



# Kollateralschäden

**Affäre. Die Wahrheit über die Spekulationsgeschäfte der ÖBB: Die Risiken sind weitaus größer als bisher bekannt. Im schlimmsten Fall droht der Totalverlust von mehr als 600 Millionen Euro.**

Von Josef Redl

**E**rich Söllinger steht nicht unbedingt im Rufe, besonders mitteilnehmend zu sein. Vertraute beschreiben den Finanzvorstand der Österreichischen Bundesbahnen als bescheidenen, öffentlichkeits-scheuen Manager. Schade. Seit Ende des Vorjahres publik wurde, dass die ÖBB unter seiner Verantwortung mehr als 600 Millionen Euro in spekulative Finanzgeschäfte investiert und dabei gehörige Buchverluste erlitten hatten, steht Söllinger für Medienanfragen erst recht nicht mehr zur Verfügung.

Seit Wochen stellen Experten der Wirtschaftsprüfungskanzlei Deloitte im Auftrag des ÖBB-Aufsichtsrats die Bücher der Bahn auf den Kopf. Es steht einiges auf dem Spiel. Der Vorstand muss sich den Vorwurf gefallen lassen, hochriskante Wertpapierdeals eingegangen zu sein, ohne die Kontrollorgane informiert zu haben. Die Klärung der genauen Umstände könnte Infrastrukturminister Werner Faymann genügend Material in die Hände spielen, um den ungeliebten ÖBB-Generaldirektor Martin Huber samt seinem Vertrauten Erich Söllinger loszuwerden.

Laut profil vorliegenden Informationen ist das Risiko der Spekulationsgeschäfte weitaus höher als bisher angenommen: Im schlimmsten Fall droht der Verlust des gesamten eingesetzten Kapitals – 612,9 Millionen Euro, in alter Währung: 8,4 Milliarden Schilling.

**Sichere Sache.** „Zum ersten Mal haben wir 2005 von diesen Geschäften gehört“, rekapituliert ein ÖBB-Aufsichtsrat – „eher nebenbei“. Damals, am 15. Dezember 2005, gab es ein beherrschendes Thema: die Finanzen. Die ÖBB waren gerade erst unter schwarz-blauer Regie reformiert worden. Unter dem Dach einer Holding waren vier – auf dem Papier – eigenständige Aktiengesellschaften organisiert worden. Der starke Mann in der Holding hieß damals wie heute Martin Huber, sein Finanzvorstand Erich Söllinger. Söllinger war es auch, der dem Aufsichtsrat das Konzernergebnis im ersten Jahr nach der Reform präsentieren durfte. Bei zehn Millionen Euro lag das Vorsteuerergebnis, immerhin. Darüber hinaus erwähnte Söllinger en passant, dass die ÖBB „harmlose Derivatengeschäfte“ abgeschlossen hatten.

