

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Marcus Bühl, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD

Herkunft der Mittel für die Finanzierung des Erwerbs eines US-amerikanischen Lkw-Logistikers durch die Deutsche Bahn AG

Das 100-prozentige Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG), DB Schenker, gab am 24. Juni 2022 den Erwerb des nordamerikanischen Transportunternehmens USA Truck Inc., bekannt (vgl. <https://www.dvz.de/rubriken/land/strasse/detail/news/db-schenker-erwirbt-usa-truck.html>).

Laut Presseinformationen wurde die im Bundesstaat Arkansas ansässige USA Truck Inc. 1983 gegründet und kann nach eigenen Angaben auf eine Flotte von etwa 1 900 Lkw verweisen (vgl. [logistik-heute.de/news/uebernahme-db-schenker-kauft-usa-truck-fuer-453-millionen-dollar-37318.html](https://www.logistik-heute.de/news/uebernahme-db-schenker-kauft-usa-truck-fuer-453-millionen-dollar-37318.html)).

Der DB AG wurden vom Bundeshaushaltsgesetzgeber im Jahr 2021 eine Kapitalerhöhung in Höhe von 6 Mrd. Euro aus Steuermitteln ermöglicht (vgl. Bundestagsdrucksache 19/22600), im Jahr 2022 in Höhe von 1,125 Mrd. Euro aus Steuermitteln (vgl. Bundestagsdrucksache 20/1000).

Der Bundesrechnungshof hat festgestellt, dass die DB AG Gewinne ihrer Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem Eigentümer Bund nicht in jedem Jahr vollständig als Dividende abführte, obwohl sie dazu vertraglich verpflichtet war. Da die Gewinne für Ersatzinvestitionen vorgesehen waren, fehlte ein hoher Millionenbetrag für den Erhalt des Schienennetzes (vgl. <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/2021-hauptband/einzelplanbezogene-pruefungsergebnisse/bmvi/2021-19>).

Des Weiteren hält der Bundesrechnungshof laut seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung zur anhaltenden weltweiten Expansion der Geschäftstätigkeiten des DB-AG-Konzerns vom 18. Februar 2022 für geboten, dass der Bund sein Beteiligungsportfolio an der DB AG im Sinne seines grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrages zugunsten der Eisenbahn in Deutschland ausrichtet. Eingebettet in eine solche Gesamtstrategie sollte der Bund bei der DB AG darauf hinwirken, dass diese ihr Auslandsengagement zurückfährt (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/deutsche-bahn-riskiert-zu-viel-im-ausland-bahnreform-17852991.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Kann die Bundesregierung den in der Presse genannten Kaufpreis von 453 US-Dollar (rund 430 Mio. Euro) für den Erwerb der USA Truck Inc., (im folgenden USAT) durch die DB Schenker AG bestätigen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
2. Steht die über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance GmbH im Mai 2022 emittierte Anleihe (ISIN: XS2484327999) mit einem Volumen von 900 Mio. Euro und mit einer Laufzeit von acht Jahren in einem Zusammenhang mit dem in Rede stehenden Erwerb der USAT, und wenn nein, waren andere Anleihen Voraussetzung für den Erwerb der USAT?
3. Welche Anleihen in welcher Höhe und mit welchen Laufzeiten wurden seitens der Deutsche Bahn Finance GmbH in den Jahren 2020, 2021 und in den beiden ersten Quartalen 2022 begeben, welche sind im Jahr 2022 noch geplant?
4. Wann wurden 6 Mrd. Euro aus dem Haushaltstitel 831 01-742 auf Grundlage des Haushaltsgesetzes 2021 an die DB AG überwiesen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. Wann wurden 1,125 Mrd. Euro aus dem Haushaltstitel 831 01-742 auf Grundlage des Haushaltsgesetzes 2021 an die DB AG überwiesen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
6. Wie hoch ist der Stand der Verbindlichkeiten der DB AG zum 30. Juni 2022?
7. Wie hat sich der Verschuldungsgrad (debt to equity ratio bzw. gearing), also das Verhältnis zwischen dem bilanziellen Fremdkapital und dem Eigenkapital, bei der DB AG vom ersten Quartal 2019 bis zum Ende des zweiten Quartals 2022 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte pro Quartal angeben)?
8. Aus welchem Grund wurde im Jahr 2017 ein Sitz- und Rechtsformwechsel der Deutsche Bahn Finance GmbH mit der Eintragung in das Handelsregister von Berlin-Charlottenburg vollzogen, womit aus der Deutsche Bahn Finance B. V. mit Sitz in Amsterdam die Deutsche Bahn Finance GmbH mit Sitz in Berlin wurde (vgl. <https://ir.deutschebahn.com/de/anleihen-rating/deutsche-bahn-finance-gmbh/firmenprofil/#:~:text=Am%201.,GmbH%20mit%20Sitz%20in%20Berlin>)?
9. Hat die Bundesregierung den seitens des Bundesrechnungshofes in seinem einzelplanbezogenen Prüfbericht vom 30. November 2021 (vgl. <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/2021-hauptband/einzelplanbezogene-pruefungsergebnisse/bmvi/2021-19>) erhobenen Vorwurf, die DB AG erstatte vertragswidrig ihre Gewinne aus ihren Infrastrukturunternehmen nicht dem Bund, überprüft, und wenn ja, was war das Ergebnis, und was waren die Konsequenzen für die zuständigen Vorstandsmitglieder der DB AG?
10. Macht sich die Bundesregierung die Kritik des Bundesrechnungshofes zu eigen, dass der Bund sein Beteiligungsportfolio an der DB AG im Sinne seines grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrages zugunsten der Eisenbahn in Deutschland ausrichten solle und er darauf hinzuwirken habe, dass die DB AG ihr Auslandsengagement zurückfährt (vgl. Haushaltsausschuss, Ausschussdrucksache 20/0062)?

