

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Harald Terpe, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/1841 –

Geplante Übernahme von Arriva durch die Deutsche Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat auf einer Sondersitzung am 21. April 2010 ein Übernahmeangebot für das britische Verkehrsunternehmens Arriva in Höhe von 2,7 Mrd. Euro beschlossen. Die Verschuldung der DB AG würde bei einem erfolgreichen Abschluss um 18 Prozent auf 17,8 Mrd. Euro steigen.

Arriva ist Europas größter Busbetreiber und ist zu einem kleineren Teil auch im Eisenbahngeschäft aktiv. Die Bilanzsumme betrug 2009 umgerechnet rund 3,6 Mrd. Euro. Arriva erwirtschaftete 2009 einen operativen Gewinn von 180 Mio. Euro, 72 Prozent davon im Busgeschäft.

Diverse Medienberichte (WirtschaftsWoche vom 27. April 2010, FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 13. Mai 2010 und Manager Magazin vom 14. Mai 2010) berichten aus internen Unterlagen, die dem Aufsichtsrat bei seiner Entscheidung am 21. April 2010 vorgelegen haben sollen. Darin wird übereinstimmend berichtet, dass die Unternehmensbewertung nur auf öffentlich verfügbaren Informationen beruht. Zudem wurde vom Arriva Management kein Businessplan zur Verfügung gestellt, sondern ein Großteil der erhaltenen Informationen basiere auf mündlichen Aussagen des Managements.

Der Kaufpreis in Höhe von 2,7 Mrd. Euro soll sich innerhalb von zwölf Jahren amortisieren. Dabei wird im Zeitraum 2010 bis 2014 ein Gewinnwachstum von 59 Prozent unterstellt, wenngleich der Umsatz nur um 15,5 Prozent steigen soll. Im Zeitraum seit 2005 ist der Gewinn allerdings nur um 30 Prozent gestiegen und das nahezu bei einer Umsatzverdopplung (plus 93 Prozent).

Der hohe Kaufpreis kann sich nach einem Bericht der „FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND“ vom 13. Mai 2010 vor allem auch für das derzeitige Management der Arriva Group auszahlen. Sie halten drei Bonusprogramme und haben ein sofortiges Kündigungsrecht im Fall einer Übernahme der Arriva durch die DB AG. Die Manager-Boni für den CEO David Martin beliefen sich demnach auf umgerechnet 8,6 Mio. Euro, für den Finanzchef wären es 5,7 Mio. Euro.

Nach ersten Gesprächen mit den Wettbewerbsbehörden geht die DB AG davon aus, dass in Deutschland die Eisenbahnaktivitäten von Arriva im Falle einer Übernahme veräußert würden. Unklar ist dabei u. a. die Zukunft des derzeitigen Arriva-Werks in Neustrelitz.

1. Wie ist aus Sicht des Bundes als Alleineigentümer der DB AG die geplante Übernahme von Arriva zu beurteilen?
2. Inwieweit sieht die Bundesregierung es als Aufgabe der DB AG als Eisenbahn des Bundes an, Eisenbahnen im Ausland zu betreiben?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Strategie der DB AG mit dem Zukauf des größten Busbetreibers in Europa, dem Schienenpersonenverkehr Konkurrenz zu machen?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Wettbewerb im Verkehrsmarkt in Deutschland wie in Europa wird weiter zunehmen. Die DB AG muss sich dieser Herausforderung stellen, um weiterhin wirtschaftlich erfolgreich zu sein. Nach einem erfolgreichen Vollzug des Kaufs kann die DB AG ihre Marktposition in Europa deutlich stärken. Der Aufsichtsrat der DB AG hat den geplanten Kauf gründlich diskutiert und auch vor dem Hintergrund eines unabhängigen Wertgutachtens einer großen Bank zugestimmt. Der Aufsichtsrat legte bei seiner Entscheidung großen Wert auf die Feststellung, dass Deutschland weiter der Kernmarkt für die DB AG bleiben wird. Für die deutschen Kunden wird es dadurch keinerlei Einschränkungen oder Abstriche bei Sicherheit, Service oder Qualität der Angebote der DB AG in Deutschland geben.