Die Bahn verfügte über liquide Mittel. In den neunziger Jahren hatten die Bereiche Personenverkehr, Güterverkehr und Bau von einem Schlupfloch in der amerikanischen Steuergesetzgebung profitiert. So wurden im großen Stil Waggon, Lokomotiven, ganze Bahnhöfe an US-Investmenthäuser verkauft und wieder zurückgeleast. Den daraus entstandenen Steuervorteil teilte man sich zu beiderseitigem Gewinn. Nachdem die mittlerweile in die drei Konzerngesellschaften Rail Cargo Austria AG (Güter), ÖBB Personenverkehr AG und ÖBB Infrastruktur Bau AG umgewandelten Teilsparthen ihren Leasingverpflichtungen nachgekommen waren, harrten hunderte Millionen Euro einer Veranlagung. Und just zu diesem Zeitpunkt meldete sich die Deutsche Bank mit dem Angebot eines Geschäfts mit vorgeblich wenig Risiko. Eine so genannte Collateralized Debt Obligation (CDO). Die ÖBB übernahmen die Ausfallhaftung für Kredite von insgesamt 200 Unternehmen unterschiedlicher Bonität, die in einem Portfolio zusammengefasst waren und von Ratingagenturen als Gesamtes mit der höchsten Bonitätsstufe (Triple A) bewertet wurden. Bei so wenig Risiko ist der Gewinn natürlich auch nicht besonders hoch. Laut profil vorliegenden Informationen beträgt der maximale Ertrag, den die ÖBB aus dem Geschäft ziehen könnten, 30 Millionen Euro. Den Großteil, 23 Millionen Euro, hat die Deutsche Bank bereits kurz nach Vertragsabschluss überwiesen, der Rest ist endfällig mit Auslaufen des Kontrakts im Jahr 2015. Dem Einsatz von 612,9 Millionen Euro steht also eine mögliche Rendite von 30 Millionen Euro gegenüber, kaum mehr als fünf Prozent. Aber nicht pro Jahr, sondern über ein ganzes Jahrzehnt. Anders gesagt: Auf einem Sparbuch mit einer Fixverzinsung von nur vier Prozent hätte die Bahn schon im zweiten Jahr mehr verdient als bei dem Deal mit der Deutschen Bank in zehn Jahren.

Damit nicht genug.

Der von der Treasury-Abteilung, die bei Erich Söllinger ressortiert, vereinbarte Deal war von den ÖBB-Finanzern „in seiner Gesamtheit nicht verstanden worden“, wie ein hochrangiger ÖBB-Manager ge-

genüber profil einräumt. Schon im Jahr 2006 verloren die CDO an Wert, der Konzern musste in der Bilanz Rückstellungen in der Höhe von 23 Millionen Euro bilden. Dem Vernehmen nach sollen sich im Lichte der Ereignisse ÖBB-Vertreter in heller Aufruhr nach London verfügt haben, um dort mit der Deutschen Bank über das Ausfallrisiko zu sprechen. Angeblich soll den Bahnmanagern auch erst nach 2006 bewusst geworden sein, dass für das eingesetzte Kapital das Risiko eines Totalausfalls besteht. Die ÖBB haften dafür, dass die 200 im CDO-Portfolio zusammengefassten Unternehmen bis zum Auslaufen des Vertrags mit der Deutschen Bank 2015 ihren Kreditverpflichtungen nachkommen. Dann – und nur dann – erhalten die ÖBB ihre 612,9 Millionen plus 30 Millionen Gewinn. Andernfalls droht der Bahn die Katastrophe: Wenn exakt 22 der 200 Unternehmen vor 2015 nicht mehr zahlungsfähig sind, verliert die Bahn die gesamten 612,9 Millionen. „Man hat uns erklärt, dass unter diesen Umständen das ganze Geld verloren geht“, bestätigt ein Aufsichtsratsmitglied. ÖBB-Chef Martin Huber will sich dazu nicht äußern.

Wäre der Deal rechtzeitig genau geprüft worden, hätte möglicherweise Schlimmeres verhindert werden können. Das Geschäft mit der Deutschen Bank wurde im September 2005 zunächst nur telefonisch abgeschlossen, die tatsächliche Vertragsunterzeichnung folgte erst im Juni 2006.

Trotz des Risikos wurde der Aufsichtsrat der ÖBB Holding erst im Herbst 2007, nachdem bereits Gerüchte über ÖBB-Kreditgeschäfte auf dem Finanzmarkt kursierten, über die Angelegenheit informiert. Der Aufsichtsrat der Infrastruktur Bau AG, die als Vertragspartner der Deutschen Bank fungiert, wurde überhaupt nicht mit der Sache befasst. Daraus könnten sich für die eingeweihten Manager Söllinger und Huber ernste Konsequenzen ergeben. Denn laut Aktienrecht wären die befassten Vorstände dazu verpflichtet gewesen, sich derlei riskante Kreditgeschäfte vom Aufsichtsrat absegnen zu lassen. „Kreditgeschäfte dürfen laut Aktienrecht nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats durchgeführt werden, wenn sie nicht zum ordentlichen Geschäftsbetrieb gehören“, so der Wiener Rechtsanwalt und Aktienrechtsexperte Ewald Weninger (siehe Kasten).

