

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Dr. Marcel Klinge, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/19280 –**

Fusion von Alstom mit Bombardier

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Februar 2020 wurde bekannt, dass der französische Hersteller von Zug- und Bahntechnik Alstom S. A. eine Übernahme der Zugsparte des kanadischen Konzerns Bombardier plant. Der Übernahmepreis soll zwischen 5,8 und 6,2 Mrd. Euro liegen, so Alstom (<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/zug-deal-alstom-kauft-bombardier-zugsparte-fuer-bis-zu-6-2-milliarden-euro-a-26d3711f-726e-413a-8a80-1dfe86d4c1d0>). Beide Hersteller sind in Deutschland stark vertreten, Alstom unterhält in Deutschland sechs Standorte mit 2 500 Mitarbeitern (<https://www.alstom.com/de/alstom-deutschland>). Bombardier Transportation hat seinen Sitz in Berlin und ist an acht Standorten mit rund 6 500 Mitarbeitern vertreten (https://www.deutschlandfunk.de/bahntechnik-alstom-konzern-will-bahnsparte-von-bombardier.3669.de.html?dram:article_id=470533). Insgesamt beschäftigen Alstom und die Zugsparte von Bombardier zusammen 72 350 Mitarbeiter.

Schon einzeln betrachtet weisen die Konzerne einen hohen Marktanteil auf. Bombardier ist Marktführer in Europa mit einem Marktanteil von 26 Prozent. Dahinter folgt Alstom mit 19 Prozent. Der nächstgrößere Hersteller Stadler hielt einen Marktanteil von lediglich 15 Prozent, danach folgt Siemens Mobility mit 13 Prozent (<https://www.tagesanzeiger.ch/wirtschaft/unternehmen-und-konjunktur/spuhler-duerfte-von-megafusion-unter-bahnbauern-profitieren/story/12279565>). Es ist nach Auffassung der Fragesteller deshalb anzunehmen, dass durch eine Fusion der beiden Unternehmen eine erhebliche Marktkonzentration entsteht, die sich massiv auf den Wettbewerb in Europa auswirken könnte. Ein fusionierter Konzern würde mit 15,3 Mrd. Euro Jahresumsatz zum zweitgrößten Schienenfahrzeughersteller weltweit nach dem chinesischen Konzern CRRC Corporation Limited, der im Jahr 2018 einen Umsatz von 28,3 Mrd. Euro aufwies, avancieren. Neben schwindender Innovationskraft und einer geringeren Angebotsvielfalt steht nach Ansicht der Fragesteller auch die Gefahr des Verlustes von Arbeitsplätzen im Raum.

Begründet wird die geplante Fusion einerseits durch die hohe Verschuldung der Bombardier Transportation GmbH, die bei knapp 10 Mrd. Dollar liegt, andererseits mit der drohenden Übermacht des chinesischen Konzerns CRRC. Der Konzern, der momentan noch einen Großteil seines Umsatzes in China erwirtschaftet, drängt mittlerweile auch auf den europäischen Markt. Im Jahr

2016 gründete der Konzern die europäische Tochtergesellschaft CRRC ZELC Verkehrstechnik GmbH (<https://owc.de/2016/09/28/china-crrc-zelc-eroeffnet-europazentrale-in-wien/>). Im Jahr 2018 vergab die Deutsche Bahn erstmals Aufträge an CRRC (<https://www.boersen-zeitung.de/index.php?li=1&artid=2018119060&artsubm=ueberblick&r=Unternehmen%20&%20Branchen>).

Besonders die französische Regierung hat sich in der Vergangenheit bereits für die Schaffung von „European Champions“ stark gemacht. Diese Strategie zeichnet sich dadurch aus, durch die Genehmigung von potentiell wettbewerbsschädigenden Fusionen oder durch die Gewährung staatlicher Beihilfen Unternehmenswachstum zu unterstützen in der Erwartung, dass diese dadurch gegenüber ausländischen Unternehmen erfolgreicher würden. So trat sie auch für die letztlich an der EU-Kommission gescheiterte Fusion zwischen der Zugsparte von und der Alstom S. A. ein. Die EU hatte die geplante Fusion der Bahnsparten der jeweiligen Unternehmen trotz des Engagements für unzulässig erklärt und auf die quasi-monopolistische Stellung verwiesen, die ein fusionierter Konzern in einigen Sparten innegehabt hätte. Nichtsdestotrotz tritt die französische Regierung nun auch für die Fusion zwischen Alstom und Bombardier ein (<https://www.zeit.de/news/2020-02/17/alstom-spricht-ueber-kauf-von-bombardier-zugsparte>).

