

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Entwicklung des Eisenbahnmarktes

Im September 2017 haben die deutsche Siemens AG und der französische Zug- und Bahntechnikhersteller Alstom S. A. die Fusion der Bahnsparte Siemens Mobility mit Alstom verkündet. Die Fusion sollte ursprünglich Ende 2018 vollzogen werden. Die Europäische Kommission kündigte am 13. Juli 2018 jedoch eine vertiefte Überprüfung der angestrebten Fusion an. Die Europäische Kommission befürchtete, die Fusion könne unter anderem zu höheren Preisen, geringer Angebotsvielfalt und abnehmender Innovationstätigkeit bei Zügen, Wagons und Signaltechnik führen. Aufgrund der Bedenken der EU und der schwierigen Prüfungen des Vorhabens streben die beiden Unternehmen die Fusion nun erst für das erste Halbjahr 2019 an (FAZ vom 10. September 2018, S. 20 „Hohe Hürden für Siemens und Alstom“).

Tatsächlich wirft die geplante Fusion der beiden Unternehmen Fragen auf, die aus Sicht der Fragesteller eine eingehende Prüfung rechtfertigen. Bei einer Fusion würde das neue Unternehmen 62 300 Mitarbeiter zählen, die in mehr als 60 Ländern tätig wären. Außerdem würde das Unternehmen einen Umsatz von 15,3 Mrd. Euro erzielen. Gerade im Bereich der hochprofitablen Signaltechnik betrage der kombinierte Marktanteil in einigen europäischen Staaten bis zu 90 Prozent (WiWo 35 vom 24. August 2018, S. 6 „Brüssel braucht mehr Zeit“). Aus Sicht der Fragesteller besteht daher das Risiko, dass sich der neue Konzern zu einem Quasimonopolisten in Europa entwickeln könnte.

Die geplante Fusion ist jedoch auch aus einer globalen Perspektive zu bewerten. Eine Stärkung der europäischen Produktion gegenüber ihren internationalen Wettbewerbern kann durchaus sinnvoll sein. Das chinesische Unternehmen CRRC Corporation Limited, welches mit 18 Mrd. Euro Umsatz bereits heute größer als die beiden Unternehmen Siemens und Alstom zusammen ist, stellt aus Sicht von Fusionsbefürwortern eine enorme Bedrohung für den europäischen Markt dar. Bislang erzielt CRRC ca. 90 Prozent seines Umsatzes in der Volksrepublik China. Die Gewinnung von Marktanteilen weltweit ist jedoch Ziel des Unternehmens (Handelsblatt vom 21. September 2018, S. 16 „Siemensianer warnen vor Chinas Zugriesen“).

Aufgrund ihrer großen Bedeutung für die europäische Bahnindustrie wurde die geplante Fusion von Beginn an politisch begleitet. Die französische Regierung sieht in der Fusion die Chance zur Schaffung eines europäischen Bahnkonzerns analog zum Luft- und Raumfahrtunternehmen Airbus Group, um einer drohenden chinesischen Übermacht vorzubeugen sowie Standorte und industrielle Kompetenzen in Europa zu erhalten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung den Wunsch der französischen Regierung zur Schaffung eines „europäischen Champions“ im Bereich der Bahnindustrie?
2. Plant die Bundesregierung, direkte oder indirekte Beteiligungen am Unternehmen Siemens Alstom zu erwerben?
3. Teilt die Bundesregierung die Zweifel der EU bezüglich einer Fusion von Siemens und Alstom hinsichtlich einer Beschränkung des Wettbewerbs?
4. Sind aus Sicht der Bundesregierung Auflagen, beispielsweise bezüglich der Geschäftsfelder Signaltechnik, fahrerlose U-Bahnen, Hochgeschwindigkeitszüge oder Regionalbahnen, für eine Genehmigung der Fusion sinnvoll?
5. Welche Auswirkungen der Fusion erwartet die Bundesregierung auf die in Berlin ansässige Bombardier Transportation GmbH, die in Deutschland sechs Produktionsstandorte mit insgesamt ca. 8 000 Beschäftigten unterhält?
6. Welche Auswirkungen auf die Zahl der Beschäftigten in der Bahnindustrie, insbesondere bei Siemens, Alstom und Bombardier, erwartet die Bundesregierung mittel- und langfristig in Deutschland und in der Europäischen Union?
7. Wie steht die Bundesregierung zum kürzlichen Erwerb von Rangierzügen des chinesischen Konzerns CRRC durch die bundeseigene Deutsche Bahn AG?
8. Teilt die Bundesregierung die Annahme der EU, dass der Konzern CRRC „in absehbarer Zukunft“ nicht nach Europa vordringen werde (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-4527_de.htm: „Darüber hinaus scheint es zum jetzigen Zeitpunkt unwahrscheinlich, dass neue Player, insbesondere mögliche chinesische Anbieter, in absehbarer Zukunft in die EWR-Märkte für rollendes Material und Signaltechniklösungen vordringen werden.“)?
9. Ist aus Sicht der Bundesregierung der Weltmarkt oder der europäische Markt der angemessene Maßstab für die Bewertung von Kartellprüfungen?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der geplanten Fusion von der Siemens AG und Alstom S. A. den Zusammenschluss anderer Zug- und Bahnhersteller wie General Electric Company und Wabtec Corporation?
11. Wie schätzt die Bundesregierung die internationale Konkurrenzfähigkeit der Bahnsparte der Siemens AG ein, sollte die Fusion mit Alstom nicht zustande kommen?
12. Wie steht die Bundesregierung dazu, dass der ehemalige Bundesminister für Wirtschaft und Energie Sigmar Gabriel eine Position als unabhängiges Mitglied in dem Verwaltungsrat des Konzerns Siemens/Alstom einnehmen soll?

Berlin, den 28. November 2018

Christian Lindner und Fraktion