

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Harald Terpe, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Geplante Übernahme von Arriva durch die Deutsche Bahn AG**

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
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?
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?
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?
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?  
Wenn ja, inwieweit werden diese Kriterien in der Kaufofferte der DB AG gegenüber der Arriva Group eingehalten?  
Wenn nein, warum nicht?
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)?
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?

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?
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?
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 Infrastrukturgesellschaften der DB AG finanziert wird?
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?
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?
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?
24. Wie bewertet die Bundesregierung die Erhöhung der Verschuldung der DB AG durch den geplanten Kauf der Arriva Group?
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?
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 Wettbewerbsstellung der DB Stadtverkehr GmbH nicht noch weiter zu Lasten privater Dritter zu stärken?

Berlin, den 21. Mai 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

