 2011) sank das Eigenkapital

- der Rail Cargo Austria AG um rd. 87 % (von rd. 906 Mio. EUR auf rd. 115 Mio. EUR),
- der ÖBB-Personenverkehr AG um rd. 32 % (von rd. 1.336 Mio. EUR auf rd. 904 Mio. EUR),
- der ÖBB-Infrastruktur AG um rd. 1 % (von rd. 1.023 Mio. EUR auf rd. 1.013 Mio. EUR) (siehe auch TZ 12, Tabelle 9).

<sup>59</sup> Eigenkapitalwerte nach UGB weisen gegenüber jenen nach IFRS größere Konstanz auf und sind weniger stark von kurzfristigen Marktentwicklungen abhängig.

## Beteiligungsrelevante Ziele und Vorgaben

Abbildung 3: Eigenkapitalentwicklung ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Infrastruktur AG (nach UGB)



Quellen: Daten ÖBB-Unternehmensgruppe; RH

Die Entwicklung des Eigenkapitals reflektierte die schlechte Entwicklung der Jahresergebnisse: Sowohl die Rail Cargo Austria AG als auch die ÖBB-Personenverkehr AG wiesen im überprüften Zeitraum 2007 bis 2011 kumulierte negative Jahresergebnisse auf:

– Rail Cargo Austria AG:

Summe Jahresergebnisse 2007 bis 2011 (nach UGB): rd. -769 Mio. EUR; auch die größte Auslandsbeteiligung der Rail Cargo Austria AG, die Rail Cargo Hungaria Zrt., verbuchte seit 2008<sup>60</sup> jährlich negative Jahresergebnisse.

<sup>60</sup> Seit Dezember 2008 ist Rail Cargo Austria AG Mehrheitseigentümer.



Beteiligungsrelevante Ziele und Vorgaben

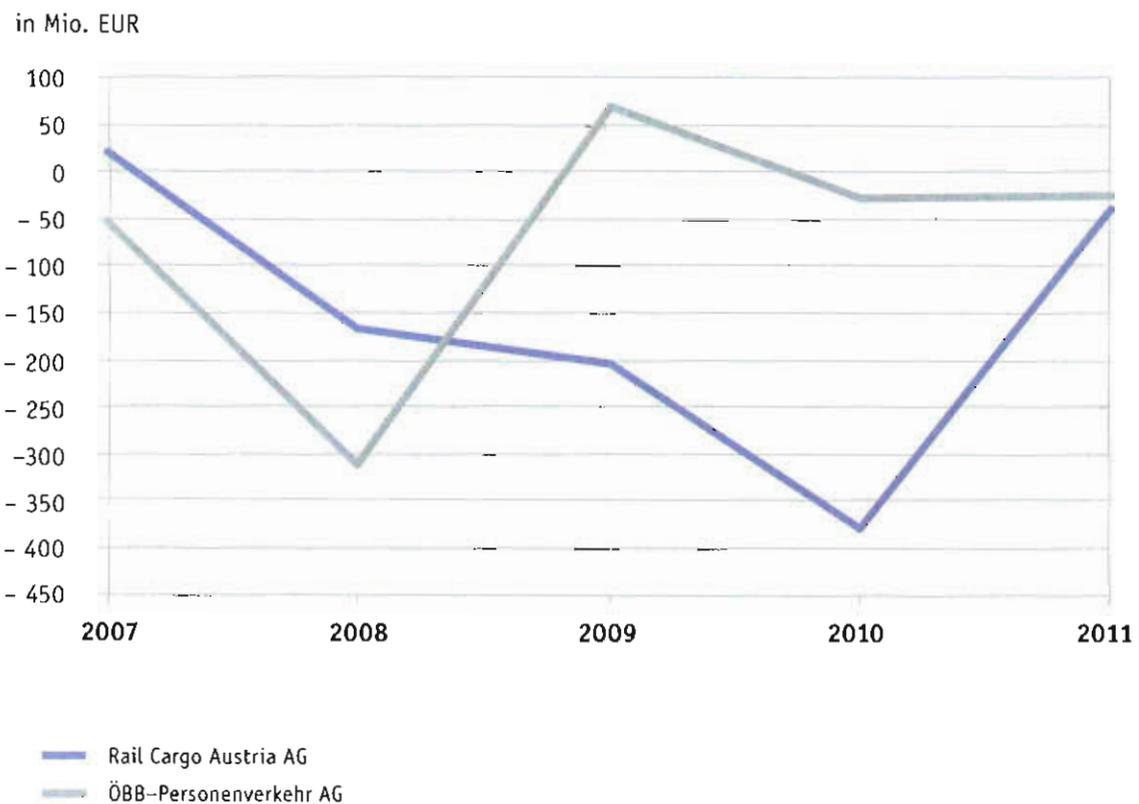
BMVIT

ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

- ÖBB-Personenverkehr AG:

Summe Jahresergebnisse 2007 bis 2011 (nach UGB): rd. - 348 Mio. EUR.

Abbildung 4: Entwicklung der Jahresergebnisse der Absatzgesellschaften  
(Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Personenverkehr AG)



Quellen: Daten ÖBB-Unternehmensgruppe; RH

## Beteiligungsrelevante Ziele und Vorgaben

### (2) Ziel Umsatzrendite (EBIT-Marge):

Die ÖBB-Holding AG hatte für die Absatzgesellschaften (Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Personenverkehr AG) in der Strategie 2009 ein Umsatzrenditeziel (return on sales)<sup>61</sup> von 5 % (zu erreichen bis 2014) vorgesehen; die Rail Cargo Austria AG senkte mit der Strategie 2011 diese Zielsetzung dahingehend, dass sie eine EBIT-Marge<sup>62</sup> von 4 % (bis 2015) erreichen sollte (siehe TZ 15, Tabelle 13).

Die Umsatzrendite (return on sales) und EBIT-Margen entwickelten sich im überprüften Zeitraum folgendermaßen:

**Tabelle 14: Entwicklung der Umsatzrenditen (EBIT-Margen gemäß IFRS) der Absatzgesellschaften (Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Personenverkehr AG)**

	Zielwert	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Teilkonzern Rail Cargo Austria AG</b>	2015			in %		
ROS/EBIT-Marge	4 %	1,0	- 2,0	- 4,0	- 11,2	0,4
<b>Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr AG</b>	2014					
ROS/EBIT-Marge	5 %	1,7	- 15,8	3,0	1,9	3,4

Quellen: Daten ÖBB-Unternehmensgruppe; RH

### Die Umsatzrenditen

- der Rail Cargo Austria AG:  
waren 2007 und 2011 leicht positiv, von 2008 bis 2010 negativ;
- der ÖBB-Personenverkehr AG:  
waren nur 2008 negativ und in den übrigen Jahren positiv.

Die Umsatzrenditen lagen damit in den letzten fünf Jahren (2007 bis 2011) deutlich unter den Zielwerten.

<sup>61</sup> Umsatzrendite kann unterschiedlich definiert werden: Als Zählergröße kommen das ordentliche Betriebsergebnis (EBIT) oder der Jahreserfolg in Betracht. Der RH wählte – wie auch die Rail Cargo Austria AG – folgende Formel:

$$\text{Umsatzrendite} = \text{EBIT-Marge} = \frac{\text{EBIT}}{\text{Umsatz}}$$

<sup>62</sup> Die Rail Cargo Austria AG definierte den Zielwert (4 % EBIT-Marge) über ein zu erreichendes Mindest-EBIT von ca. 100 Mio. EUR (bei einem angenommenen Umsatz von mindestens 2,5 Mrd. EUR).

(3) Ziel Marktposition:
-------------------------

Die Zielvorgabe für die Rail Cargo Austria AG bezüglich der Marktpositionen (führend in Österreich, Top-3 Marktposition in Zentraleuropa und unter den Top-5 Güterverkehrsbahnen in Europa) war hinsichtlich der Parameter für die Ermittlung nicht spezifiziert.

Die Rail Cargo Austria AG gewann Anhaltspunkte für ihre Marktposition aus Statistiken des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC), der Statistik Austria bzw. des Statistischen Amtes der EU. Für den RH war aus den vorgelegten Statistiken die aktuelle Marktposition der Rail Cargo Austria AG – insbesondere auch jene im Ausland – nicht schlüssig ableitbar.<sup>63</sup> Eine Statistik des UIC wies für das Jahr 2010 die ÖBB als drittgrößtes Güterverkehrseisenbahnunternehmen im Raum EU plus EFTA aus (berechnet nach Tonnenkilometern).

Für die ÖBB-Personenverkehr AG war das Ziel, die Marktführerschaft in Österreich beizubehalten, erreicht (der Marktanteil lag 2011 gemessen an den Reisenden bei rd. 86 %, gemessen an den Personenzugkilometern bei rd. 89 %).

- 16.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass wesentliche Zielsetzungen der Eigentümer Bund (BMVIT) und ÖBB-Holding AG (siehe Tabelle 13), wie die Steigerung der Vermögenswerte und die Profitabilität der Absatzgesellschaften, nicht erreicht wurden. Auch vom Ziel einer 4 %-Umsatzrendite war die Rail Cargo Austria AG zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch weit entfernt (wiewohl im Jahr 2011 eine Verbesserung erkennbar war). Der Grad der Zielerreichung hinsichtlich der Marktposition der Rail Cargo Austria AG in Europa war aus den vorliegenden Unterlagen nicht beurteilbar.

Der RH kritisierte, dass die Rail Cargo Austria AG hinsichtlich des Ziels der Marktposition keine Indikatoren zur Messung des Grades der Zielerreichung entwickelt hatte und damit keine systematische Soll-Ist-Kontrolle hinsichtlich der Zielerreichung möglich war. Der RH empfahl dem BMVIT und der ÖBB-Unternehmensgruppe, strategische Ziele stets mit Indikatoren zu versehen, um den Maßstab der Beurteilung des Grades der Zielerreichung klarzustellen.

<sup>63</sup> Statistisches Amt der EU: Güterverkehr wird nur länderweise aufgeschlüsselt und lässt keine Rückschlüsse auf die Leistung der Rail Cargo Austria AG zu.  
Statistik Austria: Güterverkehr wird nicht nach Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern gesamthaft in verschiedenen Kategorien dargestellt (nach Verkehrsbereichen: Inland, Transit etc.; nach Verkehrsträgern: Kohle, Stahl, Erdöl etc.)

## Beteiligungsrelevante Ziele und Vorgaben

**16.3** *Das BMVIT teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die vom RH eingemahnten Soll-Ist-Kontrollen insofern bereits jetzt umgesetzt würden, als dieser Themenkreis im Rahmen der regelmäßigen Eigentümer Jours fixes zeitnah verfolgt würde. Das Thema Wirkungsorientierung werde ausgebaut; ein System von Key-Performance-Indikatoren sei im Aufbau.*

*Die ÖBB-Holding AG betonte in ihrer Stellungnahme, dass die strategischen Ziele in Form von strategischen Handlungsrichtlinien, Umsetzungsrichtlinien und im implementierten Umsetzungscontrolling vertieft seien; der Prozess der Überleitung der Strategie in den Budget- und Mittelfristplanungsprozess sei klar geregelt (strategisches Performance-management). Soll/Ist-Vergleiche auf Ebene der Gewinn- und Verlustrechnung und auf Bilanzebene fänden als elementare Bestandteile des Controlling laufend statt.*

**16.4** Der RH erwiderte, dass sich seine Feststellungen und Empfehlungen darauf bezogen, dass wesentliche Zielsetzungen der Eigentümer Bund und ÖBB-Holding AG (Steigerung der Vermögenswerte und die Profitabilität der Absatzgesellschaften) nicht erreicht wurden und hinsichtlich einiger grundsätzlicher Ziele (z.B. Marktposition) keine Indikatoren zur Messung des Grades der Zielerreichung vorlagen.

## Einflussmöglichkeiten der Eigentümer

Unternehmensstruktur und Einflussmöglichkeit **17.1** Der Vorstand einer Aktiengesellschaft ist in seiner Geschäftsführung sowohl gegenüber seinem Eigentümer (Hauptversammlung) als auch gegenüber seinem Aufsichtsrat weisungsfrei (§ 70 Aktiengesetz).<sup>64</sup>

Durch die Einrichtung von Aktiengesellschaften auf erster (Holding) und zweiter Unternehmensebene (operative Aktiengesellschaften) waren die rechtlichen Möglichkeiten zur unmittelbaren Einflussnahme des Bundes als Holding-Eigentümer sowie der ÖBB-Holding AG als Eigentümerin der operativen Aktiengesellschaften (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Infrastruktur AG) auf Unternehmensentscheidungen eingeschränkt.

Dennoch kommt dem Eigentümerwillen auch in Aktiengesellschaften Relevanz zu:

<sup>64</sup> Strasser in Jabornegg/Strasser (Hrsg.), Kommentar zum Aktiengesetz, 2. Band, Manz Verlag, Wien 2010, § 70 RZ 1ff. Gemäß § 103 Abs. 2 Aktiengesetz kann die Hauptversammlung über Fragen der Geschäftsführung nur entscheiden, wenn dies der Vorstand, oder sofern es sich um ein gemäß § 95 Abs. 5 seiner Zustimmung vorbehaltenes Geschäft handelt, der Aufsichtsrat verlangt.

- Die Feststellung der Satzung und damit die Definition des Unternehmensgegenstands sowie der wesentlichen Grundlagen der Gesellschaft sind Aufgaben der Eigentümer (Hauptversammlung) (§§ 2, 16 und 17 Aktiengesetz).
- § 70 Aktiengesetz verpflichtet den Vorstand ausdrücklich zur Berücksichtigung des Wohles des Unternehmens und der Interessen der Aktionäre<sup>65</sup>; das Aktiengesetz geht damit von der Beachtlichkeit eines ausdrücklich geäußerten Eigentümerwillens aus.
- Die Eigentümer (Hauptversammlung) beschließen die Entlastung des Vorstands (§ 104 Aktiengesetz).
- Das Recht der Eigentümer (Hauptversammlung) zur Bestellung der Aufsichtsräte<sup>66</sup> gewährleistet eine grundsätzliche Übereinstimmung der Geschäftsführung mit dem Eigentümerwillen, zumal das Aktiengesetz dem Aufsichtsrat eine Reihe von wesentlichen Rechten und Aufgaben einräumt (§ 95 Aktiengesetz); dies sind insbesondere
  - die Bestellung und Abberufung der Vorstandsmitglieder<sup>67</sup>,
  - die Zustimmung zu wichtigen Rechtsgeschäften (wie etwa die Festlegung der allgemeinen Grundsätze der Geschäftspolitik oder der Erwerb von Beteiligungen; siehe dazu TZ 19),
  - die Billigung<sup>68</sup> des Jahresabschlusses.

Dieser mittelbare Einfluss ist umso stärker, wenn – wie dies in der ÖBB-Unternehmensgruppe Praxis war (siehe dazu TZ 18) – die Vorstandsmitglieder der Muttergesellschaft (ÖBB-Holding AG) gleichzeitig Aufsichtsräte der Tochtergesellschaften (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Infrastruktur AG) sind.<sup>69</sup>

<sup>65</sup> Das Interesse der Mehrheit der Aktionäre bzw. eines Alleinaktionärs (Eigentümer), die die Hauptversammlung bilden, entspricht in der Regel auch dem Wohle des Unternehmens: Strasser in Jabornegg/Strasser (Hrsg.), Kommentar zum Aktiengesetz, 2. Band, Manz Verlag, Wien 2010, § 70 RZ 23ff.

<sup>66</sup> § 87 Aktiengesetz

<sup>67</sup> § 75 Abs. 1 Aktiengesetz; Strasser in Jabornegg/Strasser (Hrsg.), Kommentar zum Aktiengesetz, 2. Band, Manz Verlag, Wien 2010, § 75 RZ 12

<sup>68</sup> § 96 Abs. 4 Aktiengesetz

<sup>69</sup> § 86 Abs. 2 Z 1 i.V.m. § 86 Abs. 3 Aktiengesetz (§ 30a Abs. 2 Z 1 i.V.m. § 30a Abs. 3 GmbHG) lässt eine Verdoppelung der Höchstzahl von möglichen Aufsichtsratsmandaten (max. 10, Vorsitz zählt doppelt) in Konzernen zu (max. 20 Mandate; Beteiligungsprivileg von Konzernunternehmen).

## Einflussmöglichkeiten der Eigentümer

Darüber hinaus schafft das Bundesbahngesetz mit der Einrichtung einer Holding-Gesellschaft eine Konzernstruktur<sup>70</sup> und normiert – unbeschadet der grundsätzlichen Weisungsungebundenheit der Vorstände der operativen Aktiengesellschaften – eine Leitungskompetenz der ÖBB-Holding AG in Fragen der Unternehmensstrategie und Transparenz der öffentlichen Mittelzuflüsse.<sup>71</sup>

- 17.2** Der RH hielt fest, dass dem Bund (BMVIT) wie auch der ÖBB-Holding AG aufgrund der im Bundesbahngesetz vorgesehenen Konstruktion der ÖBB-Unternehmensgruppe (Aktiengesellschaften auf erster und zweiter Unternehmensebene) keine unmittelbaren rechtlich durchsetzbaren, wohl aber nicht unerhebliche mittelbare (und faktische) Einflussmöglichkeiten auf die Entscheidungsfindung in der ÖBB-Unternehmensgruppe zukamen.

Besetzung der  
Aufsichtsräte in  
Tochtergesellschaften

- 18.1** In der ÖBB-Unternehmensgruppe bestand seit Beginn 2005 (Ende der Umsetzung der Bundesbahnstrukturreform 2003) die Praxis, Aufsichtsratspositionen von Tochtergesellschaften mit den Vorstandsmitgliedern der jeweiligen Muttergesellschaft (allenfalls Großmuttergesellschaft<sup>72</sup>) zu besetzen. So war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung jedes Vorstandsmitglied der ÖBB-Holding AG zumindest in einem Aufsichtsrat der operativen Aktiengesellschaften (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Infrastruktur AG) vertreten. Die Vorstandsmitglieder der operativen Aktiengesellschaften (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Infrastruktur AG) waren in den jeweiligen Aufsichtsräten ihrer Tochtergesellschaften vertreten.

Diese kaskadenartige Besetzung der Aufsichtsräte mit Vorstandsmitgliedern der Muttergesellschaften diente der ÖBB-Holding AG sowie den operativen Aktiengesellschaften als Kontrollinstrument und erhöhte den Einfluss auf die Führung des Tochterunternehmens.

Aufsichtsräte bestanden in der ÖBB-Unternehmensgruppe

- für alle in- und ausländischen Aktiengesellschaften,

<sup>70</sup> Nicht nur § 115 GmbHG, sondern auch § 15 Aktiengesetz räumen die Möglichkeit ein, rechtlich selbständige Unternehmen zu wirtschaftlichen Zwecken unter einer einheitlichen Leitung in einem Konzern zusammenzufassen.

<sup>71</sup> In diesem Sinne spricht auch die Literatur davon, dass in der Praxis eine Willensbildung im Konzern als Dialog zwischen den Konzerngesellschaften zustande kommt: Doralt in Doralt/Nowotny/Kalss (Hrsg.), Kommentar zum Aktiengesetz, 1. Band, Linde Verlag, 2003, § 15 RZ 11.

<sup>72</sup> so bei der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, der ÖBB-Produktion GmbH oder ÖBB-IKT GmbH

- für die in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung eingerichteten Gesellschaften, für die ein Aufsichtsrat gesetzlich verpflichtend vorgesehen war (z.B. ÖBB-Postbus GmbH, ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Technische Services GmbH) sowie
- über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehend für einige weitere Gesellschaften mit beschränkter Haftung (z.B. EXIF Internationale Spedition GmbH, Mungos SicherheitSauber GmbH).

**18.2** Der RH hielt fest, dass die Besetzung der Aufsichtsräte mit Vorstandsmitgliedern der Muttergesellschaften die faktischen Möglichkeiten der Muttergesellschaften erhöhte, einen Einblick in die Geschäftstätigkeit ihrer Tochtergesellschaften zu gewinnen und auf deren betriebliche (und auch beteiligungsrelevante) Entscheidungen Einfluss zu nehmen. Dies galt im besonderen Maße für die ÖBB-Holding AG, der gegenüber ihren großen Tochtergesellschaften, die als Aktiengesellschaften eingerichtet waren, keine Weisungshefugnis (§ 70 Aktiengesetz) zukam.

Der RH wies darauf hin, dass die Verbindung von Vorstandsfunktion in der Muttergesellschaft und Aufsichtsratsfunktion in den Tochtergesellschaften zwar gesellschaftsrechtlich zulässig ist, jedoch hinsichtlich der ÖBB-Infrastruktur AG in einem Spannungsverhältnis zum EU-rechtlichen Gebot der strikten Trennung von Infrastrukturbereich und Absatzbereich steht (siehe dazu TZ 7).<sup>73</sup> Er betonte, dass insbesondere auch die personelle Identität von Mitgliedern der Aufsichtsräte in Absatz- und Infrastrukturgesellschaften vor dem Hintergrund der EU-rechtlichen Vorgaben bedenklich war.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe im Sinne der EU-rechtlichen Vorgaben, eine personelle Verflechtung des Infrastruktur- und Absatzbereichs zu vermeiden bzw. ein Prozedere zu finden, das es zulässt, das Gebot der Neutralität des Infrastrukturbereichs (Gleichbehandlung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen) in der Wahrnehmung der Aufsichtsratsmandate mit zu berücksichtigen.

