

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Marcus Bühl,
Dr. Dirk Spaniel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/2889 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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/ru-briken/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>).

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)?

Der Kaufpreis von rd. 435 Mio. USD kann bestätigt werden.

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?

Die Finanzierung des Erwerbs erfolgte aus Schenker intern vorhandenen Mitteln.

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?

Es folgt eine Übersicht der seit dem Jahr 2020 begebenen Anleihen der Deutsche Bahn Finance GmbH.

WKN/ISIN	Währung	Nominal	Nominal (in EUR) Zum Zeitpunkt der Begebung	LZ-Beginn	LZ-Ende	Kupon
XS2102380776	EUR	500.000.000	500.000.000	16.01.2020	16.07.2035	0,7500 %
XS2117462627	EUR	300.000.000	300.000.000	14.02.2020	14.02.2024	0,0000 %
XS2136613457	EUR	150.000.000	150.000.000	17.03.2020	17.03.2032	0,2320 %
XS2152932542	EUR	900.000.000	900.000.000	09.04.2020	09.04.2027	0,5000 %
XS2156768546	EUR	750.000.000	750.000.000	16.04.2020	16.04.2040	1,3750 %
XS2193666042	EUR	850.000.000	850.000.000	23.06.2020	23.06.2029	0,3750 %
XS2193666125	EUR	650.000.000	650.000.000	23.06.2020	23.06.2039	0,8750 %
XS2195499111	JPY	12.000.000.000	100.284.138	26.06.2020	20.06.2024	0,1000 %
XS2198394640	SEK	500.000.000	47.687.172	03.07.2020	03.07.2035	1,5200 %
AU3CB0273027	AUD	200.000.000	122.835.033	08.07.2020	08.07.2030	1,9870 %
XS2270142966	EUR	1.000.000.000	1.000.000.000	08.12.2020	08.12.2050	0,6250 %
CH0581947808	CHF	400.000.000	369.685.767	28.01.2021	28.01.2036	0,1000 %
XS2295280411	GBP	300.000.000	339.283.373	03.02.2021	03.12.2026	0,3750 %
XS2299091186	SEK	5.000.000.000	493.973.523	12.02.2021	12.02.2026	0,4780 %
XS2331271242	EUR	1.000.000.000	1.000.000.000	15.04.2021	15.04.2036	0,6250 %
CH0522158887	CHF	325.000.000	295.992.714	20.05.2021	20.05.2033	0,2000 %
XS2343565698	AUD	260.000.000	167.655.404	20.05.2021	20.05.2041	3,1000 %
XS2357951164	EUR	1.000.000.000	1.000.000.000	01.07.2021	29.05.2051	1,1250 %
XS2362566932	NOK	2.000.000.000	195.602.848	08.07.2021	08.07.2036	2,2150 %
XS2391406530	EUR	750.000.000	750.000.000	29.09.2021	29.09.2031	0,3500 %
CH1137122797	CHF	300.000.000	278.940.149	27.10.2021	27.10.2031	0,2500 %
XS2434704123	AUD	300.000.000	191.143.676	20.01.2022	20.01.2042	3,3500 %
XS2445114734	EUR	200.000.000	200.000.000	17.02.2022	17.02.2027	0,7910 %
XS2451376219	EUR	750.000.000	750.000.000	03.03.2022	03.03.2034	1,3750 %
XS2484327999	EUR	900.000.000	900.000.000	24.05.2022	24.05.2030	1,8750 %

In Fremdwährung begebene Anleihen wurden in Euro getauscht, so dass daraus kein Kursrisiko erwächst.

Für das zweite Halbjahr ist nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) eine Fortsetzung der Emissionstätigkeit geplant. Die konkrete Ausprägung (Volumen, Währung, Laufzeit etc.) wird marktabhangig kurz vor Emission beschlossen.

4. Wann wurden 6 Mrd. Euro aus dem Haushaltstiel 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)?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen beihilferechtlichen Prüfungen der EU-Kommission war im Jahr 2020 keine Mittelinanspruchnahme möglich.

Von den im genannten Titel zur Erhöhung des Eigenkapitals der DB AG im Jahr 2021 veranschlagten Ausgabemitteln sind der DB AG am 11. November 2021 insgesamt 2,675 Mrd. Euro bereitgestellt worden. Davon entfallen auf:

1. die Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 2,125 Mrd. Euro (Jahres-scheiben 2020 [1 Mrd. Euro] und 2021 [1,125 Mrd. Euro]);
2. den Ausgleich von Schäden (z. B. Einnahmeausfälle) in Folge der Coronapandemie 0,55 Mrd. Euro.