1. Welche neuen Entwicklungen gibt es vor dem Hintergrund, dass die Bundesregierung in dem „Bericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zur geplanten Übernahme von Bombardier durch die Firma Alstom, unter besonderer Berücksichtigung der Sicherung deutscher Arbeitsplätze in der Bahnsparte“ an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie des Deutschen Bundestags vom 28. Februar 2020 geschrieben hat, in einem Dialog mit den betroffenen Unternehmen zu stehen, bei diesen Gesprächen?

Seit dem Bericht der Bundesregierung an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie am 28. Februar 2020 hat Bundesminister Peter Altmaier mit dem Vorsitzenden der Geschäftsführung von Bombardier Transportation Michael Fohrer und Staatssekretär Dr. Ulrich Nussbaum hat mit dem Präsidenten von Bombardier Transportation Danny Di Perna telefoniert. Parlamentarische Staatssekretärin Elisabeth Winkelmeier-Becker hat das Bombardier-Werk in Netphen (Nordrhein-Westfalen) besucht, um sich vor Ort einen Eindruck zu verschaffen und mit der Werksleitung sowie den Arbeitnehmervertretern zu sprechen. Der Leiter der Abteilung Industriepolitik des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) hat zusammen mit den Fachreferaten des BMWi und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit den Arbeitnehmervertretern und Betriebsräten von Bombardier Transportation gesprochen. Bei all diesen Gesprächen ging es um die aktuelle Situation und die mögliche Übernahme durch Alstom, zu deren Sachlage es jedoch seit dem Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag keine wesentlichen Neuerungen gibt.

2. Welche Gespräche hat die Bundesregierung bereits mit der französischen Regierung bezüglich dieser Fusionspläne geführt?

Die Bundesregierung hat bisher keine formalen Gespräche mit der französischen Regierung bezüglich der Fusionspläne geführt.

3. Inwiefern hält die Bundesregierung die Schaffung „europäischer Champions“ für eine vielversprechende und notwendige Strategie im globalen Standortwettbewerb?

Deutschland und die EU haben eine starke Industrie. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, müssen die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen weiterhin modernisiert und verbessert werden. Die Industriestrategie 2030 des BMWi sieht dafür einen Dreiklang an Maßnahmen vor: Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Industrie, Maßnahmen zur Stärkung neuer Technologien sowie den Schutz der technologischen Souveränität Deutschlands im internationalen Wettbewerb. Die EU-Industriestrategie zielt in die gleiche Richtung.

Nach Auffassung der Bundesregierung sollte, wie in der Industriestrategie 2030 des BMWi dargelegt, in Bezug auf europäische Fusionskontrollverfahren ein stärkerer Fokus auf die Analyse des globalen Wettbewerbs gelegt werden. Erforderlich ist eine gründlichere Bewertung des potenziellen Wettbewerbs durch Unternehmen auch außerhalb des Binnenmarktes. Besondere Aufmerksamkeit sollte dabei dem Wettbewerb staatlich kontrollierter oder subventionierter Unternehmen aus Drittstaaten gewidmet werden. Für die Diskussion der Mitgliedstaaten über die europäische Industriepolitik ist der Rat für Wettbewerbsfähigkeit das zentrale Gremium.

4. Welche Schlüsse für ihr eigenes Handeln zieht die Bundesregierung aus den Fusionsplänen von Alstom S. A. und Bombardier Transportation?

Aus der unternehmerischen Entscheidung von Alstom S. A. und Bombardier Transportation ergibt sich für die Bundesregierung keine Neubewertung für ihr eigenes Handeln.

5. Was unterscheidet nach Ansicht der Bundesregierung die aktuellen Pläne der Fusionierung der Alstom S. A. und Bombardier Transportation von den Fusionsplänen der Siemens AG mit der Alstom S. A. hinsichtlich ihrer Wirkung auf den europäischen und weltweiten Wettbewerb?

Im Jahr 2019 hat die Europäische Kommission Siemens und Alstom den Zusammenschluss ihrer Bahnsparten untersagt, weil nach dem Ergebnis der Prüfung der Europäischen Kommission der Zusammenschluss den Wettbewerb auf den Märkten für Eisenbahn-Signalanlagen und Höchstgeschwindigkeitszüge beeinträchtigt hätte. Die von den beteiligten Unternehmen angebotenen Abhilfemaßnahmen reichten nach Auffassung der Europäischen Kommission nicht aus, um die wettbewerbsrechtlichen Bedenken auszuräumen.