<sup>73</sup> Der Vorstandsvorsitzende der ÖBB-Holding AG war:

- seit 7. Juli 2010 Aufsichtsratsmitglied der ÖBB-Infrastruktur AG;
- seit 13. August 2010 Aufsichtsratsmitglied der ÖBB-Personenverkehr AG;
- seit 15. Februar 2011 Aufsichtsratsmitglied der Rail Cargo Austria AG.

Ein Vorstandsmitglied der ÖBB-Holding AG war

- seit 7. Juli 2010 Aufsichtsratsmitglied der ÖBB-Infrastruktur AG;
- seit 13. August 2010 Aufsichtsratsmitglied der ÖBB-Personenverkehr AG;
- seit 14. August 2010 Aufsichtsratsmitglied der Rail Cargo Austria AG.

Ein weiteres Vorstandsmitglied der ÖBB-Holding AG war

- seit 12. Mai 2009 Aufsichtsratsmitglied der Rail Cargo Austria AG;
- seit 7. Juli 2010 Aufsichtsratsmitglied der ÖBB-Infrastruktur AG;
- seit 13. August 2010 Aufsichtsratsmitglied der ÖBB-Personenverkehr AG.

(Stand Firmenbuch März 2013)

## Einflussmöglichkeiten der Eigentümer

18.3 Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG bedürfe die Übernahme von Aufsichtsratsfunktionen in Aktiengesellschaften und Gesellschaften mit beschränkter Haftung einer persönlichen Erklärung des einzelnen Aufsichtsratsmitglieds, wonach bei diesem keine Unvereinbarkeiten (Befangenheiten/Interessenkonflikte) vorliegen. Für die Geschäftsleitungsorgane seien Regelungen im Code of Conduct und im individuellen Dienstvertrag zu den Themen Wettbewerbsverbot, Konkurrenzverbot und Nebenbeschäftigung statuiert.

*Der Europäische Gerichtshof habe in seinem Urteil festgehalten, dass die von der Kommission immer wieder erwähnten Unabhängigkeitskriterien der Infrastruktur rechtlich nicht verbindlich seien. (siehe TZ 7)*

18.4 Der RH erwiderte, dass das Urteil des Europäischen Gerichtshofs zu den faktisch bestehenden Spannungsfeldern personeller Verflechtungen zwischen Infrastruktur- und Absatzbereich keine Aussagen getroffen hat. Er erachtete es für geboten, Spannungsfelder betreffend die Unabhängigkeit des Infrastrukturbereichs so weit wie möglich abzubauen.

Genehmigungspflichtige Geschäftsfälle mit Beteiligungsrelevanz

19.1 Die Geschäftsordnungen der ÖBB-Gesellschaften legten fest, welche Geschäftsfälle einer Genehmigung des eigenen Aufsichtsrats bzw. des Aufsichtsrats der Muttergesellschaft bedurften.<sup>74</sup> Beteiligungsrelevante Geschäftsfälle unterlagen grundsätzlich einem kaskadenartigen Genehmigungsprozess, d.h. sie bedurften der Zustimmung

- des Aufsichtsrats der Tochtergesellschaft des Teilkonzerns (sofern ein solcher eingerichtet war),
- des Aufsichtsrats des Teilkonzerns und
- letztendlich des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG.

<sup>74</sup> Die genehmigungspflichtigen Geschäftsfälle wurden von der ÖBB-Holding AG, den operativen Aktiengesellschaften und von deren Tochtergesellschaften (z.B. Rail Cargo Hungaria Zrt., EXIF Internationale Spedition GmbH) in den sogenannten Ingerenzen zusammengefasst. Die Ingerenzen stellen Verfahrensanweisungen für die Genehmigung von Geschäftsfällen dar. Jeder Teilkonzern erstellte seine eigene Verfahrensanweisung, wobei sich diese inhaltlich grundsätzlich nicht unterschieden. Darin waren die für jeden (beteiligungs-)relevanten Geschäftsfall bestimmten Genehmigungsprozesse definiert. Die Genehmigungsprozesse gaben an, welches Gremium (Vorstand, Aufsichtsrat) oder welcher Abteilungsleiter ab welcher Wertgrenze welchen Geschäftsfall genehmigen darf. Einige Geschäftsfälle waren – unabhängig davon, von welcher ÖBB-Gesellschaft vorgenommen – immer vom Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG zu genehmigen. Die Ingerenzen entsprachen den Geschäftsordnungen der ÖBB-Holding AG und der Teilkonzerne.



Einflussmöglichkeiten der Eigentümer

**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

Dieser kaskadenartige Genehmigungslauf galt insbesondere für:

- alle Beteiligungszu- oder -verkäufe (seit März 2012 ohne Wertgrenze)<sup>75</sup>,
- die Bestellung von Aufsichtsratsmitgliedern von Tochtergesellschaften sowie
- Finanzierungen und Investitionen über einem Volumen von 50 Mio. EUR.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Genehmigungspflichten/Zustimmungserfordernisse bei beteiligungsrelevanten Geschäftsfällen:

**Tabelle 15: Zustimmungserfordernisse für beteiligungsrelevante Geschäftsfälle (Stand April 2012)**

Geschäftsfälle im Wirkungsbereich der	Zustimmung durch
<b>ÖBB-Holding AG</b>	<b>Aufsichtsrat ÖBB-Holding AG</b>
Erwerb oder Veräußerung von Beteiligungen und Erwerb, Veräußerung oder Stilllegung von Unternehmen und Betrieben (seit März 2012 ohne Wertgrenze)	X
Bestellung von Mitgliedern der Geschäftsführung jener Gesellschaften mit beschränkter Haftung, an denen die ÖBB-Holding AG mehr als 50 % der Anteilsrechte unmittelbar oder mittelbar hält <sup>1</sup>	X
Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrats jener Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG mehr als 50 % der Anteilsrechte unmittelbar oder mittelbar hält (z.B. ÖBB-PV AG, RCA AG, ÖBB-Infra AG) <sup>2</sup>	X
Abschluss, Abänderung oder Auflösung von Syndikatsverträgen	X
Investitionen, die im Einzelfall einen Betrag von 1 Mio. EUR übersteigen <sup>3</sup>	X
Finanzierungen über 10 Mio. EUR im Einzelfall oder 25 Mio. EUR im Geschäftsjahr	X
Festlegung allgemeiner Grundsätze der Geschäftspolitik	X
Beschlussfassung des konsolidierten Geschäftsplans der ÖBB-Unternehmensgruppe eines jeden Jahres	X
Festlegung der Konzernstrategie und -organisation	X
Erlassung und Aufhebung der Konzernrichtlinien	X

<sup>75</sup> Bis 14. März 2012 waren die Beteiligungszu- und -abgänge ab einer Wertgrenze von 500.000 EUR verpflichtend vom Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG zu genehmigen gewesen.

## Einflussmöglichkeiten der Eigentümer

Fortsetzung: Zustimmungserfordernisse für beteiligungsrelevante Geschäftsfälle  
(Stand April 2012)

Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Infrastruktur AG	Aufsichtsrat Teilkonzern	Aufsichtsrat ÖBB-Holding AG
Erwerb oder Veräußerung von Beteiligungen und Erwerb, Veräußerung oder Stilllegung von Unternehmen und Betrieben (seit März 2012 ohne Wertgrenze) durch die ÖBB-PV AG, RCA AG oder ÖBB-Infra AG bzw. durch jene Gesellschaften, an denen diese mehr als 50 % der Anteilsrechte unmittelbar oder mittelbar halten <sup>4</sup>	X	X
Abschluss, Abänderung oder Auflösung von Syndikatsverträgen durch die ÖBB-PV AG, RCA AG oder ÖBB-Infra AG bzw. durch jene Gesellschaften, an denen diese mehr als 50 % der Anteilsrechte unmittelbar oder mittelbar halten <sup>4</sup>	X	X
Bestellung von Mitgliedern der Geschäftsführung jener Gesellschaften mit beschränkter Haftung, an denen die ÖBB-PV AG, RCA AG oder ÖBB-Infra AG mehr als 50 % der Anteilsrechte unmittelbar oder mittelbar halten <sup>5</sup>	X	
Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrats jener Gesellschaften, an denen die ÖBB-PV AG, RCA AG oder ÖBB-Infra AG mehr als 50 % der Anteilsrechte unmittelbar halten <sup>4</sup>	X	X
Investitionen über 50 Mio. EUR je Geschäftsfall durch die ÖBB-PV AG, RCA AG oder ÖBB-Infra AG bzw. durch jene Gesellschaften, an denen diese mehr als 50 % der Anteilsrechte unmittelbar oder mittelbar halten <sup>4</sup>	X	X
Investitionen, die im Einzelfall einen Betrag von 1 Mio. EUR übersteigen durch die ÖBB-PV AG, RCA AG oder ÖBB-Infra AG bzw. durch jene Gesellschaften, an denen diese mehr als 50 % der Anteilsrechte unmittelbar oder mittelbar halten <sup>6</sup>	X	
Finanzierungen über 50 Mio. EUR je Geschäftsfall durch die ÖBB-PV AG, RCA AG oder ÖBB-Infra AG bzw. durch jene Gesellschaften, an denen diese mehr als 50 % der Anteilsrechte unmittelbar oder mittelbar halten <sup>4</sup>	X	X
Finanzierungen über 10 Mio. EUR im Einzelfall oder 25 Mio. EUR im Geschäftsjahr durch die ÖBB-PV AG, RCA AG oder ÖBB-Infra AG bzw. durch jene Gesellschaften, an denen diese mehr als 50 % der Anteilsrechte unmittelbar oder mittelbar halten	X	

<sup>1</sup> Die mittelbaren Anteilsrechte beziehen sich ausschließlich auf Enkelgesellschaften der ÖBB-Holding AG. Der mittelbare Anteilsbesitz muss von einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung vermittelt werden.

<sup>2</sup> Gesellschaften, deren Anteile im Alleineigentum der ÖBB-Unternehmensgruppe stehen, aber mehreren (Teilkonzern-) Gesellschaften zuzurechnen sind (z.B. ÖBB-Technische Services GmbH, ÖBB-Produktion GmbH), unterliegen auch dieser Genehmigungspflicht. Die mittelbaren Anteilsrechte beziehen sich ausschließlich auf Enkelgesellschaften der ÖBB-Holding AG.

<sup>3</sup> Investitionen, die im vom Aufsichtsrat genehmigten Investitionsplan bereits enthalten sind, sind dem Aufsichtsrat ab einem Betrag von über 5 Mio. EUR nochmals zur Genehmigung vorzulegen.

<sup>4</sup> Gesellschaften, deren Anteile im Alleineigentum der ÖBB-Unternehmensgruppe stehen, aber mehreren (Teilkonzern-) Gesellschaften zuzurechnen sind (z.B. ÖBB-Technische Services GmbH, ÖBB-Produktion GmbH), unterliegen auch dieser Genehmigungspflicht.

<sup>5</sup> Die mittelbaren Anteilsrechte beziehen sich ausschließlich auf Enkelgesellschaften der ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG oder ÖBB-Infrastruktur AG. Der mittelbare Anteilsbesitz muss von einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung vermittelt werden.

<sup>6</sup> Investitionen, die im vom Aufsichtsrat genehmigten Investitionsplan bereits enthalten sind, sind dem Aufsichtsrat ab einem Betrag von über 2 Mio. EUR (ÖBB-Infrastruktur AG: 5 Mio. EUR) nochmals zur Genehmigung vorzulegen.

Quellen: Daten ÖBB-Unternehmensgruppe; RH



Einflussmöglichkeiten der Eigentümer


**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

Weiters bestanden zusätzliche steuernde Instrumente, insbesondere Konzernrichtlinien und Konzernhandbücher; sie dienten der ÖBB-Unternehmensgruppe dazu, konzernweit einheitliche Prozesse sicherzustellen.

- 19.2** Der RH hielt fest, dass die Geschäftsordnungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in einheitlicher und durchgängiger Weise die Genehmigung beteiligungsrelevanter Geschäftsfälle durch den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG sowie durch die Aufsichtsräte der jeweiligen operativen Aktiengesellschaften (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Infrastruktur AG) vorsahen. Die Befassung dieser obersten Unternehmensebenen war auch für beteiligungsrelevante Geschäftsfälle auf den untersten Unternehmensebenen vorgesehen.

Der RH merkte an, dass der ÖBB-Holding AG mit diesen Zustimmungsregelungen eine starke Stellung im Konzern eingeräumt wurde. Wie auch schon bei der Frage der Besetzung der Aufsichtsratspositionen der operativen Aktiengesellschaften wies der RH auch bezüglich der Zustimmungspflichten des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG darauf hin, dass diese – soweit Geschäftsfälle der ÖBB-Infrastruktur AG betroffen sind – in einem Spannungsverhältnis zum EU-rechtlichen Gebot der strikten Trennung von Infrastrukturbereich und Absatzbereich standen (siehe dazu TZ 7).

Den Entfall der Wertgrenze für die Genehmigungspflicht von Beteiligungserwerben und -veräußerungen bewertete der RH positiv (siehe TZ 21).

- 20.1** Die Gesellschaften der dritten und vierten Unternehmensebene verfügten grundsätzlich ebenfalls über Geschäftsordnungen, die die – in TZ 19 dargestellten – Genehmigungspflichten entsprechend den Geschäftsordnungen der Muttergesellschaften abbildeten und für verbindlich erklärten.

Die Gebarungsüberprüfung durch den RH ergab jedoch, dass für einige wichtige Gesellschaften der Rail Cargo Austria AG (Speditions Holding GmbH, Industrieraggon GmbH, EXIF Internationale Spedition

## Einflussmöglichkeiten der Eigentümer

GmbH, ÖKOMBI GmbH) zwischen 2005 und 2009 keine Geschäftsordnungen bestanden.<sup>76</sup>

- 20.2 Der RH kritisierte, dass in der Zeit zwischen 2005 und 2009 im Bereich der Rail Cargo Austria AG die Zustimmungserfordernisse zu wichtigen (auch beteiligungsrelevanten) Geschäftsfällen – wie sie in den Geschäftsordnungen der ersten und zweiten Unternehmensebene vorgesehen waren – teilweise auf den unteren Unternehmensebenen rechtlich nicht umgesetzt waren. Das Fehlen von Geschäftsordnungen ließ den Geschäftsführern der dritten und vierten Unternehmensebene einen weiten Handlungsspielraum, der einer kohärenten Steuerung im Gesamtkonzern entgegenstand und damit beteiligungsstrategisch unzweckmäßig war.

Der RH stellte klar, dass es Aufgabe der Rail Cargo Austria AG als Eigentümer der Speditions Holding GmbH bzw. der Industriegewaggon GmbH gewesen wäre, für ihre Tochterunternehmen auch schon vor 2009 Geschäftsordnungen zu erlassen.

### Einhaltung der Genehmigungspflichten

- 21.1 (1) Die Erhebungen des RH zeigten, dass die Aufsichtsräte der operativen Aktiengesellschaften wie auch der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG – im Sinne der Vorgaben der Geschäftsordnungen – regelmäßig mit beteiligungsrelevanten Geschäftsfällen befasst waren.

Auch bei einigen vom RH ausgewählten und näher überprüften Beteiligungszu- und -abgängen lagen die vorgesehenen Genehmigungen durch die Aufsichtsräte der Muttergesellschaften überwiegend vor.

(2) Keine Vorlage an den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG (wohl aber an den Aufsichtsrat der Rail Cargo Austria AG) war jedoch – entgegen den Geschäftsordnungen – in folgenden beteiligungsrelevanten Geschäftsfällen erfolgt:

<sup>76</sup> Auch die ÖBB-Konzernrevision hatte in einem Bericht vom 21. Dezember 2010 betreffend die Neoadaption des LKW-Modells festgehalten, dass weder für die Speditions Holding GmbH noch für die EXIF Internationale Spedition GmbH bis 20. August 2009 eine Geschäftsordnung bestand und bis zum 1. November 2008 sämtliche Investitionsentscheidungen – bis auf eine – Leasingfinanzierungen, sonstige Haftungsübernahmen und Garantien an Systemfrächter vom seinerzeitigen Alleingeschäftsführer genehmigt wurden.

Nach den Feststellungen des RH gab es lediglich ein Schreiben der Gesellschafter der Speditions Holding GmbH vom April 2007, in dem die Geschäftsführer einiger Tochtergesellschaften darauf hingewiesen wurden, dass Teile der Geschäftsordnung der Rail Cargo Austria AG (Insbesondere die in TZ 19, Tabelle 15 genannten Geschäftsfälle) für diese Tochtergesellschaften unmittelbar zu beachten sind.



Einflussmöglichkeiten der Eigentümer

**ÖBB–Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

- Erwerb von 49 % der Aktien an der ungarischen Gesellschaft Raabersped Kft um rd. 4,2 Mio. EUR und Verkauf von 30 % der Anteile der ungarischen Gesellschaft Raaber Irodahaz in Höhe von rd. 1,2 Mio. EUR im Bereich der Raabersped GmbH im Jahr 2009;
- Erwerb von 27,2 % der Aktien an der tschechischen Gesellschaft Transped SOC um rd. 0,7 Mio. EUR im Bereich der Express–Interfracht Internationale Spedition GmbH im Jahr 2010.

Die Rail Cargo Austria AG konnte gegenüber dem RH die Nichtvorlage und fehlende Zustimmung des Aufsichtsrats der ÖBB–Holding AG nicht begründen.

(3) Bei zwei Beteiligungsverkäufen lagen – im Einklang mit den damaligen Geschäftsordnungen – keine Genehmigungen durch den Aufsichtsrat der Rail Cargo Austria AG bzw. durch den Aufsichtsrat der ÖBB–Holding AG vor, obwohl die Unternehmen mit Millionen–Verlusten verkauft wurden (die ursprünglichen Anschaffungswerte lagen weit über den – aufgrund der ungünstigen Unternehmensentwicklung geringen – Verkaufspreisen).

**Tabelle 16: Nicht–aufsichtsratspflichtige Beteiligungsverkäufe**

	Anschaffungswert	Abschreibungen	Verkaufserlös
		in Mio. EUR	
Express–Interfracht Deutschland GmbH	4,6	– 4,6	0,025
Terminal Graz Süd GmbH&Co KG	2,0	– 2,0	0,0

Quellen: Daten Rechnungswesen der ÖBB–Holding AG; RH

Formal waren zur Zeit der Verkäufe Genehmigungen nicht erforderlich, da die Verkaufspreise die damals bestehende Wertgrenze von 500.000 EUR nicht annähernd erreichten. Mit der Änderung der Geschäftsordnungen der ÖBB–Unternehmensgruppe im Jahr 2012 entfiel die Wertgrenze, seitdem bedürfen alle Beteiligungskäufe und –verkäufe unabhängig von der Höhe des Kaufpreises der Genehmigung durch die Aufsichtsräte auf Konzern– und Holdingebene.

**21.2** Die Erhebungen des RH zeigten, dass die Aufsichtsräte der operativen Aktiengesellschaften und der Aufsichtsrat der ÖBB–Holding AG regelmäßig mit beteiligungsrelevanten Geschäftsfällen befasst waren. Der RH kritisierte allerdings, dass die Genehmigungsvorschriften nicht lückenlos eingehalten wurden und die Rail Cargo Austria AG einige

## Einflussmöglichkeiten der Eigentümer

zustimmungspflichtige Geschäftsfälle nicht dem Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG vorgelegt hatte.

Der RH erachtete die Änderung in den Geschäftsordnungen seit April 2012, die eine grundsätzliche Genehmigungspflicht von Beteiligungserwerben und -veräußerungen durch die Aufsichtsräte ohne Wertgrenze festlegte, als positiv, zumal der Verkaufspreis von Beteiligungen – etwa im Fall der Realisierung von Verlusten – weit unter dem Anschaffungswert liegen kann und der Kaufpreis von neuen Beteiligungen das mit der Beteiligung verbundene Risiko nicht widerspiegeln kann.

## Beteiligungscontrolling

### Allgemeines

22 Das Beteiligungscontrolling<sup>77</sup> betreffend die ÖBB-Unternehmensgruppe fand auf mehreren Ebenen statt. Auf Ministeriumsebene war es im BMF und BMVIT sowie innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe in der ÖBB-Holding AG, in den ÖBB-Teilkonzernen (ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Infrastruktur AG, Rail Cargo Austria AG) und teilweise in den darunterliegenden größeren Gesellschaften (z.B. Postbus GmbH) etabliert.

### Beteiligungscontrolling durch das BMVIT

23.1 (1) Das BHG und eine auf dieser Grundlage erlassene Controlling-Richtlinie des BMF sahen ein Beteiligungscontrolling durch den mit der Verwaltung der Anteilsrechte betrauten Bundesminister für Gesellschaften vor, an denen der Bund direkt oder indirekt mehrheitlich beteiligt ist.<sup>78</sup> Darüber hinaus schrieb die Controlling-Richtlinie seit Mitte 2011 für diese Beteiligungen auch ein Risikocontrolling vor.<sup>79</sup>

(2) Die ÖBB-Holding AG übermittelte dem BMVIT quartalsweise unternehmensrelevante Daten für die ÖBB-Holding AG (Gesamtkonzern)

<sup>77</sup> Unter Beteiligungscontrolling versteht die Betriebswirtschaftslehre ein Teilsystem des Controlling mit Ausrichtung auf die Planung, Koordination, Steuerung und Überwachung der Beteiligungen hinsichtlich der Erreichung der strategischen und qualitativen Ziele. Aufgabe des Beteiligungscontrolling ist die Unterstützung des Managements bei der ergebnisorientierten Steuerung des Gesamtunternehmens und seiner Beteiligungen. Vgl. Horváth, Beteiligungs-Controlling (1997), S. 82 sowie Borchers, Beteiligungscontrolling in der Management-Holding, 2000, S. 51 und Vogel, Beteiligungscontrolling, 1998, S. 20.