4. Wie verträgt es sich mit den ordnungspolitischen Grundsätzen der Bundesregierung, dass die zu 100 Prozent bundeseigene DB AG ein börsennotiertes Unternehmen in Großbritannien aufkaufen und damit vom Markt nehmen will?

Soweit der Bundesregierung bekannt, werden die Verkehrsangebote von Arriva am Markt bleiben.

5. Wie verträgt es sich mit den ordnungspolitischen Grundsätzen der Bundesregierung, dass die DB AG einen ihrer größten privaten Wettbewerber in Deutschland aufkauft, und welche Auswirkungen auf den Wettbewerb im Schienenverkehrsmarkt und im Reisebusverkehrsmarkt werden erwartet?

Die wettbewerblichen Auswirkungen auf die betroffenen Märkte werden von den zuständigen Wettbewerbsbehörden geprüft. Diese werden die gegebenenfalls erforderlichen kartellrechtlichen Maßnahmen treffen.

6. Auf welcher Grundlage haben die Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat der DB AG die Höhe der Kaufofferte geprüft?
7. Trifft es zu, dass die Kaufofferte in Unkenntnis des Businessplans des Arriva-Managements erfolgte, sondern ein Großteil der Informationen auf mündlichen Aussagen des Managements beruht?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Vorstand der Deutsche Bahn AG (DB AG) bzw. der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) hat zur Vorbereitung der Entscheidung der Aufsichtsräte von DB AG und DB ML AG über das Übernahmeangebot für Arriva eine umfangreiche und detaillierte schriftliche Unterlage über die Chancen und Risiken des

Kaufs vorgelegt. In diese Unterlage gingen auch mündliche Informationen des Arriva-Managements ein.

Die dem Angebot zugrunde liegende Unternehmensbewertung wurde im Übrigen durch zwei unabhängige Wertgutachten (sogenannte Fairness Opinions) renommierter Investmentbanken bestätigt.

8. Inwieweit ist die Prüfung der Kaufofferte durch den Aufsichtsrat der DB AG im Einklang mit den einschlägigen Regelungen nach dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz erfolgt?
9. Entspricht insbesondere die durchgeführte Due-Diligence-Prüfung den Vorschriften nach dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz?

Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfung erfolgte im Einklang mit allen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen.

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Manager-Boni aus Aktienoptionen einer mehrjährigen Bindungsfrist unterliegen sollten, die an dem langfristigen Erfolg bzw. Misserfolg anknüpfen und auch durch eine Unternehmensübernahme nicht aufgehoben werden sollten?
11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die in Frage 10 genannten Kriterien für Manager-Boni auch auf Unternehmenszukäufe im Ausland durch deutsche Aktiengesellschaften angewendet werden sollten?
Wenn ja, inwieweit werden diese Kriterien in der Kaufofferte der DB AG gegenüber der Arriva Group eingehalten?
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung teilt die Auffassung, dass alle variablen Vergütungselemente von Managern an den nachhaltigen Unternehmenserfolg anknüpfen sollten. Das Vergütungssystem des Arriva-Managements enthält derzeit bereits Komponenten, die auf den langfristigen Unternehmenserfolg ausgerichtet sind. Die Deutsche Bahn AG wird im Rahmen des weiteren Integrationsprozesses prüfen, ob Anpassungen des Vergütungssystems von Arriva erforderlich sind.

12. Inwieweit sieht die Bundesregierung in der Bonusregelung für das Arriva-Management einen Widerspruch zu ihrem Gesetzentwurf zu aufsichtsrechtlichen Anforderungen an Vergütungssysteme von Instituten und Versicherungsunternehmen (Bundestagsdrucksache 17/1291)?

Das im Vereinigten Königreich ansässige Transportunternehmen Arriva plc fällt nicht in den Anwendungsbereich des genannten Gesetzentwurfes. Bonusregelungen für das Arriva-Management unterliegen daher nicht den in dem Gesetzentwurf aufgestellten Anforderungen.

13. Inwieweit sieht die Bundesregierung in der Bonusregelung für das Arriva-Management einen Widerspruch gegen die EU-Empfehlung zur Managervergütung vom 30. April 2009 (2009/385/EG, ABl. Nr. L 120/28) für börsennotierte Gesellschaften?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 verwiesen.

14. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das sofortige Kündigungsrecht des Arriva-Managements im Falle einer Übernahme und die sofortige Auszahlung von Aktienoptionen auf der Basis eines Kaufpreises, der maßgeblich durch die mündlichen Aussagen desselben Managements in Bezug auf die zukünftige Gewinnentwicklung beeinflusst wurde, einen Interessenkonflikt zwischen persönlichem und Unternehmensinteresse bedeuten könnte?
15. Welche haftungsrechtlichen Sicherungen gegenüber dem Arriva-Management sind bei einer Übernahme der Arriva durch die DB AG aus Sicht der Bundesregierung einzuziehen, falls der wahre Unternehmenswert aufgrund nachträglich bekannt gewordener Tatsachen deutlich geringer ausfällt als jetzt prognostiziert?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

16. An welchem Tag war die Prüfung des Unternehmenszukaufs nach § 65 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) abgeschlossen?
17. Zu welchem Ergebnis kam die Prüfung nach § 65 BHO?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfung nach § 65 BHO wurde am 21. April 2010 mit einem positiven Bescheid abgeschlossen.

18. Wann, und in welcher Form will die DB AG den Kaufpreis durch eine Anleihe finanzieren?
19. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass der Unternehmenszukauf zunächst aus liquiden Mitteln der DB AG finanziert wird?
20. Inwieweit kann die Bundesregierung ausschließen, dass die geplante Übernahme kurzfristig, d. h. bis es zur Platzierung einer Anleihe kommt, auch aus Gewinnen der Infrastruktargesellschaften der DB AG finanziert wird?

Die Fragen 18 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Kaufpreis wird bis zur Emission einer langfristigen Anleihe im Wesentlichen durch das kurzfristige Commercial Paper Programm finanziert.

21. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die DB AG mit dem Kauf der Arriva Group beihilferechtlich gegen die EU-Richtlinie 91/440 und Artikel 107 ff. der Konsolidierten Fassung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union verstößt?

Aus Sicht der Bundesregierung sind keine beihilferechtlichen Probleme zu erwarten.

22. Ist der Kauf der Arriva Group bei der EU-Kommission notifizierungspflichtig?

Falls ja, wann, und in welcher Form hat die Bundesregierung das Kaufangebot gegenüber dem EU-Kommission angemeldet, und welche Reaktion der EU-Kommission liegen der Bundesregierung gegebenenfalls vor?

Der Kauf der Arriva ist bei der Europäischen Kommission nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 (EG-Fusionskontrollverordnung) anmeldepflichtig durch die Deutsche Bahn AG.

23. Inwieweit kann die Bundesregierung ausschließen, dass mögliche Verluste aus zukünftigen Geschäften der Arriva in den kommenden Jahren zu Lasten des Schienenverkehrs der DB AG in Deutschland geht?

Investitionen in den Schienenverkehr werden durch eine Übernahme von Arriva nicht beeinträchtigt.

24. Wie bewertet die Bundesregierung die Erhöhung der Verschuldung der DB AG durch den geplanten Kauf der Arriva Group?

Die Verschuldungsziele der DB AG werden trotz einer Erhöhung der Verschuldung durch den Erwerb der Arriva eingehalten.

25. Inwieweit gehört zu den zu veräußernden Eisenbahnaktivitäten von Arriva im Falle einer Übernahme durch die DB AG auch die Fachwerkstatt für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen der Arriva Werke Nord GmbH mit Sitz in Neustrelitz?

26. In welcher Weise wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, das Arriva-Werk in Neustrelitz zu erhalten?

Die Fragen 26 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht absehbar, welche Auswirkungen die geplante Übernahme auf das Werk in Neustrelitz haben wird.

27. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass aus Wettbewerbsgründen auch die Busaktivitäten von Arriva in Deutschland nach der geplanten Übernahme durch die DB AG veräußert werden müssen, um die jetzt schon starke Wettbewerbstellung der DB Stadtverkehr GmbH nicht noch weiter zu Lasten privater Dritter zu stärken?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