Auch im Hinblick auf den geplanten Zusammenschluss von Alstom und Bombardier ist mit einer genauen Prüfung der Europäischen Kommission zu rechnen, denn sowohl Alstom als auch Bombardier haben eine starke Marktstellung. Allerdings dürften bei der wettbewerbsrechtlichen Prüfung unterschiedliche Märkte zu untersuchen sein: Bei dem geplanten Zusammenschluss von Alstom und Bombardier werden insbesondere Überschneidungen in den Segmenten Lokomotiven, Straßenbahn-, U-Bahn- und S-Bahn-Fahrzeuge und Waggons sowie Stellwerke zu prüfen sein.

6. Geht die Bundesregierung von einem Erfolg der Fusionspläne aus, und wenn ja, inwiefern?

Die Entscheidung obliegt alleine der Europäischen Kommission als unabhängiger Wettbewerbsbehörde. Die Bundesregierung gibt diesbezüglich keine Bewertung ab. Die Entscheidung der Europäischen Kommission in Sachen Alstom/Siemens präjudiziert nicht die wettbewerbsrechtliche Beurteilung eines Zusammenschlusses von Alstom und Bombardier.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr einer durch die Fusion entstehenden Marktkonzentration, besonders in der Sparte der Nahverkehrszüge?

Der Zusammenschluss könnte zu einer höheren Marktkonzentration in bestimmten Märkten führen. Bei der Prüfung des Zusammenschlusses berücksichtigt die Europäische Kommission die Notwendigkeit, im Binnenmarkt wirksamen Wettbewerb aufrechtzuerhalten sowie den tatsächlichen oder potenziellen Wettbewerb durch innerhalb oder außerhalb der Gemeinschaft ansässige Unternehmen. Die genauen Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Markt für Nahverkehrszüge sind – im Falle einer Genehmigung – abhängig von etwaigen Abhilfemaßnahmen, welche ggf. bestehende wettbewerbsrechtliche Bedenken der Europäischen Kommission vollständig und dauerhaft ausräumen.

8. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Auswirkungen einer Fusion auf die kleineren Marktteilnehmer wie Stadler, Siemens und CAF vor, und wenn ja, welche?

Der Bundesregierung liegen dazu derzeit keine konkreten Erkenntnisse vor.

9. Befürwortet die Bundesregierung die Auferlegung von Auflagen, ähnlich der, wie sie bei der geplanten Fusion der Siemens AG mit der Alstom S. A. diskutiert wurden?

Die Entscheidung über die Fusionskontrolle und damit verbundenen Auflagen obliegt alleine der Europäischen Kommission als unabhängige Wettbewerbsbehörde.

10. Welche Entwicklungen der Beschäftigungszahlen des fusionierten Unternehmens erwartet die Bundesregierung mittelfristig und langfristig?

Im gegenwärtigen Stadium der Fusion ist eine Abschätzung zur Entwicklung der Beschäftigungszahlen nicht möglich. Die Arbeitnehmervertreter haben diesbezüglich Sorgen gegenüber der Bundesregierung artikuliert. Die Bundesregierung nimmt diese Sorgen ernst. Sie ist sowohl auf Leitungs- als auch auf Arbeitsebene im Dialog mit den betroffenen Unternehmensleitungen sowie den Arbeitnehmervertretern, um genauere Informationen und Einschätzungen über die Auswirkungen der Fusion zu erlangen. Bisher liegen dazu noch keine genaueren Angaben vor. Die Bundesregierung wird sich weiterhin für eine zukunftsfähige Bahnindustrie am Standort Deutschland im Allgemeinen und einen Erhalt und Ausbau der Arbeitsplätze an den betroffenen Standorten im Besonderen einsetzen.

11. Welche Auswirkungen hat die Wirtschaftskrise aufgrund der Corona-Pandemie nach Ansicht der Bundesregierung auf die Eisenbahnbranche im Allgemeinen und die Fusionspläne von Alstom und Bombardier im Speziellen?

Die COVID-19-Pandemie hat erhebliche Auswirkungen auf die gesamte Volkswirtschaft und den Arbeitsmarkt. Davon bleibt auch die Eisenbahnbranche nicht unberührt. Allerdings ist sie aufgrund langjähriger Auftragszyklen resilienter als andere Branchen. Zudem ist der Eisenbahnverkehr ein wichtiger Pfeiler in einem zukunftsfähigen, umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsmix. Die Unternehmen gehen nach eigenen Angaben nicht davon aus, dass die COVID-19-Pandemie die Planung der Fusionspläne verzögert.