<sup>78</sup> BHG § 15b, BGBl. Nr. 213/1986 i.d.F. BGBl. I Nr. 67/2010

<sup>79</sup> Beteiligungs-/Risikocontrolling gemäß den Richtlinien für die einheitliche Einrichtung eines Planungs-, Informations- und Berichterstattungssystems des Bundes für das Beteiligungs- und Finanzcontrolling (Controlling-Richtlinien, BGBl. II Nr. 319/2002 i.d.F. BGBl. II Nr. 209/2011)

und die drei ÖBB-Teilkonzerne.<sup>80</sup> Seit dem 3. Quartal 2011 machte die ÖBB-Unternehmensgruppe auch Angaben zum Risikocontrolling.<sup>81</sup>

(3) Das BMVIT prüfte die übermittelten Formulare auf Vollständigkeit, gab die Daten von Hand in eine elektronische Tabelle ein und generierte daraus quartalsweise vier grafische Darstellungen, die jeweils die aktuellen Unternehmens- und Finanzkennzahlen sowie unternehmensspezifische Kennzahlen im Vergleich mit Budgetwerten und den Ist-Werten des Vorjahres zeigten. Das BMVIT bildete dabei in nur einer Grafik Bilanz- sowie Gewinn- und Verlustrechnungs-Daten ab, was zur Konsequenz hatte, dass erst Veränderungen/Abweichungen von einigen Hundert Millionen Euro in der Grafik optisch wahrnehmbar waren.<sup>82</sup> Auch zog das BMVIT für diese Grafiken lediglich Gesamtkonzerndaten heran; eine Betrachtung von Kennzahlen je Teilkonzern fand nicht statt, d.h. Kennzahlen wie Verbindlichkeiten, Investitionen oder EBIT, Kennzahlen wie Anlagenintensität, Anlagendeckungsgrad oder Aufwandskennzahlen wurden nur auf Gesamtkonzernebene dargestellt.

<sup>80</sup> Die Datenübermittlung erfolgte mittels Formularen, die das BMF für die Beteiligungen des Bundes erstellt hatte; die Daten enthielten

- Unternehmens-Kennzahlen (Bilanz, Ertragslage, Investitionen/Finanzierung, Beschäftigte)
- unternehmensspezifische Kennzahlen (Anlagenintensität, Anlagendeckungsgrad I, Eigenkapitalrentabilität)
- gesellschaftsspezifische Kennzahlen (z.B. RCA AG, u.a.: EBIT- und EBT-Marge, Gesamterträge pro Mitarbeiter, beförderte Tonnen)
- Ausgaben und Einnahmen des Bundes (z.B. gemeinwirtschaftliche Leistungen und Pensionsbeiträge für Beamte)
- verbale Kommentare zu allen Sachverhalten.

<sup>81</sup> Beschreibung der einzelnen Risiko-Positionen (z.B. Mehrkosten durch Novellierung der Eisenbahnkreuzungs-VO)

- Eintrittswahrscheinlichkeit der einzelnen Risiko-Positionen in Prozent,
- Risikopotenzial in EUR pro individuellem Risiko und in Summe für alle Risiken,
- verbale Kommentare zu allen Sachverhalten.

<sup>82</sup> Die Grafiken waren Teil eines quartalsmäßigen Beteiligungs-Berichts über den Zustand aller Unternehmensbeteiligungen, der dem BMVIT zur internen Information diente; das BMVIT leitete dem BMF nur die von der ÖBB-Unternehmensgruppe übermittelten Formulare weiter.

## Beteiligungscontrolling

Verbale Beschreibungen, Erläuterungen, Analysen oder Schlussfolgerungen zu den grafischen Darstellungen stellte das BMVIT im Beteiligungs-Bericht nicht an.<sup>83</sup>

Der Beteiligungs-Bericht<sup>84</sup> wurde im **BMVIT** gemeinsam mit den von der ÖBB-Unternehmensgruppe übermittelten **Formularen** dem Generalsekretär, der zuständigen Sektionsleitung sowie den davon betroffenen Fachabteilungen vorgelegt. Eine Vorlage an die Bundesministerin bzw. eine institutionalisierte Besprechung der Daten und ihrer Implikationen sowie Erwägungen zu einem allfälligen Handlungsbedarf erfolgten nicht.

(4) Eine Information der Bundesministerin über aktuelle wesentliche Unternehmensvorgänge und die finanzielle Lage erfolgte in der Regel monatlich bei sogenannten „Eigentümerbesprechungen“ durch Vertreter der ÖBB-Unternehmensgruppe.<sup>85</sup> Die dabei verwendeten Unterlagen entsprachen im Wesentlichen den Berichten, wie sie in der ÖBB-Holding AG zur Information des Vorstands bzw. des Aufsichtsrats Verwendung fanden.

23.2 Der RH kritisierte, dass das BMVIT seiner gesetzlichen Aufgabe eines Beteiligungscontrolling der ÖBB-Unternehmensgruppe nur unzureichend nachkam, zumal

- eine professionelle Analyse der Daten unterblieb, Problembereiche nicht ausreichend erkennbar waren und keine Erläuterungen hinsichtlich eines allfälligen Handlungsbedarfs erfolgten;

<sup>83</sup> Vier Grafiken, die für nachfolgende vier Kennzahlen-Gruppen für jede Kennzahl jeweils folgende Vergleiche mittels Balkendiagrammen zeigten: Ist-Werte des Vorjahres, Budget-Werte des laufenden Jahres sowie Ist-Werte der jeweils aufgelaufenen Quartale des laufenden Jahres:

- Unternehmens- und Finanzkennzahlen (Rückstellungen, Verbindlichkeiten, Erlöse, Betriebserfolg/EBIT, Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, Investitionen, Betriebskosten Zuschüsse, Gemeinwirtschaftliche Leistungen, § 43 Bundesbahngesetz, Haftungen des Bundes);
- unternehmensspezifische Kennzahlen 1 (Fahrgäste Schiene und Bus, Zug-km Personen- und Güterverkehr, beförderte Tonnen);
- unternehmensspezifische Kennzahlen 2 (Anlagenintensität, Anlagendeckungsgrad, Eigenkapitalrentabilität);
- unternehmensspezifische Kennzahlen 3 (EBIT-Marge, EBT-Marge, Personalaufwand/Gesamterträge, Materialaufwand/Gesamterträge, sonstiger Aufwand/Gesamterträge).

<sup>84</sup> Dieser enthielt nicht nur den ÖBB-Konzern, sondern auch alle übrigen zum BMVIT ressortierenden Unternehmen.

<sup>85</sup> Die personelle Zusammensetzung derartiger Eigentümerbesprechungen war – je nach aktuellen Themen und Anlässen – unterschiedlich und reichte von Besprechungen der Frau Bundesministerin mit dem Vorstandsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG bis zu erweiterten Runden (auch ohne Bundesministerin), an denen weitere Vertreter des BMVIT bzw. der ÖBB-Unternehmensgruppe teilnahmen.



Beteiligungscontrolling



### ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

- das BMVIT in seiner Auswertung nur den Gesamtkonzern, nicht aber auch die unterhalb der ÖBB-Holding AG liegenden operativen Teilkonzerne betrachtete;<sup>86</sup> dieses Vorgehen widersprach nicht nur der Controlling-Richtlinie des BMF und dem BHG, sondern war nach Ansicht des RH auch zur Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung des größten Unternehmens des Bundes ungenügend und gänzlich ungeeignet;
- die Ergebnisse des BMVIT-internen Beteiligungscontrolling nicht Gegenstand der Vorlage an und Erörterung mit der Bundesministerin waren.

Der RH empfahl dem BMVIT, die Interessen des Eigentümers Bund stärker wahrzunehmen und im Rahmen eines systematischen Beteiligungscontrolling

- auf eine Form der Datenaufbereitung zu achten, mit der Entwicklungen und Abweichungen deutlich erkennbar sind;
- in einer sprachlichen Analyse der Daten die Problemfelder, Risiken sowie Handlungsnotwendigkeiten darzulegen;
- das Controlling jedenfalls (auch) für jeden der operativen Teilkonzerne (ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG) getrennt vorzunehmen sowie allenfalls – in einer eingeschränkten Form – große Einzelunternehmen (z.B. Rail Cargo Hungaria Zrt., EXIF Internationale Spedition GmbH, Postbus GmbH) mit zu betrachten.

Der RH erachtete die Eigentümerbesprechungen zwischen BMVIT und ÖBB-Holding AG für die Gewinnung von ergänzenden Informationen aus erster Hand als zweckmäßig, wies jedoch darauf hin, dass diese ein systematisches Controlling nicht ersetzen können.

**23.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT habe es ein für alle Beteiligungen des Ressorts vereinheitlichtes, systematisches Beteiligungsmanagement etabliert, das laufend weiterentwickelt werde (das Thema Wirkungsorientierung werde ausgebaut; ein System von Key-Performance-Indikatoren sei im Aufbau).*

<sup>86</sup> Eine gesonderte Auswertung der Teilkonzerne ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG erfolgte nicht, obwohl diese Teilkonzern-Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe gemäß der Controlling-Richtlinie des BMF auch gesonderte Formulare Daten übersandten.

## Beteiligungscontrolling

*Das BMVIT betonte, dass es die gemäß BHG und Controlling-Richtlinie zu übermittelnden Daten dem BMF – in der von diesem einheitlich vorgegebenen Form und auch auf Teilkonzern-Ebene – gesetzeskonform zur Verfügung stelle. Die vom RH bemängelte Darstellung auf Gesamtkonzern-Ebene sei kein Berichtsgegenstand gemäß Controlling-Richtlinie oder BHG, sondern eine BMVIT-intern gewählte Diagrammdarstellung.*

*Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG stelle das regelmäßige und standardisierte Berichtswesen eine Reihe von steuerungsrelevanten Kennzahlen je Einzelgesellschaft und Teilkonzern zur Verfügung.*

- 23.4 Der RH erwiderte gegenüber dem BMVIT, dass es zur Zeit der Gebärungsüberprüfung im Rahmen seines Beteiligungscontrolling keine professionellen Analysen der von der ÖBB-Unternehmensgruppe vorgelegten Daten vorgenommen hatte (keine Analyse der Problembereiche auf Holding- und Teilkonzernebene, keine Erläuterungen hinsichtlich eines allfälligen Handlungsbedarfs). Der RH vertrat daher die Ansicht, dass das BMVIT damit seiner im BHG und in der Controlling-Richtlinie des BMF vorgesehenen Verpflichtung zum Beteiligungscontrolling für Gesellschaften, an denen der Bund direkt oder indirekt mehrheitlich beteiligt ist, nur unzureichend nachgekommen war.
- 24.1 Nach den Feststellungen des RH meldete die ÖBB-Unternehmensgruppe Controlling-Daten des 4. Quartals regelmäßig mit beträchtlicher Verzögerung; oft leitete die ÖBB-Holding AG Daten – die bis Mitte Februar des Folgejahres vorzulegen wären<sup>87</sup> – erst Mitte April an das BMVIT weiter. Das lag daran, dass die ÖBB-Unternehmensgruppe vor Feststellen der endgültigen Daten laut Konzernjahresabschluss keine Daten bekannt geben wollte.<sup>88</sup>
- 24.2 Der RH betonte, dass die Vorgaben der Controlling-Richtlinie auch bezüglich des Termins der Übermittlung der Controlling-Daten für den 4. Quartalsbericht einzuhalten sind; allfällige im Zuge des Rechnungsabschlusses vorgenommene Änderungen können bei der 1. Quartalsmeldung des Folgejahres mitberücksichtigt werden.

<sup>87</sup> gemäß Berichtsterminkalender des BMF

<sup>88</sup> Die ÖBB-Unternehmensgruppe begründete dies damit, dass sich aufgrund der umfangreichen Arbeiten im Zuge der Erstellung des Konzernjahresabschlusses noch Änderungen ergeben könnten und ein Durchsichern der vorläufigen Daten an die Öffentlichkeit – vor Präsentation des Konzernjahresabschlusses – nicht ausgeschlossen werden könne.



Beteiligungscontrolling

BMVIT

### ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

24.3 Laut Stellungnahme des BMVIT sei es in der Frage der Einhaltung der Terminvorgaben bezüglich Übermittlung der Controlling-Daten des 4. Quartals durch die ÖBB-Unternehmensgruppe in der Vergangenheit zu wiederkehrenden Missverständnissen gekommen; der Punkt sei aber – auch in Abstimmung mit dem BMF – „bereits final geregelt“.

*Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG seien die Bilanzierungs- und Konsolidierungsarbeiten sowie die Erstellung des Konzernabschlusses 2012 bis Ende März 2013 erfolgt. Danach sei der Geschäftsbericht erstellt worden; nach Erteilung des uneingeschränkten Bestätigungsvermerks durch die Wirtschaftsprüfer habe im April 2013 die Präsentation des Konzernabschlusses bei der Bilanzpressekonferenz stattgefunden. Auch bei börsennotierten Unternehmen erfolge die Präsentation des 4. Quartals in der Öffentlichkeit üblicherweise erst nach Fertigstellung des Konzernabschlusses und dessen Jahresabschlussprüfung.*

*Das Reporting an das BMVIT könne nach Ansicht der ÖBB-Holding AG daher erst nach Fertigstellung des Jahres-/Konzernabschlusses bzw. nach Erteilung des Bestätigungsvermerks durch den Wirtschaftsprüfer erfolgen.*

24.4 Der RH stellte klar, dass die Normen der Controlling-Richtlinie des BMF einzuhalten sind. Die Übermittlung von Controlling-Daten an den Eigentümer Bund wäre von einer Veröffentlichung der Daten zu unterscheiden.

Controlling in der  
ÖBB-Unternehmens-  
gruppe

25.1 (1) Die ÖBB-Unternehmensgruppe verfügte über ein ausgebautes Controlling, in das alle Beteiligungen einbezogen waren. Controlling fand sowohl auf Holding-Ebene als auch auf Ebene der Teilkonzerne statt.

Auf Ebene der ÖBB-Holding AG und in allen Teilgesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe wurde regelmäßig eine Vielzahl von im Aufbau und hinsichtlich der Kenndaten ähnlichen Controlling-Berichten erstellt.<sup>89</sup> Unterschiede bestanden im Detaillierungsgrad, in der visuellen Aufbereitung und in der Ergänzung um teilkonzern-spezifische Daten.

Die Controlling-Berichte wurden i.d.R. monatlich erstellt und richteten sich an die Vorstände/Geschäftsführungen des jeweiligen ÖBB-Unternehmens. Für die Aufsichtsräte wurden nach Bedarf jeweils Zusammenfassungen der Controlling-Berichte erstellt.

<sup>89</sup> Controlling-Berichte erstellten die erste und zweite Unternehmensebene sowie große Unternehmen der dritten Unternehmensebene (z.B. ÖBB-Postbus GmbH).

## Beteiligungscontrolling

(2) Die ÖBB-Unternehmensgruppe zog für Fragen des Beteiligungsmanagements primär folgende Controlling-Instrumente heran:

- Ergebnisberichte der ÖBB-Holding AG und der Teilkonzerne:

Die Ergebnisberichte wiesen für die Teilkonzerne und die wesentlichen Beteiligungen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz (nach IFRS) aus und wurden durch eine Reihe von Kennzahlen<sup>90</sup> ergänzt.

Dargestellt waren<sup>91</sup>:

- die Ist-Werte des Vorjahres,
- die Budget-Werte des laufenden Jahres<sup>92</sup>,
- Ist-Werte des laufenden Jahres;

sowie

- Abweichungsanalysen, die die aktuellen Ist-Werte einerseits mit den Ist-Werten des Vorjahres und mit den Budget-Werten andererseits verglichen (sowohl in Absolut-Beträgen als auch als prozentuelle Abweichungen) und
- kommentierte grafische Abweichungsanalysen (Budgetabweichungen nach den wichtigsten einzelnen Gesellschaften aufgeschlüsselt).
- Die Hauptergebnisse der Berichte waren i.d.R. stichwortartig hervorgehoben.

<sup>90</sup> Kennzahlen der Ergebnisberichte:

- Finanzkennzahlen (wie z.B.: EBIT-Marge, Eigenkapitalquote, Cash-Flow);
- Ertragskennzahlen (wie z.B.: Umsatzerlöse/durchschnittliche Mitarbeiteranzahl);
- Personalkennzahlen (wie z.B.: durchschnittlicher Personalaufwand pro Mitarbeiter; Krankenstands- oder Urlaubsresttage pro Mitarbeiter);
- spezifische Kennzahlen je Teilkonzern (wie z.B.: Verfügbarkeit von Lokomotiven und Zügen, durch Service und Wartung verursachte Verspätungsminuten bei rollendem Material).

<sup>91</sup> jeweils Jänner bis aktueller Monat

<sup>92</sup> Teilweise ergänzt um ein aktualisiertes Budget, das gemäß dem tatsächlichen Geschäftsverlauf im laufenden Jahr dreimal pro Jahr angepasst wurde.

**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

– Management-Informationen-System (MIS):

Die ÖBB-Holding AG richtete Mitte 2011 eine zentrale Controlling-Plattform „Management-Informationen-System“ (MIS) ein, aus der lokale Anwender direkt Auswertungen generieren konnten; diese wiesen für die ÖBB-Holding AG, die Teilkonzerne und wichtige Gesellschaften der dritten Unternehmensebene (z.B. ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Technische Services GmbH, Rail Cargo Hungaria Zrt., EXIF Internationale Spedition GmbH, ÖBB-Postbus GmbH)

- konzernweit einheitliche Haupt-Kenndaten und -kennzahlen<sup>93</sup> sowie
- einzelne teilkonzern-spezifische Kennzahlen<sup>94</sup> aus.
- Weiters enthielten sie eine Abweichungsanalyse der aktuellen Ist-Werte mit den Budget-Werten sowie mit den Vorjahres-Ist-Werten (sowohl in Absolut-Beträgen als auch als prozentuelle Abweichungen). Die Richtung der Abweichungen (ergebnisverbessernd/ergebnisverschlechternd) wurden, um sie leichter fassbar zu machen, mit farbigen Pfeilen (Ampelsteuerung) visualisiert.
- Weiters bestand für die lokal zuständigen Controller der Teilkonzerngesellschaften die Möglichkeit, den Grund von Abweichungen in einem Kommentarfeld stichwortartig darzulegen.

Nach den Feststellungen des RH erfolgte im überprüften Zeitraum ein Wandel in der Aufbereitung der Controlling-Berichte weg von einer überwiegenden Zahlendarstellung hin zu einer stärkeren Visualisierung und Kommentierung der Unternehmensentwicklung; dies ermöglichte es dem Berichtsadressaten, die Kernaussagen und wesentlichen Faktoren für Abweichungen schneller zu erfassen. Die Maßnahmen zur rascheren Fassbarkeit der Controllingergebnisse waren allerdings noch nicht in allen beteiligungsrelevanten Controlling-Instrumenten optimiert. So enthielten beispielsweise die Ergebnisberichte keine grafisch-farbliche Kennzeichnung der Abweichungsrichtung.

<sup>93</sup> Kenndaten der Gewinn- und Verlustrechnung und der Bilanz; Kennzahlen: z.B. Finanzkennzahlen, wie u.a. EBIT-Marge, earnings before interest, taxes, depreciation and amortization (EBITDA), Eigenkapitalquote, Cash-Flow, return on capital employed (RoCE), Net debt/EBITDA, Finanzverbindlichkeiten und Investitionen

<sup>94</sup> zum Beispiel Aufwandskennzahlen/Treiber, wie u.a. Materialtangente (in %), Rohstoffpreisentwicklung Stahl (Index=100); Qualitätskennzahlen, wie u.a. Verfügbarkeit (Güterwagen)

## Beteiligungscontrolling

In den Controlling-Berichten wurden Kenndaten und Kennzahlen grundsätzlich nicht über längere Zeiträume verfolgt.<sup>95</sup>

- 25.2 Aus Sicht des RH vermittelten die in der ÖBB-Unternehmensgruppe erstellten Controlling-Berichte eine detaillierte und aussagekräftige Übersicht über die Lage der ÖBB-Unternehmensgruppe und ihrer wichtigsten Teilgesellschaften. Sie waren damit grundsätzlich geeignet, eine bedarfsgerechte, regelmäßige und rechtzeitige Information der Entscheidungsträger mit relevanten Steuerungsinformationen zu gewährleisten.

Der RH erachtete es im Sinne der Transparenz (Erleichterung eines Überblicks) für zweckmäßig, dass die Berichte im Grundsatz einer einheitlichen Struktur folgten und gleiche Inhalte darstellten. Die in den letzten Jahren eingeführten Abweichungsanalysen und Visualisierungen (wie verbale Zusammenfassung und Hervorhebung von Problembereichen, Aufschlüsselung von Budgetabweichungen nach den einzelnen Gesellschaften, grafisch-farbliche Markierung der Richtung von Abweichungen) beurteilte der RH als zweckmäßig, um eine rasche Erfassung der Kernaussagen des Berichts und eine bessere Übersicht zu ermöglichen.