Die Mittel zu Ziffer 2 sind Teil eines Unterstutzungspakets für den gesamten Bahnsektor. Der Betrag von 0,55 Mrd. Euro wurde zum Ausgleich der im Schienenpersonenfernverkehr während der 1. Lockdownphase (März bis Juni 2020) entstandenen Schäden gewährt.

6. Wie hoch ist der Stand der Verbindlichkeiten der DB AG zum 30. Juni 2022?

Es wird auf den Integrierten Zwischenbericht 2022 der DB AG verwiesen (abrufbar unter https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Deutsch/2022/Berichte/DB_ZB22_d_web_02.pdf).

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)?

Unterjährig bzw. unvereffentlichte Zahlen, die Gegenstand von Gremienbeschlussen sind, stellen schützenswerte Geschäftsgeheimnisse dar. So sind die unterjährigen Angaben zur Verschuldung sowie unvereffentlichte interne Finanzkennzahlen geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB AG. Die mit einer Vereffentlichung verbundene vorzeitige Transparenz würde das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen und somit auch das fiskalische Interesse des Bundes berühren. Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs-

und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für das betroffene Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt.*

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?>)?

Die Deutsche Bahn Finance wurde 1994 in den Niederlanden gegründet, da damals die niederländischen Emissionsbedingungen eine gezieltere und attraktivere Ansprache internationaler Investoren ermöglichten als es mit deutschen Inlandsanleihen möglich gewesen wäre. Da mit der Harmonisierung der europäischen Finanzmärkte die früheren Nachteile in Deutschland wegfielen, war eine Verlegung nach Deutschland nebst Rechtsformwechsel vorteilhaft für die DB AG.

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?

Über das Ergebnis der Prüfung wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gemäß eines Beschlusses des Rechnungsprüfungsausschusses bis zum 30. November 2022 an den Ausschuss berichten.

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)?

Entsprechend seiner Gewährleistungspflicht stellt der Bund im Rahmen der Bundesbeteiligung bei der DB AG sicher, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird (Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes). Die DB AG leistet einen wesentlichen Beitrag des öffentlichen Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland.

Die aktuelle Situation in Europa zeigt, dass Gleiches auch für sicherheitspolitische Fragen sowie Belange der Kritischen Infrastruktur (Transport von Rüs-

* Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

tungsgütern, Flüchtlingstransporte, Getreidebrücke) oder aber die Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern gilt. Zudem ist die Ausgestaltung des Bundesinteresses im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung von Technologien und Kundenbedürfnissen zu sehen und unterliegt einem entsprechenden Wandel. Somit können auch die ausländischen Beteiligungen der DB AG im Interesse des Bundes stehen.

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?
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?

Die Fragen 11 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Erwerb der USA Truck, Inc., (USAT) geht mit einer Wertsteigerung der Schenker AG einher, die auch einen positiven Effekt auf den Marktwert der DB Schenker im Falle eines Verkaufs hätte.

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?

Nach Auskunft der DB AG betreibt USAT keine Eisenbahnwaggons und ist darüber hinaus nicht im Schienenverkehr tätig. USAT ist primär in den USA und zusätzlich auch in Kanada und Mexiko aktiv.

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?

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

Die USAT wurde durch die Schenker AG erworben. Gemäß § 76 Absatz 1 des Aktiengesetzes hat der Vorstand der DB Schenker AG die Gesellschaft in eigener Verantwortung zu leiten; er übt die Geschäftsführung aus und trifft Entscheidungen bezüglich des operativen Geschäfts.

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?

Der Kauf der USAT stärkt die wettbewerbliche Position der Schenker AG als globalen Logistikdienstleister, welcher bspw. bei epidemischen Lagen und in Krisensituationen medizinische und technische Güter transportieren kann.

17. Wurde die Bundesregierung vor dem Erwerb der USAT seitens der DB AG informiert, und wenn ja, wann?

Der Kauf der USAT durch die Schenker AG war genehmigungspflichtig nach § 65 der Bundeshaushaltsordnung. In dem Verfahren hat das BMDV nach vorheriger Einwilligung des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) die Zustimmung zu dem Kauf der USAT durch die Schenker AG gegenüber der DB AG erteilt; der BRH wurde beteiligt.

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?

Die Arbeit und insbesondere die Entscheidungen des Aufsichtsrats unterliegen der Vertraulichkeit.

19. Inwiefern ist sichergestellt, dass in das Board der USAT ein Mitglied eintritt, das die Interessen der Bundesrepublik Deutschland wahrnimmt?

Der Einfluss des Bundes wird über die drei Bundesvertreter im Aufsichtsrat der Schenker AG sichergestellt.

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?

Die Finanzierung des Erwerbs erfolgte aus Mitteln der Schenker AG.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