11. Ist der Erwerb der USAT dahin gehend zu bewerten, dass die Bundesregierung die DB AG zu keiner Veräußerung von Auslandsaktivitäten oder zu einem Teilverkauf der DB Schenker AG drängt und dass sie derartige Überlegungen nicht weiterverfolgt?
12. Wie viele Eisenbahnwaggons betreibt die USAT, welche sonstigen Aktivitäten im Bereich Schienenverkehr betreibt die USAT nach Kenntnis der Bundesregierung, und in welchen Ländern außerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika ist diese Aktiengesellschaft aktiv?
13. Welchen Einfluss erwartet die Bundesregierung vom Erwerb der USAT auf die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Deutschland, und welche Zunahme in Tonnenkilometern im Bereich des deutschen Schienennetzes werden durch die Transaktion erwartet?
14. Wird die Bundesregierung darauf Einfluss nehmen, dass die USAT eine Vorreiterrolle bei der Einführung batteriebetriebener Lkw auf dem nordamerikanischen Kontinent spielt, oder wird die Bundesregierung auf die Anschaffungsstrategie des Fuhrparks keinen Einfluss nehmen?
15. Insoweit die Bundesregierung der Auffassung ist, dass eine eingesparte Tonne an CO₂-Emissionen an jedem Ort klimapolitisch einen identischen Effekt haben muss, wird die Bundesregierung versuchen, dahin gehend Einfluss auf die Geschäftspolitik der USAT zu nehmen, Güterverkehre von amerikanischen Straßen auf amerikanische Schienen zu verlegen?
16. Ist der Erwerb der USAT aus Sicht der Bundesregierung im Hinblick auf mögliche weitere Corona- oder andere Epidemien wichtig, weil für die deutsche Exportindustrie wichtige Güter durch USA Truck Inc. distribuiert werden, und wenn ja, welche Güter sind das?
17. Wurde die Bundesregierung vor dem Erwerb der USAT seitens der DB AG informiert, und wenn ja, wann?
18. Wurde dem Erwerb der USAT durch den Aufsichtsrat der DB AG zugestimmt, und wenn ja, wie haben sich die Vertreter des Bundesministeriums der Finanzen und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verhalten?
19. Inwiefern ist sichergestellt, dass in das Board der USAT ein Mitglied eintritt, das die Interessen der Bundesrepublik Deutschland wahrnimmt?
20. Führt die Bindung von Mitteln für den Erwerb der USAT nach Auffassung der Bundesregierung dazu, dass die Verfügbarkeit von Mitteln für die Sanierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland eingeschränkt wird, wenn ja, in welchem Umfang, und ist seitens der Bundesregierung geplant, für den Bundeshaushaltsplan für das Haushaltsjahr 2023 weitere Steuermittel für eine Sanierung der Infrastruktur der DB AG zu beantragen?

Berlin, den 27. Juni 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