Der RH gab allerdings zu bedenken, dass die Vielzahl der Controlling-Berichte eine gewisse Unübersichtlichkeit mit sich brachte und dass zweckmäßige Instrumente der Abweichungsanalyse (wie im Ergebnisbericht und MIS) nicht durchgängig in allen für das Beteiligungscontrolling verwendeten Controllinginstrumenten angewendet wurden. Im Sinne der von der ÖBB-Unternehmensgruppe bereits eingeleiteten Optimierungsmaßnahmen empfahl der RH, die für das Beteiligungscontrolling wesentlichen Controlling-Instrumente so zu gestalten, dass

- jeder Teilkonzern einen Grundstock an gleichen Kenndaten und Kennzahlen abbildet, der jeweils um die teilkonzernspezifisch erforderlichen Daten ergänzt wird;
- Budget-Ist-Abweichungen und Abweichungen der aktuellen Ist-Werte zu den Ist-Werten des Vorjahres ausgewiesen werden;
- für alle wichtigen Kenndaten und Kennzahlen grafisch-farbliche Kennzeichnungen der Richtung (ergebnisverbessernd/ergebnisverschlechternd) der Abweichung gegeben werden;

<sup>95</sup> Eine Ausnahme bestand bezüglich der Entwicklung des Eigenkapitals bei der Rail Cargo Austria AG.



Beteiligungscontrolling



### ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

- die Entwicklung einzelner wichtiger Kenndaten und Kennzahlen (z.B. EBIT, Jahresergebnis, Verschuldungsgrad) mit Zeitreihen über mehrere Jahre verfolgt wird;
- die Hauptergebnisse des Controlling-Berichts verbal schlagwortartig zusammengefasst werden.

25.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG würden die meisten Empfehlungen des RH zum Controlling bereits gelebt (insbesondere auch Darstellungen mit Zeitreihen und die grafisch-farbliche Kennzeichnung von Abweichungen).*

25.4 Der RH begrüßte die zwischenzeitlich weiter vorgenommenen Verbesserungen bei den Controlling-Berichten.

### Aspekte des Konzern-Rechnungswesens, Konzern-Finanzwesens und der Konzern-Kontrolle

Konzern-Rechnungswesen —  
Durchgängigkeit des  
Rechnungswesens

26.1 Die ÖBB-Unternehmensgruppe verfügte über ein Unternehmens-IT-System, das das Rechnungswesen wie auch die gesamte Ressourcenplanung und Betriebsführung umfasste. Ziel der einheitlichen ÖBB-IT-Policy war es, die Konsistenz der Daten sicherzustellen und die Erstellung eines konsolidierten Konzernabschlusses zu gewährleisten.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung<sup>96</sup> buchten von den 61 vollkonsolidierten Unternehmen des ÖBB-Konzerns

- 50 direkt in SAP,
- elf Unternehmen übermittelten der ÖBB-Holding AG (Abteilung Konzernrechnungswesen) ihre Daten mittels Daten-Files; darunter auch eine sehr große Gesellschaft, die ÖBB-Postbus GmbH.<sup>97</sup>

Nach den Feststellungen des RH forcierte die ÖBB-Unternehmensgruppe in den letzten Jahren die Integration der Beteiligungen der vollkonsolidierten Tochterunternehmen in das ÖBB-SAP-System. Zwischen 2009 und dem Jahresabschluss 2011 wurden insgesamt 21 Kon-

<sup>96</sup> Betrachtung: Jahresabschluss 2011

<sup>97</sup> EXIF Polska Sp.z o.o. (Polen); EXIF Croatia d.o.o. (Kroatien); Burgysped S.l. (Spanien); Express Scandinavia AB (Schweden); Transsped-SOC spol.s.r.o. (Tschechische Republik); Hungarokombi Kft. (Ungarn); MÁV Gépészeti Services Kft. (Ungarn); Hungaria Intermodal Kft. (Ungarn); CSAD AUTOBUSY České Budejovice a.s (Tschechische Republik) sowie ÖBB-Postbus GmbH und die Österreichische Postbus AG, wobei die ÖBB-Postbus GmbH und die Österreichische Postbus AG zwar über ein eigenes SAP-System verfügten, aufgrund des unterschiedlichen Migrationsstandes zum SAP-System des ÖBB-Konzerns die Daten aber trotzdem mit Daten-Files übermittelten.

## Aspekte von Rechnungswesen, Finanzwesen und Kontrolle des Konzerns

zerngesellschaften neu in das ÖBB-SAP-System eingebunden (u.a. Rail Cargo Hungaria Zrt., Rail Cargo Italia s.r.l., Express Italia s.r.l. und die Express-Interfracht-Ländergesellschaften in Griechenland, Polen, Rumänien, der Tschechischen Republik, der Türkei und Ungarn).

Aufgrund der Größe und Branchenvielfalt bestand in der ÖBB-Unternehmensgruppe ein Reihe von Daten-Schnittstellen; Buchungsdaten mussten von spezifischen IT-Systemen in das ÖBB-SAP-System übertragen werden, wobei diese Übertragungen oftmals nicht automatisiert erfolgten und sich bisweilen als problematisch erwiesen:<sup>98</sup>

- Wirtschaftsprüferberichte wiesen im Zusammenhang mit der Schnittstelle zum RCA-spezifischen Vertriebs- und Abrechnungssystem Cargo Information System Österreich (CISÖ) auf ein Risiko von möglichen Datenmanipulationen infolge manueller Datentransfers hin;<sup>99</sup>
- bei der Linea s.p.a. waren Daten fehlerhaft an die österreichische Muttergesellschaft weitergegeben worden (siehe dazu TZ 30).

26.2 Der RH hielt kritisch fest, dass der Datentransfer in das ÖBB-SAP-System nicht immer über gegen Datenmanipulationen geschützte Schnittstellen erfolgte und dass aufgrund der Vielzahl von Unternehmensbeteiligungen und aufgrund von branchenspezifischen IT-Spezielsystemen in der ÖBB-Unternehmensgruppe parallele IT-Systeme bestanden. Der RH erachtete die zunehmende Integration der vollkonsolidierten Unternehmen in das ÖBB-SAP-System als zweckmäßig, um die Richtigkeit und Vollständigkeit der Konzernabschlüsse zu gewährleisten.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, einerseits – dort, wo dies wirtschaftlich vertretbar ist – die Integration der Beteiligungen in das ÖBB-SAP-System weiter fortzuführen und andererseits – dort, wo Datentransfers unvermeidbar sind – automatisierte und gegen Datenmanipulation geschützte Transfers sicherzustellen.

<sup>98</sup> Die ÖBB-Unternehmensgruppe wies darauf hin, dass zur Sicherstellung der korrekten Übernahme von Daten für den Konzern-Jahresabschluss die korrekte Daten-Übernahme von lokalen Wirtschaftsprüfern geprüft und bestätigt wurde und in einem weiteren Schritt im Rahmen der Prüfung der Konzernabschlüsse eine nochmalige Überprüfung durch die Wirtschaftsprüfer erfolgte.

<sup>99</sup> Feststellungen in den Management-Letter 2010 und 2011 an das Management der Rail Cargo Austria AG, wo festgehalten wurde, dass der Import von Buchungssätzen aus dem IT-System CISÖ in das SAP-IT-System über einen manuellen Zwischenschritt erfolgte, bei dem die Textdatei für den Daten-Import nicht gegen Veränderung geschützt war.



Aspekte von Rechnungswesen,  
Finanzwesen und Kontrolle des Konzerns

ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

**26.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG sei es Ziel der einheitlichen ÖBB-IT-Policy gewesen und sei es, die Konsistenz der Daten sicherzustellen und die Erstellung eines konsolidierten Konzernabschlusses zu gewährleisten. Seitens der ÖBB-Unternehmensgruppe werde angestrebt, sämtliche Konzerngesellschaften einschließlich der ÖBB-Postbus GmbH – unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen – in das SAP-System einzubeziehen. 50 der 61 vollkonsolidierten Unternehmen der ÖBB-Unternehmensgruppe würden bereits direkt in SAP buchen.*

Konzern-Finanzwesen

**27.1** (1) Bei der ÖBB-Holding AG war ein zentraler Bereich Konzern-Finanzwesen eingerichtet, der die finanziellen Aktivitäten der ÖBB-Unternehmensgruppe bündeln sollte und auch die Geschäftsführung der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH wahrnahm. Er beriet die Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe und schloss in ihrem Namen und auf ihre Rechnung Finanzgeschäfte ab. Weiters verwaltete er den Cash-Pool der ÖBB-Unternehmensgruppe, in dem die Gesellschaften Überschüsse veranlagten und kurzfristig Gelder aufnehmen konnten.

Zum Jahreswechsel 2011/2012 verstärkte die ÖBB-Holding AG ihre Bemühungen um eine Zentralisierung der Finanzaktivitäten der ÖBB-Unternehmensgruppe und richtete eine Datenbank ein, in die alle Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe ihre finanziellen Aktivitäten einpflegen sollten; Ziel war, einen konzernweiten Überblick über die Konzern-Finanzwesen zu bekommen.

Die Datenbank war Mitte 2012 weitgehend vollständig, es wurde allerdings noch an größerer Übersichtlichkeit der Auswertungen gearbeitet.

Die „Gruppenvereinbarung der ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH mit den Gesellschaften des ÖBB-Konzerns über die Erbringung von Leistungen im Bereich Finanzen“ regelte die Bedingungen sowie Rechte und Pflichten der Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe auf dem Gebiet des Konzern-Finanzwesens.

(2) Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bestand eine Reihe von gegenseitigen Ausleihungen innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe; mehr als die Hälfte der Ausleihungen war teilkonzern-intern. Bei den teilkonzern-übergreifenden Ausleihungen war die ÖBB-Infrastruktur AG ein großer Mittelgeber, Mittelnehmer waren zum Großteil die Absatzgesellschaften – in erster Linie die Rail Cargo Austria AG.

## Aspekte von Rechnungswesen, Finanzwesen und Kontrolle des Konzerns

27.2 Der RH erachtete es als grundsätzlich zweckmäßig, Synergien im Finanzbereich der ÖBB-Unternehmensgruppe zu nutzen und das Finanzmanagement durch einen zentralen Überblick zu optimieren.

Mit Hinblick auf das EU-rechtliche Gebot der Trennung von Infrastrukturbereich und Absatzbereich (TZ 7) empfahl der RH der ÖBB-Unternehmensgruppe, besonderes Augenmerk auf die Marktgemäßheit der Konditionen für innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe weitergegebene Mittel (Cash-Pooling) zu achten und diese zu dokumentieren. Andernfalls sah der RH das Risiko des Verstoßes gegen europäische Wettbewerbsvorschriften bzw. einer unzulässigen Quersubvention von Absatzgesellschaften durch die der ÖBB-Infrastruktur AG für Ausbau, Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur zur Verfügung gestellten Mittel der öffentlichen Hand.

27.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG agiere die ÖBB-Finanzierungsservice GmbH als Cash-Poolführer ähnlich wie eine Bank in der Unternehmensgruppe und nutze damit Synergien im Finanzbereich. Aufgrund der Berücksichtigung marktadäquater Konditionen werde eine Quersubventionierung bei den am Cash-Pooling teilnehmenden Gesellschaften ausgeschlossen.*

### Konzern-Kontrolle

#### ÖBB-Konzernrevision

28.1 Die ÖBB-Unternehmensgruppe verfügte im überprüften Zeitraum über eine eigene zentrale Innenrevision.<sup>100</sup> Die ÖBB-Konzernrevision war unmittelbar beim Vorstand der ÖBB-Holding AG eingerichtet und agierte bei ihren Prüfungsvorhaben weisungsfrei. Ihre Aufgabe war es, die Vorstände und Aufsichtsräte der ÖBB-Unternehmensgruppe in der Wahrnehmung ihrer Leitungsfunktionen zu unterstützen. Ihre Prüfungszuständigkeit galt für alle Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG mittelbar oder unmittelbar einen Anteil von mindestens 50 % hielt (d.h. für insgesamt 103 der 156 Unternehmen).

Die ÖBB-Konzernrevision führte Revisionsprüfungen einerseits gemäß Prüfungsplan (Themen-Pool) und andererseits anlassbezogen „Ad-Hoc-Prüfungen“ durch (sowie „Follow-Up-Prüfungen“, bei denen sie die Umsetzung ihrer Empfehlungen überprüfte). Als Prüfungsmaßstäbe galten die Übereinstimmung mit gesetzlichen und internen Vorschriften, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit sowie ziffernmäßige Richtigkeit.

<sup>100</sup> Die ÖBB-Konzernrevision verfügte über zwölf Mitarbeiter.



Aspekte von Rechnungswesen,  
Finanzwesen und Kontrolle des Konzerns



**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

Prüfungsaufträge konnten die Vorstände für ihren jeweiligen Geschäftsbereich erteilen; der Vorstand der ÖBB-Holding AG auch für strategische Themen mit wesentlicher Bedeutung für den Gesamtkonzern und für gesellschaftsübergreifende Sachverhalte.

Nach den Feststellungen des RH war die ÖBB-Konzernrevision in den letzten Jahren wiederholt mit der Aufarbeitung von Problemfällen bei einzelnen Unternehmensbeteiligungen befasst (Ankauf MÁV Cargo Zrt., verschiedene Tochterunternehmen der EXIF Internationale Spedition GmbH – siehe TZ 30).

- 28.2** Nach Ansicht des RH trug die ÖBB-Konzernrevision mit ihren Berichten nicht unwesentlich zur Aufarbeitung von Problemen bei Beteiligungen und insbesondere zur Aufdeckung struktureller Mängel im Beteiligungsmanagement bei (TZ 30).

Chief Compliance Officer

- 29.1** Die ÖBB-Unternehmensgruppe richtete im Zuge eines konzernweiten Compliance-Projekts im Frühjahr 2012 die Position eines Chief Compliance<sup>101</sup> Officers ein. Seine Aufgabe war es, konzernweit rechtskonformes Verhalten sicherzustellen (für die Einhaltung von Gesetzen und internen Unternehmensregeln Sorge zu tragen) mit dem Ziel, aus rechtswidrigem Verhalten erwachsende Schäden für das Unternehmen hintanzuhalten; dabei kamen ihm auch Aufgaben der Korruptionsbekämpfung im Konzern zu. Der Chief Compliance Officer war in seinem Aufgabenbereich inhaltlich weisungsfrei gestellt. Er war organisatorisch bei der ÖBB-Holding AG angesiedelt; darüber hinaus waren in jedem operativ tätigen Teilkonzern (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Infrastruktur AG) Compliance-Stellen im Aufbau begriffen, die dem Chief Compliance Officer organisatorisch und fachlich unterstellt waren.
- 29.2** Der RH erachtete die Einrichtung einer zentralen Compliance-Stelle in der ÖBB-Unternehmensgruppe als zweckmäßigen Beitrag zur Gewährleistung von Regelkonformität und Korruptionsprävention. Der RH hatte bereits in seinem Bericht Vergabeprozess Container-Stapler und Rolle des Konzerneinkaufs – Reihe Bund 2011/2 – empfohlen, für die gesamte ÖBB-Unternehmensgruppe eine unabhängige Anti-Korruptionsstelle einzurichten, um sowohl externen Unternehmen als auch

<sup>101</sup> Compliance (bzw. Regeltreue oder Regelkonformität): steht für die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien in Unternehmen, aber auch von freiwilligen Kodizes, denen sich eine Organisation unterwirft.

Mitarbeitern eine Anlaufstelle im Falle möglicher Pflichtverletzungen oder eines Korruptionsverdachts zu bieten.

### Rail Cargo Austria AG: Probleme und Maßnahmen

Probleme und Mängel bei Beteiligungen der Rail Cargo Austria AG

30.1 (1) Die ÖBB-Unternehmensgruppe bestand Ende 2011 aus insgesamt 156 Unternehmen (TZ 2). Mit Abstand die meisten Beteiligungen hielt der Teilkonzern Rail Cargo Austria AG (ctwa 100 Beteiligungen, d.s. etwa 60 % der Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe). Viele dieser Beteiligungen der Rail Cargo Austria AG hatten ihren Sitz und ihre Geschäftstätigkeit im Ausland (Ende 2011: 73 Auslandsgesellschaften der Rail Cargo Austria AG; siehe TZ 3).

In den letzten Jahren (2008 bis 2011) wies die Rail Cargo Austria AG einerseits eine negative Ertragssituation auf und war andererseits immer wieder mit Vorwürfen gegen Manager von Tochtergesellschaften (z.B. EXIF Uluslararasi Tasimacilik Ticaret Limited, EXIF Romania s.r.l., EXIF Scandinavia AB, EXIF Italia s.r.l. und Rail Cargo Italia s.r.l.) konfrontiert, die von Sorgfaltswidrigkeiten bis zu strafrechtlichen Vorwürfen reichten.

(2) Die Rail Cargo Austria AG beauftragte in mehreren Fällen die ÖBB-Konzernrevision mit Prüfungen, um Schwachstellen in den betroffenen Gesellschaften aufzuzeigen bzw. konkreten Hinweisen betreffend Unregelmäßigkeiten nachzugehen (zweifelhaft dokumentierte Zahlungen für „Zollerleichterungen“, Ankauf eines Grundstücks zu einem überhöhten Preis, Preissteigerung von mehr als 100 % bei einem Bauprojekt, Akquisition von Firmen ohne nachvollziehbare Bewertung, grobe Mängel in der Buchführung und Bilanzierung einer Beteiligung).

Darüber hinaus beauftragte sie auch Rechtsanwälte und Wirtschaftsprüfer mit Gutachten zur Analyse juristischer und wirtschaftlicher Detailfragen, wie etwa der Frage, ob einzelnen Geschäftsführern von Tochter-/Enkelgesellschaften die Entlastung<sup>102</sup> erteilt werden könne, ob mögliche Sorgfaltspflichtverletzungen vorgelegen waren oder ein strafrechtlich relevantes Verhalten der Manager gegeben war (z.B. EXIF Hellas S.A., EXIF Uluslararasi Tasimacilik Ticaret Limited, EXIF Romania s.r.l., EXIF Scandinavia AB, EXIF Italia s.r.l., Rail Cargo Italia s.r.l.).

(3) Die folgende Tabelle enthält eine Zusammenfassung der Probleme und Mängel, die Berichte der ÖBB-Konzernrevision, Gutachten von Rechtsanwälten und Wirtschaftsprüfern sowie Analysen der Rail Cargo

<sup>102</sup> Erklärung der Gesellschaft, mit der sie ihre Geschäftsführer von Schadenersatzansprüchen befreit, die aus deren Handeln erwachsen könnten.



Rail Cargo Austria AG:  
Probleme und Maßnahmen

ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

Austria AG aufgezeigt hatten. Diese Probleme und Mängel waren in den letzten zwei Jahren auch Gegenstand von Vorstands- und Aufsichtsratssitzungen der Rail Cargo Austria AG.