**Rechtsfragen.** Sollten die von Aufsichtsratschef Horst Pöchlacher beauftragten Prüfer zur selben Rechtsansicht gelangen, könnte das für die Beteiligten üble Folgen haben – im Falle des Totalverlusts könnte das Management zur Haftung für den entstandenen Schaden herangezogen werden. Werner Faymann könnte sich die rechtliche Möglichkeit bieten, Martin Huber vorzeitig von seinem Posten zu entheben.

Bei der Aufsichtsratssitzung am Dienstag vergangener Woche war das Gutachten von Deloitte noch nicht fertig. „Die Sitzung war lange und fad“, so ein Teilnehmer gegenüber profil.

In wenigen Wochen wird Aufsichtsratsvorsitzender Pöchlacher den Bericht vorliegen haben. Dann dürfte wieder eine Sitzung anberaumt werden. Die wird höchstwahrscheinlich auch lange dauern. Ganz sicher wird aber niemandem fad werden. ■

#### Aktienrecht

## Unter Aufsicht

**Bei der Abwicklung der ÖBB-Kreditgeschäfte könnte mehrfach geltendes Recht strapaziert worden sein.**

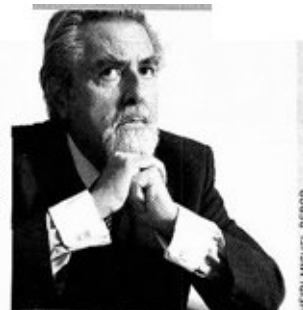
**F**ür Ende März wird der vom ÖBB-Aufsichtsrat beauftragte Bericht des Wirtschaftsprüfers Deloitte über die Spekulationsgeschäfte der Staatsbahn erwartet. Die Buchprüfer könnten dabei scharfe Munition gegen Bahnchef Martin Huber liefern. Die Kernfrage lautet: Durfte die ÖBB-Führung um Martin Huber und Finanzvorstand Erich Söllinger riskante Geschäfte mit Unternehmensgeldern in der Höhe von 612,9 Millionen abschließen, ohne den Aufsichtsrat damit zu betrauen?

Das österreichische Aktiengesetz sieht klare Regeln dafür vor, wann ein Aufsichtsrat womit befasst werden muss. Der Wiener Rechtsanwalt und Doyen des österreichischen Aktienrechts, Ewald Weninger, ortet gleich zwei mögliche Verstöße gegen geltendes Recht. „Diese CDO-Geschäfte können wirtschaftlich als riskante Kreditgeschäfte angesehen werden. Und Kreditgeschäfte dürfen laut Aktienrecht nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats durchgeführt werden, wenn sie nicht zum ordentlichen Geschäftsbetrieb gehören.“

Die Vorgangsweise bei der Aufnahme der Geschäfte widerspricht möglicherweise nicht nur dem Aktienrecht, sondern auch der Satzung der involvierten ÖBB-Gesellschaften. Der Vorstand einer Aktiengesellschaft ist einzig ermächtigt, jene Tätigkeiten aufzunehmen, die in der Satzung als Unternehmensgegenstand definiert sind. Bei der ÖBB Infrastruktur Bau AG sind dies in erster Linie „Planung und Bau von Schieneninfrastruktur“ sowie alle damit in Zusammenhang stehenden Maßnahmen und Geschäfte –

also etwa die Finanzierung von Bauvorhaben. „Im Unternehmensgegenstand finde ich für die genannte Art von Geschäften im Gegensatz zur üblichen Veranlagung von Unternehmensgeldern aber keine Deckung“, so Anwalt Weninger.

Ewald Weninger Der Aktienrechtsexperte hegt Bedenken gegen die Vorgangsweise der ÖBB-Manager



HEDDI MICHEL-DODDOR