

XXIV. GP.-NR

5376 /J

19. Mai 2010

ANFRAGE

des Abgeordneten Vilimsky
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend die RCA AG

Aufgrund diverser Medienberichterstattungen über die ÖBB RCA AG - vor allem im Zusammenhang mit den letzten Artikeln bezüglich drohender Strafen wegen eines Speditionskartells i.d.H. von 400 bis 500 Mio. gäbe es noch das eine oder andere monetäre Drohpotential der RCA AG zu klären, welches das gesamte Unternehmen ÖBB in ordentliche Turbulenzen bringen könnte und drohende Verluste aufgrund „eklatant verfehlter Verkehrspolitik“ den Steuerzahler treffen könnten. Zumal zum damaligen Zeitpunkt im Konzern beschlossen wurde, dass die ÖBB - Infrastruktur Bau AG (heute ÖBB - Infrastruktur AG) für die RCA AG eine Bankgarantie in der Höhe von € 415 Mio. abzugeben hat.

Am 23. Juli 2007 hat das Bieterkonsortium bestehend aus RCA AG (damals noch unter VD Gustav Poschalko) und ROeEE Zrt. (kurz: Raab-Ödenburg Bahn) zum Kauf der MAV Cargo Zrt. ein Angebot in Höhe von € 203 Mio. abgegeben. Dabei sollten 90 % der Aktien an der MAV Cargo Zrt. von der RCA AG und 10% von der Raab Ödenburg Bahn erworben werden.

Am 19. Oktober 2007 wurde ein verbindliches Angebot in der Höhe von € 415 Mio. vorgelegt. Am 2. Jänner 2008 wurde der Kaufvertrag unterzeichnet und mit Auflagen schließlich von der EU-Wettbewerbskommission im November 2008 genehmigt.

Die Verdoppelung (!) des Angebotes (Erstangebot von € 203 Mio. auf € 415 Mio. verbindliches Schussangebot) wurden von Seiten der RCA AG damit begründet, dass neben dem entsprechenden Marktanteil der MAV Cargo Zrt. auch weitere Assets in Form von rund 13.000 Güterwagen, einem modernen Terminal in Budapest Bilk und einer Wagenfabrik in Miskolc erworben werden. Unklar ist, ob diese Assets nicht schon im Erstangebot berücksichtigt waren (vor allem die 13.000 Güterwagen) bzw. ob deren letztendliche finanzielle Bewertung dem realen Marktwert entsprach. Darüber hinaus stellt sich die Frage: Wie kann die RCA AG ihr Angebot innerhalb von 3 Monaten verdoppeln, zumal es um rund € 100 Mio. höher war als jenes des zweitbesten Bieters (slowakische Spedtrans)?

Im Nachhinein scheinen nämlich die anderen Kaufinteressenten die MAV Cargo besser bewertet zu haben als die RCA AG, denn schon in der ersten RCA – Bilanz nach dem Kauf (jener zum 31. Dezember 2008) wurde der MAV Cargo Erwerb um rund € 60 Mio. abgewertet!

So schnell das Angebot der RCA AG für die MAV Cargo im Jahr 2007 hinaufging, so schnell musste der Wert der Erwerbung 2008 schon wieder nach unten korrigiert werden – wohl zum Schaden der Steuerzahler!

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Warum hat die RCA AG ihr Angebot innerhalb von 3 Monaten verdoppelt, zumal es um rund € 100 Mio. höher war als jenes des zweitbesten Bieters (slowakische Spedtrans)?
2. Warum wurde bei dem MAV Cargo – Deal das Angebot innerhalb kürzester Zeit verdoppelt und anschließend - im selben Geschäftsjahr - um 60 Mio. in der Bilanz wertberichtet?
3. Entsprechen die € 415 Mio. dem tatsächlichen Wert des erworbenen Unternehmens und wenn ja, was rechtfertigt eine Verdoppelung zum ursprünglichen Angebot?
4. Waren die Assets (13.000. Güterwagen, Terminal etc..) nicht doch schon im Erstangebot berücksichtigt?
5. Können Sie ausschließen, dass von den rund € 100 Mio. Gemeinwirtschaftlicher Leistungen, die die RCA AG jährlich bekommen, Mittel für diesen Deal herangezogen wurden?
6. Können Sie auch ausschließen, dass eventuelle Verluste aus diesem Deal nicht durch „Steuerzahler-Gelder“ (GWL) ausgeglichen werden?
7. Stimmt es, dass die ÖBB Infrastruktur AG eine Bankgarantie in der Höhe der Kaufsumme abgegeben hat?
8. Ist es im Sinne des Steuerzahlers, dass die Infrastrukturgesellschaft nun auch Bankgarantien abgibt bzw. handelt es sich um ein Kerngeschäft der Infrastruktur?
9. Zu welchen Konditionen hat die Infrastruktur AG diese Garantie für die RCA AG abgegeben?
10. Handelt es sich dabei nicht um eine unerlaubte Quersubventionierung zwischen Absatz und Infrastruktur?
11. Kann ausgeschlossen werden, dass Steuermittel aus direktem Bundeszuschuss bei Schlagendwerden dieser Bankgarantie zur Deckung eines Verlustes aus diesem Deal herangezogen werden, zumal Sie in der letzten BBG Novelle die zwei Infrastrukturgesellschaften zusammengelegt haben, um erneut Transparenz auszuschließen?

19/5/10