**Tabelle 17: Probleme und Mängel bei Beteiligungen der Rail Cargo Austria AG (Stand Juni 2012 mit Aktualisierungen im Zuge des Stellungnahmeverfahrens)**

Unternehmen	Probleme (aufgezeigt in)	Maßnahmen des RCA-Managements/sonstige Konsequenzen
<b>Rail Cargo Hungaria Zrt. (Ungarn)</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hoher Kaufpreis, der auch das Verlustpotenzial im Falle des Erwerbs durch einen Mitbewerber beinhaltete</li> <li>- Zahlungen an externe Berater (ungarisches Beratungsunternehmen)</li> <li>- hoher Abschreibungsbedarf in den Jahren nach dem Erwerb (insgesamt 349,7 Mio. EUR von 2008 bis 2011 bei einem Kaufpreis von 393,4 Mio. EUR – siehe TZ 35 bis 37)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Austausch der Vorstände im Dezember 2010</li> <li>- Projekt Turnaround der Rail Cargo Austria AG</li> </ul>
<i>(Quelle: Zwischenstand der Erhebungen der ÖBB-Konzernrevision, undatiert, siehe auch TZ 35 und 36 )</i>		
<b>EXIF Polska Sp. z.o.o. (Polen)</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- die EXIF Polska Sp.z o.o. stellte im Jahr 2008 für ein externes Unternehmen Speditionsdokumente (sogenannte Forwarder's Certificates of Receipt – FCR) aus, welche – zu Unrecht – bestätigten, dass sich die angeführte Ware (hochwertige Stahlprodukte) in Verwahrung der EXIF Polska Sp.z o.o. befand. Das externe Unternehmen verwendete die Speditionsdokumente als Sicherheit um Kredite von zwei Schweizer Banken zu erhalten; da diese Kredite nicht einbringbar waren, stellten die zwei Schweizer Banken im September 2011 Forderungen in der Höhe von 9,55 Mio. EUR an die EXIF Polska Sp. z.o.o., als Aussteller der Speditionsdokumente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlassung der beiden Geschäftsführer im November 2011</li> <li>- Vergleichsgespräche mit den beiden Schweizer Banken führten zu keinem Ergebnis</li> </ul>
<i>(Quelle: Bericht der ÖBB-Konzernrevision vom 3. November 2011, Beilage zur 36. Sitzung des Aufsichtsrats der RCA AG betreffend EXIF Polska Insolvenzzenario)</i>		
<b>EXIF Uluslararası Tasimacılık Ticaret Limited (Türkei)</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zweifelhaft dokumentierte Zahlungen für „Zollerleichterungen“ in den Jahren 2009 (rd. 41.000 EUR) und 2010 (rd. 82.000 EUR); Verdacht strafrechtlich relevanter Handlungen der ehemaligen Geschäftsführer der EXIF Uluslararası Tasimacılık Ticaret Limited</li> <li>- nicht ordnungsgemäße Erklärung und Ausweisung der Umsatzsteuer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlassung der beiden Geschäftsführer im November 2011; außergerichtlicher Vergleich mit einem der Geschäftsführer</li> </ul>
<i>(Quelle: Gesamtbericht einer Rechtsanwaltskanzlei über die rechtliche Analyse der EXIF-Gesellschaften vom 22. September 2011)</i>		

## Rail Cargo Austria AG: Probleme und Maßnahmen

### Fortsetzung: Probleme und Mängel bei Beteiligungen der Rail Cargo Austria AG (Stand Juni 2012 mit Aktualisierungen im Zuge des Stellungnahmeverfahrens)

Unternehmen	Probleme (aufgezeigt in)	Maßnahmen des RCA-Managements/sonstige Konsequenzen
<b>EXIF Romania s.r.l. (Rumänien)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- im Bereich der Werthaltigkeit von Forderungen gab es seit Jahren Probleme (keine Überprüfung der Bonität der Kunden; Forderungen wurden mehrere Jahre lang in den Bilanzen nicht wertberichtigt, obwohl dies notwendig gewesen wäre)</li> <li>- den Angebotspreisen für externe Kunden lag teilweise keine Kalkulation der tatsächlichen Kosten zugrunde; dadurch bestand das Risiko, dass Leistungen zu nicht kostendeckenden Preisen erbracht wurden</li> <li>- im Personalaufwand waren nicht alle Personalkosten erfasst (ein Teil des Personalaufwands wurde von EXIF Internationale Spedition GmbH bezahlt), daher bestand das Risiko, dass Kennzahlen nicht aussagekräftig waren</li> <li>- es fehlten Vorgaben, Richtlinien und Genehmigungsregelungen betreffend die Beschaffung von Firmenausos, LKW, Betriebs- und Geschäftsausstattung</li> <li>- die Bezahlung der laufenden Zinsen und Tilgungen von Krediten (rd. 22 Mio. EUR) war aus der Geschäftstätigkeit nicht sichergestellt</li> <li>- Projekt Otopeni: Aufgrund eines Planungsfehlers bei der Errichtung eines Anschlussgleises musste zusätzlich eine Parzelle um den mehr als 200-fachen Verkehrswert erworben werden, da sonst das Anschlussgleis nicht hätte errichtet werden können; geschätzter Schaden für die EXIF Romania s.r.l.: 470.000 EUR</li> <li>- Investition in eine Liegenschaft (Parkplatz) in Ozun: Beschluss des Aufsichtsrates der Rail Cargo Austria AG betreffend die Investition in den Parkplatz wurde nicht ordnungsgemäß umgesetzt und die Wirtschaftlichkeitsberechnung bezüglich der Vermietung des Parkplatzes war nicht nachvollziehbar; geschätzter Schaden für die EXIF Romania s.r.l.: 1,38 Mio. EUR</li> <li>- Anmietung einer Lagerhalle (Free Zone Curtici) im Jahr 2002 auf 15 Jahre, die seit dem Jahr 2007 nicht mehr benötigt wird und in Folge untervermietet wurde; da der Untermieter gekündigt hat, versuchte die EXIF Romania s.r.l. den Mietvertrag vorzeitig zu kündigen (Rückstellungen für mögliche Kosten im Falle eines vorzeitigen Ausstiegs aus dem Vertrag in Höhe von 405.000 USD zuzüglich Rechts- und Beratungskosten waren zu bilden)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- einvernehmliche Auflösung des Dienstvertrags mit drei Geschäftsführern zwischen März 2009 und April 2011</li> <li>- das Ermittlungsverfahren der österreichischen Staatsanwaltschaft im Zusammenhang mit den Immobilienprojekten Otopeni und Ozun im Juni 2013 eingestellt.</li> </ul>

(Quelle: Bericht der ÖBB-Konzernrevision vom 6. Mai 2010)



Rail Cargo Austria AG:  
Probleme und Maßnahmen



ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

**Fortsetzung: Probleme und Mängel bei Beteiligungen der Rail Cargo Austria AG  
(Stand Juni 2012 mit Aktualisierungen im Zuge des Stellungnahmeverfahrens)**

Unternehmen	Probleme (aufgezeigt in)	Maßnahmen des RCA-Managements/sonstige Konsequenzen
<p><b>EXIF Italia s.r.l.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Akquisition von zwei italienischen Unternehmen durch die Express Italia s.r.l. fand teilweise durch Tausch von Unternehmensanteilen statt, wobei diesem Tausch keine nachvollziehbaren Bewertungen zugrunde lagen; es bestand der Verdacht einer Fehlbemessung der wechselseitig aufgerechneten Kaufpreisforderungen zu Ungunsten der EXIF Italia s.r.l.</li> <li>- Mängel in den Unternehmens-IT-Systemen wie Buchführung und Speditionsabwicklung (gravierende Sicherheitsrisiken bei den Buchungen; die Buchhaltung entsprach nicht den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung bzw. den Grundsätzen ordnungsmäßiger Datenverarbeitung)</li> <li>- fehlende firmeninterne Regelungen (keine internen Regelungen zur Abwicklung von Bankgeschäften; zusammen mit Einzelzeichnungsberechtigungen führte dies zu einem erhöhten Risiko von Manipulationen)</li> <li>- mangelnde konzerninterne Informations- und Kommunikationspolitik führte zu Konkurrenz zwischen den ausländischen Tochtergesellschaften der Speditions Holding GmbH, zum Verlust von Synergien und zu nicht vergleichbaren Kennzahlen</li> </ul> <p><i>(Quelle: Bericht der ÖBB-Konzernrevision vom 22. Dezember 2008)</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mängel in den Unternehmens-IT-Systemen wurden durch die zwischenzeitliche Einführung von SAP verbessert</li> <li>- infolge von Verjährung bestanden keine Erfolgsaussichten von Schadenersatzklagen gegen die Geschäftsführer der EXIF Italia s.r.l.</li> </ul>
<p><b>Rail Cargo Italia s.r.l. (Italien)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- grobe Mängel in der Buchführung und Bilanzierung (Monatsabschlüsse enthielten keine Forderungswertberichtigungen, keine Abschreibungen und keine Rechnungsabgrenzungen; keine Dokumentation über die den Abschlussbuchungen zugrunde liegenden Entscheidungen)</li> <li>- Management verfügte nicht über ausreichende Kenntnisse des Rechnungswesens (IFRS) und des Controlling</li> <li>- familiäre Verflechtungen des Managements der Linea s.p.a. mit leitenden Organen in Unternehmen, die in Geschäftsbeziehung zur Linea s.p.a. standen bzw. mit leitenden Organen von verbundenen Unternehmen</li> <li>- Notwendigkeit der Rekapitalisierung der Linea s.p.a. (Kapitalzuschüsse in Höhe von rd. 7,8 Mio. EUR)</li> </ul> <p><i>(Quelle: Stellungnahme einer Rechtsanwaltskanzlei über die rechtliche Analyse Lineo s.p.a., vom 29. Juni 2011 und Gesamtbericht einer Rechtsanwaltskanzlei über die rechtliche Analyse der EXIF-Gesellschaften vom 22. September 2011)</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umwandlung der Linea s.p.a. in die Rail Cargo Italia s.r.l. im Jahr 2011</li> <li>- Einbeziehung ins ÖBB-SAP-System</li> </ul>

## Rail Cargo Austria AG: Probleme und Maßnahmen

### Fortsetzung: Probleme und Mängel bei Beteiligungen der Rail Cargo Austria AG (Stand Juni 2012 mit Aktualisierungen im Zuge des Stellungnahmeverfahrens)

Unternehmen	Probleme (aufgezeigt in)	Maßnahmen des RCA-Managements/sonstige Konsequenzen
<b>EXIF Hellas S.A. (Griechenland)</b>	<p>Mängel beim Bauprojekt Terminal Sindos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- das Bauprojekt wurde 2004 im Beirat der EXIF Internationale Spedition GmbH genehmigt; das Projekt wurde dem Aufsichtsrat der Rail Cargo Austria AG erst 2006 (im Rahmen des Budgets dieses Jahres) zur Kenntnis gebracht</li> <li>- Grundsatzbeschluss ging von Investitionskosten von 3,4 Mio. EUR aus, tatsächlich betragen die Investitionskosten ca. 10 Mio. EUR</li> <li>- grobe Mängel bei der Abwicklung des Projekts, keine klaren Zuständigkeiten, fehlende Grundsatzüberlegungen</li> </ul> <p><i>(Quelle: Bericht der ÖBB-Konzernrevision vom 30. Jänner 2010)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- externer Sachverständiger erstellt im Jahr 2013 ein Gutachten zur Klärung der Ursache der Mängel und der Möglichkeit einer Mängelbehebung; allerdings Insolvenz des beauftragten Unternehmens im Juli 2013</li> </ul>
<b>Express Interfracht Scandinavia AB (Schweden)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zahlungen von Beiträgen zu einer privaten Pensionsvorsorge des ehemaligen Geschäftsführers (Verwaltungsrat) der EXIF Scandinavia AB erfolgten ohne rechtliche Grundlage: Der Vertrag des Geschäftsführers enthielt keine diesbezügliche Regelung, es war kein gesetzlicher oder kollektivvertraglicher Anspruch gegeben und es lagen keine Organbeschlüsse vor, die einen derartigen Anspruch gewährt hätten</li> </ul> <p><i>(Quelle: Gesamtbericht einer Rechtsanwaltskanzlei über die rechtliche Analyse der EXIF-Gesellschaften vom 22. September 2011)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kündigung des Geschäftsführers</li> <li>- in einem Vergleich verzichtete der ehemalige Geschäftsführer auf die Kündigungsentschädigung (12 Monatsgehälter), die EXIF Scandinavia AB und EXIF Internationale Spedition GmbH verzichteten auf allfällige Rückforderungen der Pensionszahlungen</li> </ul>
<b>EXIF Internationale Spedition GmbH (Österreich)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- die EXIF Internationale Spedition GmbH leistete bis zum Jahr 2011 an zwei Mitarbeiter eines Auftraggebers von Transporten zwischen Österreich und Russland Beträge, welche offiziell der Durchführung von Grenzabfertigungen gewidmet waren, die aber vermutlich „Kick-Back“-Zahlungen darstellten (Schaden für die EXIF Internationale Spedition GmbH rd. 378.000 EUR)</li> <li>- in Zusammenhang mit dem Aufbau/der Adaption eines LKW-Transportmodells lagen keine Unterlagen über strategische Ansätze und Zielsetzungen in Bezug auf <ul style="list-style-type: none"> <li>- Absatzmärkte, Marktposition und Mitbewerber,</li> <li>- Rentabilität und</li> <li>- Positionierung im Unternehmen und Teilkonzern vor</li> </ul> </li> </ul> <p><i>(Quelle: Bericht der ÖBB-Konzernrevision vom 21. Dezember 2010)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ein Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Wien wurde im April 2012 eingestellt; ein Fortführungsantrag der EXIF Internationale Spedition GmbH wurde vom Landesgericht für Strafsachen in Wien abgewiesen</li> <li>- Transportstrategie zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in Ausarbeitung</li> </ul>



Rail Cargo Austria AG:  
Probleme und Maßnahmen



ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

**Fortsetzung: Probleme und Mängel bei Beteiligungen der Rail Cargo Austria AG  
(Stand Juni 2012 mit Aktualisierungen im Zuge des Stellungnahmeverfahrens)**

Unternehmen	Probleme (aufgezeigt in)	Maßnahmen des RCA-Managements/sonstige Konsequenzen
Intercontainer Austria GmbH <sup>1</sup> und EXIF Internationale Spedition GmbH (sowie Mutterunternehmen Rail Cargo Austria AG) (Österreich)	<p>- seit 2003 führte der Teilkonzern Rail Cargo Austria AG (Auftragnehmer) für ein privates österreichisches Transportunternehmen (Geschäftspartner) Ganzzugtransporte zwischen Österreich und Griechenland durch; es bestand der Verdacht, dass der Geschäftspartner – über Jahre hinweg – das vertraglich vereinbarte und bezahlte Transportgewicht deutlich überschritten hatte (i.d.R. mehr als 100 Tonnen pro Zug) und die Frachtdokumente betreffend der Transportgewichte verfälscht hatte (Unterdeklarierung des Transportgewichts); durch diese Vorgangsweise konnte der Geschäftspartner einen Teil des Frachtguts „gratis“ transportieren, denn um die angefallene Ware vertragsgemäß zu transportieren, wäre eine bedeutend höhere Anzahl von Zügen erforderlich gewesen und deshalb ein höheres Entgelt zu zahlen gewesen; der Sachverhalt war der Geschäftsführung der EXIF Internationale Spedition GmbH jedenfalls seit Mitte 2010 bekannt; der Gesamtschaden (Zeitraum 2009 bis 2011) für die Rail Cargo Austria AG wurde Mitte 2012 mit rd. 2,1 Mio. EUR beziffert</p>	<p>- August 2011: Vertragskündigung und – trotz bereits laufender strafbehördlicher Ermittlungen – neuerlicher Vertragsabschluss (Vereinbarung von Pönalezahlungen im Falle einer neuerlichen Überladung der Züge); neuerliche Kündigung des Vertrags im Juni 2012; Bankgarantie genutzt, um einen Teil der bestehenden Forderungen gegenüber dem Geschäftspartner abzudecken; Sachverhaltsdarstellung an die Staatsanwaltschaft Wels übermittelt (Mitte 2012) - im Jahr 2013 Bestellung eines Sachverständigen zur Feststellung des der Rail Cargo Austria AG entstandenen Schadens</p>

(Quelle: RCA AG: Memo Statusbericht vom 12. Oktober 2012)

<sup>1</sup> im August 2011 mit der Rail Cargo Austria AG verschmolzen.

Quellen: Daten Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Holding AG; RH

(4) Die ÖBB-Unternehmensgruppe brachte gegen leitende Angestellte von fünf Gesellschaften der Rail Cargo Austria AG (EXIF Uluslararasi Tasimacilik Ticaret Limited, EXIF Romania s.r.l., EXIF Scandinavia AB, EXIF Italia s.r.l., Rail Cargo Italia s.r.l.) Sachverhaltsdarstellungen bei der Staatsanwaltschaft ein. Darüber hinaus fanden zum Kauf der Rail Cargo Hungaria Zrt. Ermittlungen der österreichischen Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft statt, welche zur Zeit der Gebärungsüberprüfung noch nicht abgeschlossen waren (TZ 38).

(5) Nach den Feststellungen des RH wiesen mehrere der in Tabelle 17 genannten Unternehmen (Rail Cargo Hungaria Zrt., EXIF Uluslararasi Tasimacilik Ticaret Limited, EXIF Romania s.r.l., EXIF Scandinavia AB, EXIF Italia s.r.l.) im überprüften Zeitraum – insbesondere aufgrund einer schlechten Ertragslage – negative Jahresergebnisse auf (Jahresergebnisse kumuliert von 2007 bis 2011 – siehe TZ 10).

In diesem Zusammenhang entstand bei vielen der genannten Unternehmen ein beträchtlicher Abschreibungsbedarf (Rail Cargo Hungaria Zrt., EXIF Romania s.r.l., EXIF Italia s.r.l., EXIF Hellas S.A., Rail Cargo

## Rail Cargo Austria AG: Probleme und Maßnahmen

Italia s.r.l.). Die Rail Cargo Austria AG hielt den Geschäftsbetrieb bei einigen Unternehmen (Rail Cargo Hungaria Zrt., EXIF Polska Sp. z.o.o., EXIF Romania s.r.l., EXIF Italia s.r.l., EXIF Hellas S.A., Rail Cargo Italia s.r.l.) nur mit hohen Kapitalzuschüssen aufrecht (siehe dazu TZ 14).

30.2 Eine Zusammenschau der Revisionsberichte, Untersuchungen und Gutachten wie auch die Erhebungen des RH im Zuge seiner Gebarungsüberprüfung wiesen auf folgende strukturelle und unternehmenskulturelle Probleme bei Beteiligungen der Rail Cargo Austria AG im überprüften Zeitraum hin:

- fehlende Vorgaben und Verantwortungsfestlegungen (Ingerenzen) und lückenhafte/fehlende Kontrollmechanismen (EXIF Polska Sp. z.o.o., EXIF Uluslararası Tasimacilik Ticaret Limited, EXIF Romania s.r.l., EXIF Italia s.r.l., Rail Cargo Italia s.r.l., EXIF Hellas S.A.; Intercontainer Austria GmbH<sup>103</sup>, EXIF Internationale Spedition GmbH sowie Rail Cargo Austria AG);
- Mängel bei der Planung und Abwicklung von Bauprojekten (EXIF Romania s.r.l., EXIF Hellas S.A.);
- erhebliche Mängel im Rechnungswesen, der Auftragskalkulation und im Forderungsmanagement (EXIF Romania s.r.l., EXIF Italia s.r.l., Rail Cargo Italia s.r.l.);
- IT-Systeme, die nicht zuverlässig in das ÖBB-Unternehmens-IT-System integriert waren (EXIF Italia s.r.l., Rail Cargo Italia s.r.l. – siehe TZ 26);
- lange Reaktionszeit beim Aufdecken und Abstellen von Missständen/Malversationen (Reaktion bisweilen erst, wenn Missstände von außen angeprangert wurden; EXIF Polska Sp. z.o.o.; Intercontainer Austria GmbH, EXIF Internationale Spedition GmbH sowie Rail Cargo Austria AG) sowie mangelnde Selbstreinigungskraft der Unternehmen;
- über den überprüften Zeitraum in Summe negative Jahresergebnisse (Rail Cargo Hungaria Zrt., EXIF Uluslararası Tasimacilik Ticaret Limited, EXIF Romania s.r.l., EXIF Scandinavia AB, EXIF Italia s.r.l.).

Die dargestellten Mängel wiesen darauf hin, dass das Management des Teilkonzerns Rail Cargo Austria AG und insbesondere der Toch-

<sup>103</sup> im August 2011 mit der Rail Cargo Austria AG verschmolzen



Rail Cargo Austria AG:  
Probleme und Maßnahmen



ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

ter- und Enkelgesellschaften seine Sorgfaltspflichten nicht immer ausreichend wahrnahm.<sup>104</sup> Darüber hinaus traten bei einigen Unternehmen Vorkommnisse auf (Zahlungen für „Zollerleichterungen“ bei der EXIF Uluslararası Tasımacılık Ticaret Limited; Ankauf von Grundstücken zu überhöhten Kaufpreisen bei der EXIF Romania s.r.l.; grobe Mängel in der Buchführung und Bilanzierung bei der Rail Cargo Italia s.r.l.), die den Verdacht strafrechtlich relevanter Handlungen begründeten und in der Folge auch zur Übermittlung von Sachverhaltsdarstellungen an die Staatsanwaltschaft führten.

Der RH kritisierte, dass insbesondere auf den Tochter- und Enkel Ebenen der Rail Cargo Austria AG im überprüften Zeitraum das Bewusstsein für Compliance und Korruptionsfreiheit noch nicht in dem Maße ausgeprägt war, wie dies für ein im Staatseigentum stehendes Unternehmen gefordert und zu erwarten wäre.

Der RH war der Ansicht, dass die genannten Probleme die Schwierigkeiten widerspiegeln, die mit der Integration und Steuerung der vielen im Teilkonzern Rail Cargo Austria AG befindlichen Unternehmen verbunden waren, und deutlich machten, dass in dem vom RH überprüften Zeitraum Vorgaben, Steuerung und Kontrolle für die unteren Beteiligungsebenen nicht ausreichend koordiniert und effektiv erfolgten.<sup>105</sup>

**30.3** Die ÖBB Holding AG bekräftigte, dass seit dem Jahr 2010 eine Reihe von Anstrengungen unternommen worden sei, um der wirtschaftlichen Lage der Rail Cargo Austria AG wie auch den Vorwürfen von Sorgfaltspflichtverletzungen und Unregelmäßigkeiten der Geschäftsführung in Tochter- und Enkelgesellschaften Rechnung zu tragen.

Zusammensetzung  
der Geschäftsführung  
und der Kontroll-  
organe bei Beteili-  
gungen

**31.1** Beim Erwerb von Beteiligungen behielt die ÖBB-Unternehmensgruppe in der Vergangenheit oftmals die bestehende Geschäftsführung bei, um deren Wissen und Kontakte weiterzunutzen.

Konzernweite Regelungen über die Anforderungen an und die Zusammensetzung von Geschäftsführungen bzw. Kontrollorganen (Aufsichtsräten, Beiräten) bestanden nicht (auch nicht für den Fall der Über-

<sup>104</sup> Auch die Wirtschaftsprüfer wiesen in Gutachten betreffend die Linea s.p.a. (Memorandum Linea s.p.a. vom 7. April 2011) und die EXIF Hellas S.A. (Bericht RCA-Greek subsidiary Limited Due Diligence vom 23. Juni 2011) auf Sorgfaltswidrigkeiten hin.

<sup>105</sup> Auch die in den Jahren 2010 und 2011 eingeleiteten Projekte der Rail Cargo Austria AG kamen zu diesem Schluss – siehe dazu TZ 33.

## Rail Cargo Austria AG: Probleme und Maßnahmen

nahme einer Gesellschaft).<sup>106</sup> Die ÖBB-Unternehmensgruppe führte dem RH gegenüber aus, dass sie Geschäftsführer und Aufsichtsräte im Einzelfall auf Basis der Anforderungen der jeweiligen Position auswähle und für die Suche nach Führungspositionen in ihren Teilgesellschaften Personalberater einsetze.

Allerdings beschloss die Bundesregierung Ende Oktober 2012 einen Public Corporate Governance Kodex mit dem Ziel, die Unternehmensführung und -überwachung nachvollziehbarer zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Der Kodex verpflichtet die Eigentümervertreter der im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen dazu, für alle – direkt oder indirekt – im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen (grundsätzlich auch bei jenen im Ausland) u.a. Folgendes sicherzustellen:

- Orientierung am Maßstab der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit sowie am öffentlichen Interesse,
- Ausschreibung der Geschäftsleitungsfunktionen,
- Offenlegung von Interessenkonflikten der Organmitglieder,
- Legung eines jährlichen Corporate Governance-Berichts sowie
- Veröffentlichung der Jahresabschlüsse (samt Anhang und Lagebericht).

31.2 Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe und insbesondere der Rail Cargo Austria AG, grundsätzliche Überlegungen zur Zusammensetzung sowie zu Voraussetzungen und Unvereinbarkeiten von Geschäftsführern und Kontrollorganen (Aufsichtsräten, Beiräten) anzustellen. Er regte in diesem Zusammenhang auch an, sich Ziele hinsichtlich des Frauenanteils in diesen Positionen zu setzen. Im Detail empfahl der RH Folgendes:

- Die Geschäftsführung von Auslandsbeteiligungen auf unteren Unternehmensebenen sollte im Sinne des Vier-Augen-Prinzips organi-

<sup>106</sup> Auch nicht im Beteiligungsmanagement-Handbuch („Beteiligungsmanagement Policy“). Die Positionen von Vorstandsmitgliedern und Geschäftsführern der der Kontrolle des RH unterliegenden österreichischen Unternehmen der ÖBB-Unternehmensgruppe (mit mindestens 50 % Kapitalanteil) waren gemäß Stellenbesetzungsgesetz öffentlich auszuschreiben und nach dem Kriterium der Eignung (Eignung nach Maßgabe der fachlichen Vorbildung und bisherigen Berufserfahrung, der Fähigkeit zur Menschenführung, der organisatorischen Fähigkeiten und der persönlichen Zuverlässigkeit sowie allenfalls internationalen Erfahrungen) zu besetzen (StellenbesetzungsgG, BGBl. I Nr. 26/1998 i.d.g.F.).



Rail Cargo Austria AG:  
Probleme und Maßnahmen



**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

siert sein (d.h. zwei Geschäftsführer oder ein Geschäftsführer und ein Prokurist), wobei zumindest ein Entscheidungsträger aus dem Personalstand des Mutter- bzw. Großmutterunternehmens stammen sollte. Die Vorgaben sollten sicherstellen, dass das mit der Weiterbeschäftigung früherer leitender Angestellter verbundene Risiko vermindert wird, Probleme bzw. Fehlleistungen des Managements in der Vergangenheit rasch aufgedeckt werden und die Integration des übernommenen Unternehmens in die ÖBB-Unternehmensgruppe (und ihr Unternehmensverständnis und Regelwerk) besser funktioniert.

- Es sollten – unter der Einbeziehung/Federführung des Chief Compliance Officers – Unvereinbarkeitsregelungen erarbeitet werden, die insbesondere die notwendige Abgrenzung zu Konkurrenzunternehmen und Geschäftspartnern der ÖBB-Unternehmensgruppe sicherstellen (wie sie auch im Österreichischen Public Corporate Governance Kodex enthalten sind). Auf diese Unvereinbarkeiten wäre auch in den Verträgen mit den betreffenden Personen so Bezug zu nehmen, dass eine Missachtung dieser Regeln einen eindeutigen Grund für die Beendigung der Funktion (Entlassung) darstellt.

Der RH empfahl dem BMVIT als Eigentümervertreter, die Umsetzung der Regeln des Public Corporate Governance Kodex bei allen Unternehmen der ÖBB-Unternehmensgruppe sicherzustellen.

- 31.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG unterwerfe sich die ÖBB-Unternehmensgruppe seit 2007 freiwillig den Regelungen des Österreichischen Public Corporate Governance Kodex. Für die Bestellung von Mitgliedern der Leitungsorgane würden sowohl die Regelungen der Corporate Governance Kodices als auch das Stellenbesetzungsgesetz angewendet. Individuelle Anforderungen an neu zu besetzende Geschäftsleitungsorgane seien jeweils in die veröffentlichten Stellenausschreibungen aufgenommen. Aufsichtsratsmitglieder würden eine persönliche Erklärung zur Bestätigung abgeben müssen, dass keine Unvereinbarkeiten (Befangenheiten/Interessenkonflikte) vorlägen. Unvereinbarkeitsregelungen für Geschäftsleitungsorgane seien auch im Code of Conduct und im individuellen Dienstvertrag festgelegt.*

*Bei Beteiligungsgesellschaften der Rail Cargo Austria AG seien – als Resultat von Revisions- und Sonderprüfungen – Ausschreibungen und Neubesetzungen von Geschäftsführerpositionen durchgeführt worden; dabei seien systematisierte Anforderungsprofile erarbeitet und Headhunter zur Kandidatensuche eingesetzt worden.*

## Rail Cargo Austria AG: Probleme und Maßnahmen

31.4 Der RH unterstrich, dass die ÖBB-Unternehmensgruppe auf die Einhaltung der Corporate-Governance-Grundsätze sowie des Public Corporate Governance Kodex, der speziell auf staatseigene und staatsnahe Unternehmen abzielt, nicht nur bei den inländischen (der Kontrolle des RH unterliegenden) Unternehmen sondern auch bei den ausländischen Konzerngesellschaften dringen sollte. Er wies darauf hin, dass die im Rahmen der Gebarungsüberprüfung aufgezeigten Probleme (insbesondere TZ 30) deutlich machten, dass die Einhaltung der Corporate-Governance-Grundsätze in der Vergangenheit nicht ausreichend abgesichert war.

Projekte und  
Maßnahmen der  
Rail Cargo Austria AG  
zur Verbesserung  
des Beteiligungs-  
managements

### Allgemeines

32 Die ÖBB-Unternehmensgruppe und die Rail Cargo Austria AG im Speziellen unternahm seit dem Jahr 2010 eine Reihe von Anstrengungen – in den Bereichen Unternehmenssteuerung, Controlling und Kontrolle –, um der schlechten wirtschaftlichen Lage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria AG (Absinken der Eigenkapitalquote seit 2007, Verringerung des Eigenkapitals – siehe TZ 12) wie auch den Vorwürfen von Sorgfaltspflichtverletzungen und Unregelmäßigkeiten der Geschäftsführung in Tochter- und Enkelgesellschaften Rechnung zu tragen (siehe TZ 30).

### Beteiligungsrelevante Projekte

33.1 Die Rail Cargo Austria AG richtete in den Jahren 2010 und 2011 drei Projekte (RCA Turnaround, Beteiligungsstruktur neu, Beteiligungsmanagement neu) ein, die sich (u.a. auch) mit Fragen des Beteiligungsmanagements im Teilkonzern RCA befassten. Die Projekte hatten unterschiedliche Schwerpunktsetzungen und bestanden teilweise nebeneinander (bzw. wurden parallel abgewickelt).<sup>107</sup>

<sup>107</sup> Die Projekte waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht formell beendet. Das Projekt Beteiligungsstruktur Neu wurde aus dem RCA-Turnaround-Projekt herausgelöst und diente vorwiegend der Neugestaltung des Beteiligungsportfolios.



Rail Cargo Austria AG:  
Probleme und Maßnahmen



ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

**Tabelle 18: Beteiligungsrelevante Projekte (Stand April 2012)**

Projekt	wichtigste Ziele	gesetzte Maßnahmen/Zielerreichung
<b>RCA Turnaround (ab 2010)</b>		
	<p>Erwirtschaftung von 72 Mio. EUR EBIT 2015 (allenfalls 100 Mio. EUR EBIT 2015)<sup>1</sup> rd. 4 % EBIT-Marge 2015 Anpassung des Beteiligungsportfolios – Reduzierung Anzahl von Beteiligungen Eigenkapitalzuschuss von rund 400 Mio. EUR für Personalüberkapazitäten</p>	<p>EBIT im Jahr 2011: 11,7 Mio. EUR (2010: – 279,4 Mio. EUR) EBIT-Marge 2011: 0,4 % (2010: – 11,20 %) Anzahl der Beteiligungen Ende 2011: 95 (2009: 110<sup>2</sup>)</p>
<b>Beteiligungsstruktur neu (ab Jänner 2011)</b>		
	<p>Vollständige Erfassung des Ausgangs-Beteiligungsportfolios Verringerung der Overhead- und Management Komplexität Reduktion des Beteiligungsportfolios pro Land in der Regel nur eine Spedition und maximal ein Eisenbahnverkehrsunternehmen unter 50 Beteiligungen Prozess sollte Mitte 2013 abgeschlossen sein</p>	<p>Analyse des Ausgangs-Beteiligungsportfolios: 2009 in über 20 Staaten präsent, an 110<sup>1</sup> Gesellschaften beteiligt Reduktion der Anzahl der Manager: 2009: 145; 2011: 117 Zusammenlegung/Verkauf/Liquidation von einigen Gesellschaften (z.B. in Italien Anzahl der Beteiligungen Ende 2011: 95 (2009: 110<sup>1</sup>))</p>
<b>Beteiligungsmanagement neu (ab 2011)</b>		
	<p>einheitliche systemunterstützte Beteiligungsdatenbank<sup>3</sup> regelmäßige Beteiligungsberichte an den Aufsichtsrat der Rail Cargo Austria AG ab Juli 2012 Einrichtung eines Steuerungsgremiums (bestehend aus den mit Beteiligungsmanagement befassten Abteilungsleitern, den Clusterverantwortlichen (Geschäftsbereiche Universalspedition, Cargo Branchen, Intermodal, Kontraktlogistik und dem gesamten Vorstand) und eines Teams Unternehmenskontrolle („mobile Eingreiftruppe“) Erarbeitung eines Beteiligungsmanagement Handbuchs</p>	<p>Beteiligungsmanagement-Software in Umsetzung begriffen Vorbereitung der Berichtsstruktur und -inhalte; erster Beteiligungsbericht für Oktober 2012 geplant Steuerungsgremium und Team-Unternehmenskontrolle („mobile Eingreiftruppe“) (siehe auch TZ 34) eingerichtet Beteiligungsmanagement Handbuch erarbeitet und konzernweit publiziert</p>

<sup>1</sup> Der Klammerausdruck verweist auf ein erweitertes Restrukturierungsprogramm mit erhöhtem EBIT, sodass eine 4 % EBIT-Marge zur Impairmentvermeidung erreicht werden kann.

<sup>2</sup> 110 ist die im Projekt angeführte Anzahl von Beteiligungen. Der Unterschied zu den in TZ 2 genannten 103 Beteiligungen der RCA AG ergab sich nach Angaben der ÖBB-Unternehmensgruppe aufgrund einer unterschiedlichen Berücksichtigung von Beteiligungen in Liquidation bzw. Insolvenz.

<sup>3</sup> Zetvision

Quellen: Daten Rail Cargo Austria AG; RH

Die Rail Cargo Austria AG analysierte die Ausgangslage im Jänner 2011 und hielt hinsichtlich ihres Beteiligungsmanagements fest, dass

- Teilaufgaben des Beteiligungsmanagements unkoordiniert von unterschiedlichen Organisationseinheiten erfüllt wurden,

## Rail Cargo Austria AG: Probleme und Maßnahmen

- starke – für den Teilkonzern nachteilige – Abhängigkeiten von Einzelpersonen bestanden,
- eine durchgehende Steuerung der Tochter- und Enkelgesellschaften durch Vorgaben und Richtlinien fehlte und
- mangels einheitlicher Beteiligungsverwaltungssoftware keine Datensicherheit bzw. keine Transparenz gegeben sowie kein koordiniertes Reportingsystem eingerichtet war.

**33.2** Der RH wies kritisch auf die Unzulänglichkeiten im Beteiligungsmanagement der Rail Cargo Austria AG hin (siehe TZ 20, 26 und 30) und anerkannte die kritische Aufarbeitung der Mängel im Beteiligungsmanagement durch die Rail Cargo Austria AG.

### Maßnahmen

**34.1** Die Rail Cargo Austria AG leitete folgende Maßnahmen ein, um den Einzelproblemen wie auch den strukturellen Problemen im Bereich des Beteiligungsmanagements entgegenzuwirken:

#### (1) Im Bereich Management:

- Seit dem Jahr 2010 fanden bei Auslandsbeteiligungen im Teilkonzern Rail Cargo Austria AG insgesamt 21 Geschäftsführerwechsel statt.<sup>108</sup> Es handelte sich dabei
  - in acht Fällen um Entlassungen (BurgySped S.I.,<sup>109</sup> EXIF Polska Sp. z.o.o., EXIF Uluslararasi Tasimacilik Ticaret Limited<sup>110</sup>) und Kündigungen durch den Dienstgeber (z.B. EXIF Scandinavia AB, EXIF Polska Sp. z.o.o.);
  - in neun Fällen um die einvernehmliche Auflösung der Dienstverträge (z.B. EXIF Romania s.r.l., Linea s.p.a., EXIF Italia s.r.l., Magazzini Desio Brianza s.r.l., Magazzini del Veneto Orientale s.r.l., BurgySped S.I., EXIF Hungaria Zrt.);
  - der Rest entfiel auf Zeitablauf der Verträge bzw. vorzeitige Austritte der Manager (z.B. EXIF Uluslararasi Tasimacilik Ticaret Limited, Intereuropa-FLG. D.o.o., EXIF Scandinavia AB);

<sup>108</sup> In Summe hatte die Rail Cargo Austria AG am 31. Dezember 2011 73 Auslandsbeteiligungen.

<sup>109</sup> Spanien

<sup>110</sup> Türkei



Rail Cargo Austria AG:  
Probleme und Maßnahmen



**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

- die neu bestellten bzw. zu bestellenden Führungskräfte der Tochter- und Enkelunternehmen im Bereich des Teilkonzerns Rail Cargo Austria AG wurden seit dem Frühjahr 2012 aufgrund von Anforderungsprofilen ausgewählt, die auf die jeweilige Position und das jeweilige Unternehmen zugeschnitten waren (siehe auch TZ 31).

(2) In der Organisations- und Beteiligungsstruktur:

- Straffung des Beteiligungsportfolios durch Verkäufe, Verschmelzungen oder Liquidationen der Gesellschaften; Reduktion von 110 Gesellschaften<sup>111</sup> im Jahr 2009 auf 95 Ende 2011;
- Verringerung der Manageranzahl als Folge der Reduktion des Beteiligungsportfolios: von 145 Managern im Jahr 2009 auf 117 Ende 2011;
- Einrichtung eines allgemeinen Steuerungsgremiums Beteiligungsmanagement (bestehend aus den mit Beteiligungsmanagement befassten Abteilungsleitern, Clusterverantwortlichen<sup>112</sup> und dem Vorstand) zur besseren Koordination von Beteiligungsmanagementfragen (Entscheidungsfindung über Initiativen, Anträge und Berichte der Gesellschaften sowie der Unternehmenskontrolle);
- Erarbeitung eines Handbuchs Beteiligungsmanagement Policy, das sämtliche Beteiligungen kurz darstellt und einheitliche Standards für Prozessabläufe festlegt (vierteljährlicher Beteiligungsbericht; zustimmungspflichtige Geschäftsfälle; umfassende Unterstützung durch die Abteilungen Recht, Rechnungswesen, Controlling und Personal der Rail Cargo Austria AG für die Beteiligungsgesellschaften).<sup>113</sup> Es war geplant, das Beteiligungshandbuch noch 2012 als integrierenden Bestandteil der Geschäftsordnungen für alle Gesellschaften, an denen die Rail Cargo Austria AG mehrheitlich beteiligt war, für verbindlich zu erklären;
- Einrichtung eines Teams Unternehmenskontrolle (sogenannte „mobile Eingreiftruppe“) bei der EXIF Internationale Spedition GmbH. Neben laufenden standardisierten Analysen und Auswer-

<sup>111</sup> siehe zu den unterschiedlichen Zählweisen TZ 2

<sup>112</sup> Cluster waren in der Rail Cargo Austria AG die Geschäftsbereiche Universalspedition, Cargo Branchen, Intermodal und Kontraktlogistik.

<sup>113</sup> Das Handbuch fasst Vorgaben der Konzern-Richtlinien und der Konzernhandbücher zusammen und ergänzt/präzisiert diese. Insbesondere befasst sich das Handbuch mit Fragen der Schaffung durchgängig einheitlicher Standards im Teilkonzern Rail Cargo Austria AG in den Bereichen Recht, Rechnungswesen, Controlling, Personal, Einkauf, Marketing und Kommunikation, Informationsmanagement sowie Unternehmensentwicklung.

## Rail Cargo Austria AG: Probleme und Maßnahmen

tungen war es die Aufgabe dieses Teams, anlassbezogen und zeitnah vertiefte Erhebungen mit anschließender Berichterstattung bei Beteiligungen im Teilkonzern Rail Cargo Austria AG vorzunehmen. Das Team führte Vor-Ort-Erhebungen seit Juni 2011 durch.

### (3) Weitere Maßnahmen:

- Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung u.a. durch Tarifierhöhungen, Redimensionierung des Overheads sowie Prozessoptimierung (Zentralisierung, Installierung von IT-Systemen) und Personalreduktion<sup>114</sup>.
- Darüber hinaus setzte die ÖBB-Holding AG im Zuge eines konzernweiten Compliance-Projekts im April 2012 einen Chief Compliance Officer mit dem Ziel ein, konzernweit rechtskonformes Verhalten sicherzustellen und so aus rechtswidrigem Verhalten erwachsende Schäden für das Unternehmen hintanzuhalten (TZ 29).
- Weiters beschloss die ÖBB-Holding AG im Februar 2012 eine Neufassung des Code of Conduct, der die Maßnahmen der ÖBB-Unternehmensgruppe zur Korruptionsbekämpfung regelte und – im Sinne der Empfehlungen des RH im Bericht Vergabeprozess Container-Stapler und Rolle des Konzerneinkaufs (Reihe Bund 2011/2)<sup>115</sup> – auch Meldepflichten für Geschenke vorsah sowie für den Fall der Verletzungen des Code of Conduct Sanktionen festlegte. Der Code of Conduct galt für die gesamte ÖBB-Unternehmensgruppe.

34.2 Der RH anerkannte die Bemühungen um eine Aufarbeitung der Mängel im Beteiligungsmanagement und um eine systematische Konzernsteuerung; er erachtete die von der Rail Cargo Austria AG in den Jahren 2011 und 2012 eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung des Managements der Organisations- und Beteiligungsstrukturen (Straffung des Beteiligungsportfolios, Implementierung eines Beteiligungsmanagement-Handbuchs, Forcierung der Einführung von SAP, Einrichtung einer mobilen Kontrolleinheit – Team Unternehmenskontrolle, Austausch von Geschäftsführern) sowie auch die Einrichtung einer Compliance-Stelle bei der ÖBB-Holding AG für zweckmäßig und geeignet, die Steuerung der Beteiligungen effektiver zu gestalten.

<sup>114</sup> im Bereich der Rail Cargo Hungaria Zrt.

<sup>115</sup> Der RH hatte in seiner Prüfung Vergabeprozess Container-Stapler und Rolle des Konzerneinkaufs – Reihe Bund 2011/2 – auf eine Reihe von Mängeln im damals geltenden Code of Conduct der ÖBB-Unternehmensgruppe hingewiesen. Die ÖBB-Unternehmensgruppe beschloss im Februar 2012 einen überarbeiteten Code of Conduct, mit dem sie wesentliche Empfehlungen des RH (Einrichtung einer unabhängigen Antikorruptionsstelle, Meldepflichten betreffend Geschenke, Androhung von Konsequenzen bei Verletzungen des Code of Conduct) aufgriff.



Rail Cargo Austria AG:  
Probleme und Maßnahmen



**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

Der RH hielt allerdings fest, dass die Rail Cargo Austria AG von dem Ziel der Reduktion des Beteiligungsportfolios auf unter 50 Beteiligungen und der grundsätzlichen Organisationsvorgabe von einer Spedition und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen pro Land zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch deutlich entfernt war (Ende 2011: 95 Beteiligungen). So bestanden zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in mehreren Ländern sechs oder mehr Tochter- oder Enkelgesellschaften der Rail Cargo Austria AG (TZ 3).

Der RH betonte nachdrücklich, dass die große Anzahl an Beteiligungen wie auch ihre geographische Streuung ein Risikopotenzial darstellten, das nur durch ein straffes Beteiligungsmanagement mit einem stark vereinheitlichten Regelwerk und Rechnungswesen und mit Unterstützung durch ein übersichtliches und durchgängiges Controlling in den Griff zu bekommen sein wird. Weiters erachtete der RH es für ein öffentliches Unternehmen – wie die Rail Cargo Austria AG – für unabdingbar, dass auf allen Ebenen im Management ein Bewusstsein für Compliance und Korruptionsfreiheit sichergestellt ist.

Der RH empfahl der Rail Cargo Austria AG, im Sinne der in den Projekten erarbeiteten Ergebnisse weiter auf eine Vereinheitlichung und bessere Administrierbarkeit der Ablaufstrukturen im Teilkonzern hinzuwirken sowie die Straffung/Bereinigung des Beteiligungsportfolios (Ziel: pro Land maximal zwei Gesellschaften, nämlich ein Eisenbahnverkehrsunternehmen und eine Spedition) fortzuführen.

Zur Optimierung der Integration neuer Unternehmen in die ÖBB-Unternehmensgruppe empfahl der RH weiters,

- die Geschäftsführung im Sinne des Vier-Augen-Prinzips zu organisieren (d.h. zwei Geschäftsführer oder ein Geschäftsführer und ein Prokurist), wobei zumindest ein Entscheidungsträger aus dem Personalstand des Mutter- bzw. Großmutterunternehmens der ÖBB-Unternehmensgruppe stammen sollte (siehe TZ 31);
- die nach Erwerb einer Beteiligung notwendigen Schritte zur Integration eines Unternehmens (wie z.B. Bestellung Geschäftsführung und Kontrollorgane, Anpassung Geschäftsordnung, Durchsicht der bestehenden Verträge und Aufzeigen eines allfälligen Änderungsbedarfs, Integration des Rechnungswesens und der IT-Systeme) in einer Checkliste zusammenzufassen; und
- einen verantwortlichen Integrationsmanager zu bestimmen, der im Sinne der Qualitätssicherung die Abarbeitung der Checkliste sicherstellt.

## Rail Cargo Austria AG: Probleme und Maßnahmen

Nach Ansicht des RH hätten diese Maßnahmen (Entsendung eines Geschäftsführers aus einem Mutter- bzw. Großmutterunternehmen der ÖBB-Unternehmensgruppe, standardisiertes Integrationsmanagement) dazu beitragen können, einige der in der Vergangenheit aufgetretenen Probleme (siehe TZ 30) rascher zu erkennen und hintanzuhalten.

### 34.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG seien im Rahmen der Neuorganisation des Beteiligungsportfolios im Teilkonzern RCA oberste Zielsetzungen*

- *Konzentration auf den geographischen Raum Zentral- und Südosteuropa (Kern- und Korridorländer),*
- *Beseitigung von dauerhaften Verlustbringern,*
- *effizienteste Steuerung der Beteiligungsgesellschaften durch Rail Cargo Austria AG/EXIF sowie*
- *Reduktion von Führungskräften;*

*dies sei auch schon in der Vergangenheit so gewesen.*

*Im künftigen Beteiligungsportfolio solle es je Land grundsätzlich nur mehr ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, einen Operateur im kombinierten Verkehr von Terminal zu Terminal und eine Spedition geben (Dreistufigkeit des Beteiligungsportfolios).*

*Ziel sei es – durch Anteilsverkäufe, Verschmelzungen oder Liquidationen – zum Stichtag 31. Dezember 2013 die Anzahl der Beteiligungen der Rail Cargo Austria AG auf 57 Beteiligungen reduziert zu haben.*

*Aufgrund eines Bündels an Maßnahmen habe die Rail Cargo Austria AG – wie auch die Rail Cargo Hungaria Zrt. (vormals MÁV Cargo Zrt.) – positive Ergebnisse im Jahr 2012 erwirtschaftet.*

### 34.4 Der RH anerkannte die von der Rail Cargo Austria AG gesetzten Maßnahmen. Zur Dreistufigkeit des Beteiligungsportfolios wies er darauf hin, dass die Rail Cargo Austria AG in den vorgelegten Strategiepapieren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung<sup>116</sup> von maximal einem Eisenbahnunternehmen und einer Spedition je Land ausgegangen war.

<sup>116</sup> Programm Turnaround, Beteiligungsstruktur RCA



## ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

### Rail Cargo Austria AG: Erwerb der MÁV Cargo Zrt.

Überblick 35 Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die wichtigsten Kenndaten zum Erwerb und zur wirtschaftlichen Lage der MÁV Cargo Zrt. (ab 2010 Rail Cargo Hungaria Zrt.) sowie einen Überblick über die Chronologie des Erwerbs.

**Tabelle 19: Chronologie des Erwerbs der MÁV Cargo Zrt.**

Juni bis Dezember 2007	Ausschreibung des Verkaufs der MÁV Cargo Zrt., der Ende 2005 ausgegliederten Güterverkehrssparte der staatlichen ungarischen Eisenbahnen MÁV
26. Juni 2007	Sitzung des Aufsichtsrats Rail Cargo Austria AG: Ermächtigung des Vorstands zur Teilnahme am Verkaufsausschreibungsverfahren
23. Juli 2007	1. Stufe des Verkaufsausschreibungsverfahrens: Abgabe eines unverbindlichen Angebots durch die Rail Cargo Austria AG in der Höhe von etwa 200 Mio. EUR
15. Oktober 2007	gemeinsame Sitzung der Aufsichtsräte der ÖBB-Holding AG und Rail Cargo Austria AG: Ermächtigung zum Erwerb der MÁV Cargo
19. Oktober 2007	2. Stufe des Verkaufsausschreibungsverfahrens: Abgabe eines verbindlichen Angebots durch die Rail Cargo Austria AG (als einer der in der ersten Runde ausgewählten Interessenten) (373,8 Mio. EUR für 95 % Unternehmensanteil)
2. Jänner 2008	Vertragsunterzeichnung mit der Rail Cargo Austria AG (373,8 Mio. EUR für 95 % Unternehmensanteil)
26. Februar 2008	Anfrage und Diskussion im Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG wegen Pressemeldungen zu Provisionsflüssen beim Erwerb der MÁV Cargo Zrt.
22. April 2008	Schreiben des damaligen Vorstandsdirektors der ÖBB-Holding AG (und früheren Vorstandsdirektors der Rail Cargo Austria AG) an das Präsidium des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG mit Erklärungen zu Provisionszahlung an ein ungarisches Beratungsunternehmen; keine weitere Diskussion hiezu
25. November 2008	die Europäische Kommission genehmigt den Erwerb der MÁV Cargo durch die Rail Cargo Austria AG
Beginn 2010	Umbenennung der MÁV Cargo Zrt. in Rail Cargo Hungaria Zrt.
ab 2. Halbjahr 2010	Projekt Turnaround zur Ergebnisverbesserung der Rail Cargo Austria AG insgesamt unter Einbeziehung der Rail Cargo Hungaria Zrt.
Herbst 2010	Hausdurchsuchungen durch das österreichische Bundesamt für Korruptionsprävention und Korruptionsbekämpfung auch in Büros der ÖBB-Unternehmensgruppe in Zusammenhang mit dem Vorwurf der Bestechung ungarischer Amtsträger beim Erwerb der MÁV Cargo Zrt.
4. Oktober 2010	der Vorstand der ÖBB-Holding AG diskutiert die Hausdurchsuchungen und den Vorwurf der Bestechung ungarischer Amtsträger beim Erwerb der MÁV Cargo Zrt.; die Finanzprokurator soll die ÖBB-Unternehmensgruppe in dieser Angelegenheit beraten und vertreten; die ÖBB-Konzernrevision wird beauftragt, eine Analyse und Bewertung der Transaktion vorzunehmen
September 2011	Vorlage eines Zwischenberichts der ÖBB-Konzernrevision an Vorstand der ÖBB-Holding AG

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; RH

**Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.**

**Tabelle 20: Kenndaten MÁV Cargo Zrt. (Rail Cargo Hungaria Zrt.)**

<b>Unternehmensgruppe</b>	MÁV Cargo–Unternehmensgruppe 2008: MÁV Cargo Zrt. und 26 Tochter- und Enkelgesellschaften
	Rail Cargo Hungaria–Unternehmensgruppe 2011: Rail Cargo Hungaria Zrt. und 19 Tochter- und Enkelgesellschaften
<b>Unternehmensgegenstand</b>	Eisenbahnverkehrsunternehmen – Sparte Güterverkehr
<b>Beteiligungserwerb durch die Rail Cargo Austria AG (Betrachtung vom Kauf 2008 bis Ende 2011)</b>	
	in Mio. EUR
Investierte Mittel <sup>1</sup>	533,2
Kumulierte Jahresergebnisse 2008 bis 2011	– 148,3
Abschreibung der Beteiligung bis 31. Dezember 2011 <sup>2</sup>	– 349,7
<b>Rechnungsabschluss Rail Cargo Hungaria Zrt. 2011<sup>3</sup></b>	
	in Mio. EUR
Bilanzsumme	260,3
Eigenkapital	56,2
EBIT <sup>4</sup>	0,4
Jahresergebnis <sup>5</sup>	– 26,2
	Anzahl
Mitarbeiter (inkl. Tochtergesellschaften der Rail Cargo Hungaria Zrt.)	2.686 <sup>6</sup>

<sup>1</sup> Kaufpreis (2008) und weitere Kapitalzuführungen bis Ende 2011; siehe dazu Tabelle 22

<sup>2</sup> Abschreibung des Anschaffungswerts bei der Rail Cargo Austria AG, siehe dazu Tabelle 23

<sup>3</sup> Rechnungsabschlüsse Rail Cargo Hungaria Zrt., siehe dazu genauer Tabelle 23

<sup>4</sup> EBIT gemäß IFRS wie an Konzernrechnungswesen gemeldet

<sup>5</sup> Jahresergebnis gemäß lokalem Jahresabschluss, umgerechnet in EUR

<sup>6</sup> Rail Cargo Hungaria Zrt. alleine: 2.529 Mitarbeiter

Quellen: Daten ÖBB–Unternehmensgruppe; RH

**Ausschreibungs-  
prozess und Erwerb**

**36.1 (1) Vorbereitung und erste Bieterunde**

Im Jahr 2007 suchten die ungarischen Staatsbahnen (MÁV) Bieter für ihre Ende 2005 als selbständiges Unternehmen ausgegliederte Güterverkehrssparte (MÁV Cargo Zrt.).

In seiner Sitzung vom 26. Juni 2007 ermächtigte der Aufsichtsrat der Rail Cargo Austria AG den Vorstand, am Privatisierungsprozess der MÁV Cargo Zrt. teilzunehmen und



Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.



**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

- zur Abgabe eines Angebots ein Konsortium mit der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG<sup>117</sup> (Raaberbahn) zu bilden,
- im vorgesehenen zweistufigen Verkaufs-Ausschreibungsverfahren zunächst ein unverbindliches Angebot abzugeben<sup>118</sup> sowie
- die nötigen Beratungsunternehmen zu beauftragen (siehe dazu auch TZ 38) und insbesondere eine umfassende Due Diligence-Prüfung zur detaillierten Erhebung der wirtschaftlichen Lage der MÁV Cargo Zrt. durchzuführen.

In der Folge schloss die Rail Cargo Austria AG eine Konsortialvereinbarung mit der Raaberbahn zur gemeinschaftlichen Teilnahme am Verkaufs-Ausschreibungsverfahren zum Erwerb der MÁV Cargo Zrt. (im Verhältnis 90:10; mit der Option für die Raaberbahn, ihren Anteil später an die Rail Cargo Austria AG abzutreten oder auf 25 % plus eine Aktie aufzustocken).

Am 23. Juli 2007 brachte die Rail Cargo Austria AG das unverbindliche Angebot des Konsortiums in Höhe von 50 Mrd. HUF (200 Mio. EUR zum damaligen Kurs von etwa 250 HUF je EUR) ein (für 100 % der Aktien).

Die Benachrichtigung der Rail Cargo Austria AG, in den Kreis der Bieter für die zweite Runde aufgenommen zu sein, erfolgte am 13. August 2007. Eine dem Aufsichtsrat zur Sitzung am 15. Oktober 2007 übermittelte Unterlage wies die Rail Cargo Austria AG als fünftgerihten Bieter der ersten Runde aus.<sup>119</sup>

Die Rail Cargo Austria AG beauftragte im August 2007 ein Beraterteam bestehend aus einer Investmentbank, einem internationalen Wirtschaftsprüfungsunternehmen und einer Rechtsanwaltskanzlei, die notwendigen Prüfungen und Unternehmenswertermittlungen für das verbindliche Angebot durchzuführen.

## (2) Entscheidungsgrundlagen und Kaufpreisermittlung

Die Aufsichtsräte der Rail Cargo Austria AG und der ÖBB-Holding AG genehmigten in einer gemeinsamen außerordentlichen Sitzung vom

<sup>117</sup> Die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG war zum damaligen Zeitpunkt eine 6 %-ige Tochtergesellschaft der Rail Cargo Austria AG (34 % hielt die Republik Österreich, den Rest die Republik Ungarn).

<sup>118</sup> Die besten Bieter wurden von der MÁV zur Abgabe eines verbindlichen Angebots, das nicht unter dem unverbindlichen Angebot liegen dürfe, per Stichtag 19. Oktober 2007 eingeladen.

<sup>119</sup> siehe dazu TZ 38

## Rail Cargo Austria AG: Erwerb der MÁV Cargo Zrt.

15. Oktober 2007 den Erwerb der MÁV Cargo Zrt. zu einem Kaufpreis mit einer Spanne zwischen 342 Mio. EUR und 376 Mio. EUR plus/minus 10 % (für 100 % des Kapitals); innerhalb der gesetzten Spanne ermächtigten sie gleichzeitig den Vorstand der Rail Cargo Austria AG, den konkreten Kaufpreis gemeinsam mit dem Präsidium des Aufsichtsrats der Rail Cargo Austria AG unmittelbar vor Abgabe des verbindlichen Angebots festzulegen.

Die Kalkulation des Angebotspreises war insofern erschwert, als die Güterverkehrssparte MÁV Cargo Zrt. erst Ende 2005 aus der MÁV ausgegliedert worden war, und lediglich Unternehmensdaten für 2006 und das erste Halbjahr 2007 (ohne vollständigen Halbjahresabschluss) vorlagen. Überdies stand nur eine kurze Zeitspanne (von August bis zur Angebotsabgabe am 19. Oktober 2007 zur Datensammlung und -analyse sowie zum Ausarbeiten des Angebots) zur Verfügung.

Entscheidungsgrundlage für die Aufsichtsratssitzung am 15. Oktober 2007 und für die genehmigte Kaufpreisspanne waren im Wesentlichen:

- ein zusammenfassender Bericht eines aus Mitarbeitern der Rail Cargo Austria AG und der Raaberbahn gebildeten Teams („Binding Offer – Summary“),
- ein gemeinsamer Bericht der externen Berater (im Folgenden Berater-Bericht, datiert mit 1. Oktober 2007) sowie
- zwei inhaltlich umfassende Berichte der externen Berater, deren Inhalte auch in die beiden vorgenannten Papiere miteingeflossen waren:
  - Bericht der Wirtschaftsprüfer von insgesamt 343 Seiten (datiert mit 12. Oktober 2007) und
  - Bericht zur rechtlichen Due Diligence, der in zwei Bänden insgesamt 543 Seiten umfasste (datiert mit 17. Oktober 2007).

Sowohl der Berater-Bericht als auch die „Binding Offer – Summary“<sup>120</sup> erklärten, dass sich keine den Erwerb ausschließende Faktoren ergeben haben; der Berater-Bericht wies jedoch auf verschiedene Risikofaktoren wie die z.T. unklare und unvollständige Datenlage sowie die

<sup>120</sup> Die „Binding Offer – Summary“ ging von den Daten der Due Diligence aus und beurteilte die verschiedenen Bereiche nach **einem Ampelsystem, das nur grün** und orange, jedoch kein rot (keine „NO GOs“) zeigte.



Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.



**ÖBB-Unternehmensgruppe:**  
**Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

große Abhängigkeit der MÁV Cargo Zrt. von der MÁV (Zukauf von Leistungen, Mieten) hin.

Die „Binding Offer – Summary“ legte folgende Kalkulation zum möglichen Kaufpreis vor:

**Tabelle 21: Kalkulation des Kaufpreises für die MÁV Cargo Zrt.**

	Kalkulierter Wert		Anteil des kalkulierten Wertes am kalkulierten Kaufpreis
	in Mio. EUR		in % <sup>1</sup>
	von	bis	
Unternehmenswert nach Discounted Cash-Flow-Methode	153	187	45/50
+ Produktionsseitige Restrukturierungs- und Synergiepotenziale		70	20/19
+ Risiken des Nichterwerbs („Verlustpotenzial“ der Rail Cargo Austria AG bei Erwerb durch Konkurrenten)		119	35/32
<b>Kalkulierter Kaufpreis<sup>2</sup></b>	<b>342</b>	<b>376</b>	<b>100</b>

<sup>1</sup> Rundungsdifferenzen

<sup>2</sup> kalkulierter Kaufpreis zum damaligen Kurs von 250 HUF je EUR: Spanne 85,5 bis 94,0 Mrd. HUF

Quellen: Daten Aufsichtsratsunterlage Rail Cargo Austria AG „Binding Offer – Summary“; RH

Eine detaillierte Aufschlüsselung und Offenlegung der Methodik und Annahmen, die der Berechnung der Synergie- und Verlustpotenziale zugrunde lagen, war aus den Unterlagen nicht ersichtlich. Anlässlich der Versuche der ÖBB-Konzernrevision im Jahr 2010, die Basis der damaligen Kaufpreiskalkulation nachzuvollziehen, schoben einander Vertreter der Investmentbank und der Rail Cargo Austria AG die Hauptverantwortung für die Modellrechnung und damit für den errechneten Unternehmenswert gegenseitig zu.

Weitere wesentliche Eckpunkte des beabsichtigten Kaufs waren

- ein Verzicht auf einen aktiven Mitarbeiterabbau bei der MÁV Cargo Zrt. bis Ende 2010<sup>121</sup> sowie
- eine Verpflichtung der Rail Cargo Austria AG zur Bereitstellung von Investitionen im Bereich der MÁV Cargo Zrt. in der Höhe von bis zu 200 Mio. EUR bis Ende 2012.

<sup>121</sup> Allerdings wurde im Aufsichtsrat die Möglichkeit des Personalabbaus bei den Tochtergesellschaften der MÁV Cargo Zrt. erwogen.

### Rail Cargo Austria AG: Erwerb der MÁV Cargo Zrt.

Nach den Feststellungen des RH waren die Wortmeldungen sowohl der Vorstandsmitglieder als auch der internen und externen Experten in der Aufsichtsratssitzung stark von der Sorge bezüglich der negativen Auswirkungen einer Übernahme der MÁV Cargo Zrt. durch einen ÖBB-Konkurrenten getragen. Für diesen Fall wäre mit massiven Geschäftsverlusten auf der Donauachse und einer Umfahrung der österreichischen Infrastruktur zu rechnen. Erwägungen zum Risiko des Ankaufs standen dagegen im Hintergrund; die Risiken der

- Abhängigkeit der MÁV Cargo Zrt. von der MÁV,
- der Übernahme von fast 4.000 Mitarbeitern,
- eines allfälligen Markteintritts weiterer Güterverkehrsanbieter in einem zunehmend liberalisierten Markt,
- des Preisdrucks im Güterverkehrsbereich,
- von wettbewerbsrechtlichen Auflagen der Europäischen Kommission sowie
- von Reibungsverlusten im Zuge der Integration der Unternehmen

fanden in den Analysen und der Preiskalkulation kaum Berücksichtigung. Auch die Frage, welche Rendite aus der Investition (unter Einbeziehung des vollen Kaufpreises sowie der Begleitbedingungen) zu erwarten wäre, war nicht Gegenstand der Erörterung im Aufsichtsrat.

Der Vorstand der Rail Cargo Austria AG legte am 19. Oktober 2007 gemeinsam mit der Raaberbahn (in Abstimmung mit dem Präsidenten des Aufsichtsrats der Rail Cargo Austria AG als Vertreter von dessen Präsidium) ein verbindliches Angebot in der Höhe von 102,5 Mrd. HUF (damals etwa 410 Mio. EUR) für 100 % der Aktien bzw. 97,37 Mrd. HUF (373,8 Mio. EUR) für 95 % der Aktien.

#### (3) Erwerb der MÁV Cargo Zrt.

Das Konsortium aus Rail Cargo Austria AG und Raaberbahn erhielt Ende 2007 den Zuschlag. Wesentliche Punkte des Kaufvertrags vom 2. Jänner 2008 waren:

- Kaufpreis von rd. 97.375 Mio. HUF (373,8 Mio. EUR<sup>122</sup>) für 95 % der Aktien (die übrigen 5 % konnten vergünstigt durch die Mitar-

<sup>122</sup> zum damaligen Kurs von 260,5



Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.



**ÖBB-Unternehmensgruppe:**  
**Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

beiter der MÁV Cargo Zrt. erworben werden; diese Aktien waren später durch die Rail Cargo Austria AG zum Angebotspreis zu übernehmen),<sup>123</sup>

- eine „Beschäftigungsgarantie“ für die Mitarbeiter der MÁV Cargo Zrt. bis Ende 2010 und
- eine Verpflichtung des Erwerbers, bis Ende 2012 zusätzliche Mittel in Höhe von jährlich 8,7 Mrd. HUF (insgesamt 43,5 Mrd. HUF, damals etwa 170 Mio. EUR) in die MÁV Cargo-Gruppe zu investieren.

Der Erwerb der MÁV Cargo Zrt. durch das Konsortium aus Rail Cargo Austria AG und Raaberbahn war von der Europäischen Kommission auf die Vereinbarkeit mit dem EU-Wettbewerbsrecht zu prüfen.<sup>124</sup> Die Kommission genehmigte den Erwerb erst am 25. November 2008, nachdem die Republik Österreich und die Republik Ungarn sowie die Rail Cargo Austria AG erklärt hatten, die Kooperation der Rail Cargo Austria AG mit der Raaberbahn sowie das Beteiligungsverhältnis zwischen Rail Cargo Austria AG und Raaberbahn zu beenden. Die Rail Cargo Austria AG leistete der Raaberbahn in der Folge für die im Zusammenhang mit der Bewerbung erbrachten Leistungen einen Ersatz in der Höhe von 4 Mio. EUR.

(4) Feststellungen der ÖBB-Konzernrevision zum Ankauf der MÁV Cargo Zrt.

Nach negativen Ergebnissen 2008 und 2009 verschlechterte sich das Ergebnis der MÁV Cargo Zrt. 2010 weiter, es entstand ein beträchtlicher Abschreibungsbedarf (siehe TZ 37). Ferner begann die Staatsanwaltschaft Budapest eine Untersuchung wegen des Verdachts der Bestechung ungarischer Amtsträger in Zusammenhang mit dem Verkauf der MÁV Cargo Zrt. (siehe dazu TZ 38).

Um die Situation und die Vorwürfe besser beurteilen zu können, beauftragte der Vorstand der ÖBB-Holding AG Anfang Oktober 2010 die ÖBB-Konzernrevision mit der Analyse und Bewertung des Ankaufs der MÁV Cargo Zrt.

<sup>123</sup> Der Kaufpreis lag mit insgesamt 393,4 Mio. EUR (für 100 %; 408 Mio. EUR inkl. aktivierte Nebenkosten) über der errechneten Bandbreite aber innerhalb des vom Aufsichtsrat zugebilligten Spielraums von 10 % (absolute Obergrenze 413,6 Mio. EUR).

<sup>124</sup> Vor dieser Genehmigung (bzw. Entscheidung, den Erwerb nicht zu breinsprechen) fand kein Eigentumsübergang statt. Die Rail Cargo Austria AG konnte erst danach ihre Rechte als Eigentümer in der Hauptversammlung der MÁV Cargo Zrt. ausüben.

**Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.**

Die ÖBB-Konzernrevision stellte im Rahmen ihrer ab Oktober 2010 durchgeführten Ermittlungen in einem Zwischenbericht (Übermittlung an den Vorstand der ÖBB-Holding AG im September 2011) Folgendes fest:

- Bereits im Unternehmenswert nach der Discounted Cashflow-Methode (siehe Tabelle 21 erste Position) waren künftige Produktivitätssteigerungen in Höhe von 127 Mio. EUR enthalten und machten damit den größten Teil des dargestellten Unternehmenswerts aus.
- Bei der Wertermittlung war es zu systematischen Mängeln gekommen (Soll-Haben-Ungleichheit der Planbilanzen; die Begründung von einzelnen Parametern – Zinssätze, Schwankungsbreiten, angenommene Wachstumsrate – war nicht nachvollziehbar oder zu anderen Parametern widersprüchlich).
- Durch die vollständige Abgeltung der zukünftigen unsicheren Erträge und Synergiepotenziale sowie der möglichen Verluste im Falle des Nichterwerbs im Kaufpreis wurden sämtliche zu erwartende Mehrwerte „vernichtet“ und damit die Risiken, die bei Nichterwerb eventuell schlagend geworden wären, trotz des Erwerbs realisiert.
- De facto waren keine historischen Unterlagen vorhanden; Basisdaten für die Ermittlung der Synergien und „Drohpotenziale“ konnten nicht nachvollziehbar vorgelegt werden.

**36.2** Der RH stellte fest, dass die Rail Cargo Austria AG zwar die im Rahmen eines Unternehmenserwerbs notwendigen und üblichen Schritte (rechtliche und wirtschaftliche Due Diligence-Prüfung, Erstellen eines Bewertungsmodells, Überlegen möglicher Effizienzsteigerungs- und Synergiemaßnahmen) durchführte, die der Angebotslegung zugrunde liegende Kaufpreiskalkulation allerdings gravierende Intransparenzen aufwies und eine Reihe von Risiken nicht ausreichend einbezog.

- Kaufpreiskalkulation:

Die Kaufpreiskalkulation ergab einen Preis, der das etwa 8-Fache des damals aktuellen Unternehmenswerts der MÁV Cargo Zrt. betrug (etwa 50 Mio. EUR ohne Einbeziehung möglicher zukünftiger Produktivi-



Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.



**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

tätssteigerungspotenziale<sup>125</sup>). Die Rail Cargo Austria AG realisierte die möglichen Kosten eines Nichterwerbs – die sie durch den Erwerb eigentlich vermeiden wollte – insoferne, als sie ihre möglichen Verluste im Falle des Erwerbs der MÁV Cargo Zrt. durch einen Konkurrenten in die Kaufpreiskalkulation miteinbezog.

Die Annahmen, die der Kalkulation der Produktionssteigerungseffekte und der Synergieeffekte zugrunde lagen, genauso wie die Annahmen, die der Quantifizierung des Risikos des Nichterwerbs zugrunde lagen, waren – mangels ausreichender Dokumentation – zur Zeit der Gebärungsüberprüfung nicht nachvollziehbar. Auch konnte nicht geklärt werden, ob diese Annahmen von der Rail Cargo Austria AG oder den externen Beratern zu verantworten waren.

Aus Sicht des RH wiesen die mangelnde Dokumentation der in das Berechnungsmodell eingeflossenen Parameter sowie die nicht mehr zuzuordnende Verantwortung für die Unternehmensbewertung auf mangelnde Professionalität und Qualitätssicherung im Bewertungsprozess hin.

– Information des Aufsichtsrats:

Der RH kritisierte, dass die Information des Aufsichtsrats teilweise intransparent und missverständlich war. Er kritisierte aber auch, dass der Aufsichtsrat offenkundige Informationslücken und insbesondere auch die Risiken des Ankaufs nicht thematisierte. Im Einzelnen wies der RH auf folgende Informationsdefizite hin:

- In der Aufsichtsratssitzung wurden Chancen und Risiken des Ankaufs kaum gegeneinander abwogen, der Fokus der Information und der Debatte lag darauf, die Übernahme der MÁV Cargo Zrt. durch einen Konkurrenten zu verhindern.
- Die Art der Aufbereitung der Unterlagen für den Aufsichtsrat machte nicht deutlich, dass schon der Ansatz „Unternehmenswert nach der Discounted Cashflow-Methode“ zu rund drei Viertel auf der Erwartung zukünftiger Produktivitätssteigerungen beruhte.

<sup>125</sup> Der damals aktuelle Unternehmenswert von 50 Mio. EUR errechnet sich folgendermaßen: Der Unternehmenswert nach der Discounted Cashflow-Methode war in der „Binding Offer – Summary“ (TZ 36, Tabelle 22) mit 153 bis 187 Mio. EUR angegeben. Wie von der ÖBB-Konzernrevision aufgezeigt, enthielt diese Angabe auch künftige Produktivitätssteigerungen in Höhe von 127 Mio. EUR. Der Unternehmenswert der MÁV Cargo Zrt. bewegte sich zur Zeit der Preiskalkulation (Oktober 2007) sohin in der Größenordnung von etwa 50 Mio. EUR.

**Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.**

Nach Ansicht des RH war die Höhe des Kaufpreises aus den zur Entscheidungsfindung vorliegenden Unterlagen allein wirtschaftlich nicht zu begründen; vielmehr trug die Sorge des Managements der ÖBB-Unternehmensgruppe vor einem Markteintritt eines (großen) Mitbewerbers stark zur Rechtfertigung des hohen Kaufpreises bei. Der RH kritisierte, dass Rendite-Überlegungen für dieses größte Investment der Rail Cargo Austria AG in der Diskussion der Entscheidungsträger und Aufsichtsorgane nur eine untergeordnete Rolle spielten.

Der RH betonte für allfällige künftige Beteiligungsakquisitionen die Notwendigkeit, Intransparenzen und Schwächen der Risikoanalyse von vornherein aktiv zu begegnen; er empfahl in diesem Zusammenhang der ÖBB-Unternehmensgruppe

- gleichermaßen Chancen und Risiken der Akquisition in Ankaufsentscheidung und Preiskalkulation einzubeziehen;
- eine transparente Dokumentation des Bewertungsprozesses vorzunehmen, die auch die Annahmen und die Verantwortung für die getroffenen Annahmen offenlegt;
- intransparente Information und wenig plausible Annahmen im jeweiligen Aufsichtsrat kritisch zu hinterfragen.

Investierte Mittel  
und wirtschaftliche  
Entwicklung

**37.1** (1) Die Rail Cargo Austria AG hatte bis Ende 2011 insgesamt mehr als 1/2 Mrd. EUR in den Erwerb (und Weiterbetrieb) der MÁV Cargo Zrt. (Rail Cargo Hungaria Zrt.) investiert.



Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.



ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

**Tabelle 22: Investition der Rail Cargo Austria AG in die MÁV Cargo Zrt. (Rail Cargo Hungaria Zrt.) (Stand Ende 2011)**

Bis Ende 2011 getätigte Investitionen	in Mio. EUR
Kaufpreis	
für 95 % Unternehmensanteil	373,8
für 5 % Unternehmensanteil (Ankäufe aus Mitarbeiterprogramm)	19,6
Aktivierete Nebenkosten (wie z.B. Beraterhonorare)	14,1
Eigenkapitalzuführung <sup>1</sup>	94,4
<b>Summe</b>	<b>501,9</b>
Gesellschafterdarlehen <sup>1</sup>	31,3
<b>Investition gesamt</b>	<b>533,2</b>
Weitere Investitionsverpflichtungen	
Investitionsverpflichtung aus dem Kaufvertrag für 2012	30

<sup>1</sup> Kapitalzuführungen und Gesellschafterdarlehen erfüllten gleichzeitig im Kaufvertrag zugesagte Investitionsverpflichtungen der Rail Cargo Austria AG.

Quellen: Daten ÖBB-Unternehmensgruppe; RH

(2) Sowohl die betrieblichen Ergebnisse als auch die Jahresergebnisse der MÁV Cargo Zrt. (Rail Cargo Hungaria Zrt.) waren zwischen 2008 und 2010 deutlich negativ und lagen weit hinter den in der Kaufpreiskalkulation angesetzten Prognosewerten zurück.<sup>126</sup> 2011 war das Betriebsergebnis (EBIT) erstmals positiv; das Jahresergebnis allerdings immer noch stark negativ.<sup>127</sup>

<sup>126</sup> Ein wesentlicher Kostensteigerungsfaktor war die nach Auskunft des Vorstands in der Sitzung des Aufsichtsrats der Rail Cargo Austria AG vom 25. November 2009 dargestellte Erhöhung des Traktionsentgelts durch die MÁV (die ehemalige Eigentümerin der MÁV Cargo Zrt., von der diese ihre Traktionsleistung bezog) um 15 % im Jahr 2009, 39 % im Jahr 2010 und 13 % im Jahr 2011. Dem begegnete die ÖBB-Unternehmensgruppe durch den zunehmenden Einsatz eigener Lokomotiven.

Andererseits entfiel ein Kostenfaktor, mit dem die Rail Cargo Austria AG beim Erwerb der MÁV Cargo Zrt. gerechnet hatte: Die Rail Cargo Austria AG hatte nach Aussage ihres Vorstands 9 Mio. EUR p.a. als Abgeltung für die bisher an die Mitarbeiter der MÁV Cargo Zrt. geleistete Fahrtvergütung durch die MÁV angesetzt. Diese wurde nach Mitteilung der ÖBB-Unternehmensgruppe bis zur Gebarungsüberprüfung von der MÁV Cargo Zrt. (Rail Cargo Hungaria Zrt.) nicht gefordert.

<sup>127</sup> Der schwache HUF nützte der MÁV Cargo Zrt. (Rail Cargo Hungaria Zrt.) betrieblich, weil mehr Erlöse als Kosten in EUR anfielen; im Finanzergebnis wirkte sich der gegenüber dem EUR sinkende Wechselkurs des HUF allerdings negativ aus, weil sich damit die in EUR rückzuzahlenden Kredite verteuerten (EUR-Kredite – Stand Ende 2011 rd. 98 Mio. EUR) und entsprechend Bewertungsverluste entstanden.

Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.

**Tabelle 23: Wirtschaftliche Entwicklung des Teilkonzerns MÁV Cargo Zrt.  
(Rail Cargo Hungaria Zrt.)**

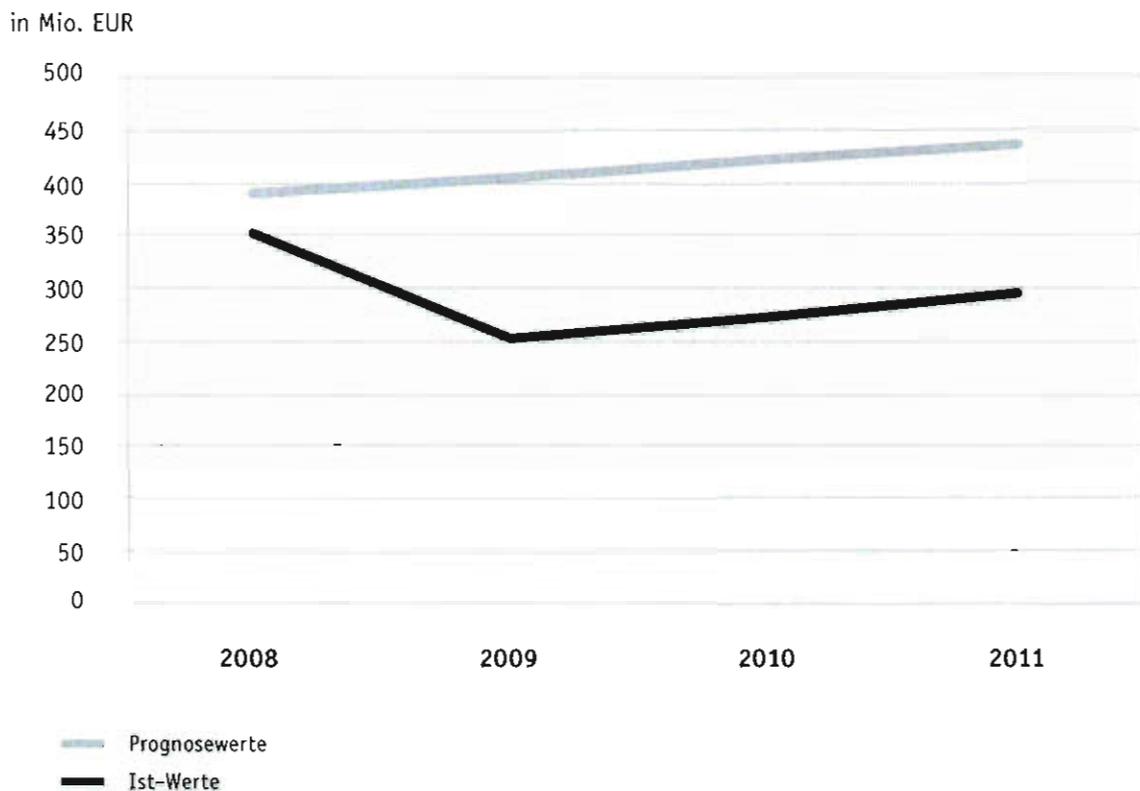
	2008	2009	2010	2011	Summe 2008 bis 2011
	in Mio. EUR				
Gesamterträge	349,9	252,2	272,1	294,2	1.168,4
Prognose Gesamterträge gemäß Unternehmensbewertung anlässlich der Kaufpreiskalkulation	390,4	404,9	420,3	435,8	1.651,4
EBIT <sup>1</sup>	- 28,4	- 20,6	- 67,5	0,4	- 116,1
Finanzergebnis <sup>1</sup>	5,9	- 4,0	- 1,0	- 25,0	- 24,1
Jahresergebnis <sup>2</sup>	- 22,7	- 26,7	- 72,7	- 26,2	- 148,3
Prognose Jahresergebnis gemäß Unternehmensbewertung bei der Kaufpreiskalkulation	- 11,6	4,2	15,7	25,4	33,7
Abschreibung der Beteiligung bei der Rail Cargo Austria AG	- 60,4	- 27,1	- 262,2	0,0	- 349,7
	Anzahl				
Mitarbeiter (durchschnittliche Anzahl)	3.845	3.757	3.611	2.686	

<sup>1</sup> EBIT und Finanzergebnis gemäß IFRS wie an Konzernrechnungswesen gemeldet

<sup>2</sup> Jahresergebnis gemäß lokalem Jahresabschluss, umgerechnet in EUR

Quellen: Daten ÖBB-Unternehmensgruppe; RH

Abbildung 5: Gesamterträge der MÁV Cargo Zrt. (Rail Cargo Hungaria Zrt.)  
Vergleich Prognosewerte gemäß Unternehmensbewertung anlässlich der Kaufpreiskalkulation und Ist-Werte



Quellen: Daten ÖBB-Unternehmensgruppe; RH

Die schlechte wirtschaftliche Entwicklung der MÁV Cargo Zrt. (Rail Cargo Hungaria Zrt.) machte in den Jahren 2008 bis 2010 Abschreibungen in der Höhe von rd. 350 Mio. EUR notwendig; dies entsprach einer Abschreibung von 70 % auf den Anschaffungswert (502 Mio. EUR Kaufpreis einschließlich späterer Kapitalzuschüsse – vgl. Tabelle 22).

(3) Die Rail Cargo Austria AG hatte beginnend mit September 2008 unter dem Titel „Joining Forces“ ein umfassendes Bündel von Projekten zur Integration der MÁV Cargo Zrt. in den Teilkonzern der Rail Cargo Austria AG in Gang gesetzt. Das Projekt „Joining Forces“ brachte nicht die gewünschten Synergien hervor, so dass diesem Projekt ein weiteres unter dem Titel „Turnaround“ folgte (siehe TZ 33).

**Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.**

Inwieweit die beim Kauf der MÁV Cargo Zrt. prognostizierten produktionsseitigen Restrukturierungs- und Synergiepotenziale in der Folge realisiert werden konnten, war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht mehr nachvollziehbar. Die Rail Cargo Austria AG verfügte über keinen diesbezüglichen Soll-Ist-Vergleich; die Manager der ÖBB-Unternehmensgruppe hatten bereits in der Vorstandssitzung vom 1. Februar 2010 festgehalten, dass das prognostizierte Synergiepotenzial aus der Fusion von Rail Cargo Austria AG und MÁV Cargo Zrt. nicht eindeutig abgrenzbar sei und die geplanten Einsparungen nur schwer zu lokalisieren seien.<sup>128</sup>

37.2 Der RH hielt – ohne außer Acht zu lassen, dass der Erwerb der MÁV Cargo Zrt. in die Zeit der 2008 einsetzenden weltweiten Wirtschaftskrise fiel – kritisch fest, dass die Höhe der in den Jahren 2008 bis 2010 notwendig gewordenen Beteiligungsabschreibung (rd. 350 Mio. EUR) die Mängel der Kaufpreisberechnung widerspiegelte, nämlich dass

- der Kaufpreis (auch unter Mitberücksichtigung der weiteren vertraglichen Verpflichtungen) deutlich über dem damaligen Unternehmenswert lag und
- die der Kaufpreiskalkulation zugrunde gelegten Ertrags- und Ergebnisprognosen zu optimistisch angesetzt waren.

Aus Sicht des RH erscheint es auf Basis der Ergebnisprognosen der Rail Cargo Hungaria Zrt. unwahrscheinlich, dass – auch unter Berücksichtigung weiterer in der ÖBB-Unternehmensgruppe anfallender Synergiegewinne – die insgesamt eingesetzten etwa 560 Mio. EUR<sup>129</sup> in einer angemessenen (auch langfristigen) Zeitperspektive zurückzuverdienen sein werden bzw. diese Investition eine angemessene Rendite erzielen wird.

37.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG habe sich seit dem Erwerb der MÁV Cargo Zrt. im Jahr 2007 das marktwirtschaftliche Umfeld im Logistikbereich dramatisch verändert und sei durch die Wirtschaftskrise geprägt. Die Rail Cargo Hungaria Zrt. habe 2009 – trotz beibehaltenem Marktanteil – erhebliche Einbußen beim Transportvolumen und den Tonnenkilometern hinnehmen müssen. Dennoch sei es der Rail*

<sup>128</sup> Der Teilkonzern Rail Cargo Austria AG hatte im Juni 2010 – mit der Zielsetzung der Realisierung von Synergieeffekten – die Werkstätten der Rail Cargo Hungaria Zrt. (Tochtergesellschaft MÁV Tiszavas) zu einem Kaufpreis von etwa 5 Mio. EUR (1,476 Mrd. HUF) in die ÖBB-Technische Services-GmbH eingegliedert.

<sup>129</sup> Kaufpreis 393,4 Mio. EUR und aktivierte Nebenkosten 14,1 Mio. EUR und weitere Kapitalzuführungen und Gesellschafterdarlehen (im Rahmen der eingegangenen Investitionsverpflichtung bis inklusive 2012) 155,7 Mio. EUR (Tabelle 22)