

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Dr. Marcel Klinge, Prof. Dr. Martin Neumann, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Manuel Höferlin, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Bernd Reuther, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms und der Fraktion der FDP

Auswirkungen der Fusion Alstom und Bombardier

Am 3. August 2020 hat die Europäische Kommission der Übernahme von Bombardier Transportation durch das französische Bahnunternehmen Alstom S.A. zugestimmt (https://ec.europa.eu/germany/news/20200803-bombardier-als tom_de). Gegenstand der Genehmigung sind auch diverse Abhilfemaßnahmen, um eine Marktdominanz des aus dem Zusammenschluss hervorgehenden Unternehmens zu verhindern. Vorgesehen ist neben der Veräußerung des Bombardier-Hochgeschwindigkeitszugs Zefiro V300, des Alstom-Fernzugs Coradia Polyvalent samt Fertigungsstandort Reichshoffen sowie Regulierungsmaßnahmen für zugseitige Signaltechnik auch die Veräußerung der Bombardier-Zugplattform Talent 3 nebst Fertigung in Henningsdorff.

Der Übernahme von Bombardier durch Alstom steht im Zusammenhang mit der im Wandel befindlichen Lage des europäischen und weltweiten Eisenbahnmarktes. Im Februar 2019 war die geplante Fusion von Alstom mit Siemens am Widerstand der Europäischen Kommission gescheitert (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_19_881). Die Kommission fürchtete eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs auf den Märkten für Eisenbahn-Signalanlagen und Höchstgeschwindigkeitszüge. Gleichzeitig bemüht sich der chinesische Bahnkonzern China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) darum, einen besseren Zugang zum europäischen Markt zu bekommen. Dazu erwarb das Unternehmen mit Wirkung zum 31. Mai 2020 das Geschäftsfeld Locomotives der Vossloh AG in Kiel (https://www.vossloh.com/de/presse/press emeldungen/detail/pressedetailseite_34432.html).

Zuvor war der Kauf durch das Bundeskartellamt trotz grundsätzlicher Bedenken freigegeben worden. „Auf der Grundlage unserer Ermittlungen war auszuschließen, dass die Übernahme zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Wettbewerbs auf dem Markt für Rangierlokomotiven in Europa führen würde. Obwohl es sich bei CRRC um ein durch den chinesischen Staat stark protegiertes Unternehmen handelt, das gleich in zwei Industriestrategien – „Made in China 2025“ und „Neue Seidenstraße“ – eine wichtige Rolle spielt, zeigt der Fall, dass chinesische Staatsunternehmen zwar mit großer wirtschaftlicher Kraft in

Märkte eintreten, dass das aber nicht generell mit einer Bedrohung für den Wettbewerb gleichgesetzt werden kann“, so Präsident Alexander Mundt (https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungn/2020/27_04_2020_CRRC_Vossloh.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung die Auswirkungen der Fusion von Alstom und Bombardier für den europäischen Eisenbahnmarkt bewertet, und wenn ja, wie?
2. Hat die Bundesregierung die vereinbarten Abhilfemaßnahmen hinsichtlich der Gewährleistung eines funktionierenden Wettbewerbs auf dem europäischen Eisenbahnmarkt bewertet, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
3. Hat die Bundesregierung die beschlossene Veräußerung des Projekts Talent 3 sowie der Produktionsstätte Henningsdorff insbesondere hinsichtlich der Auswirkungen auf den Standort sowie auf den innereuropäischen Wettbewerb bewertet, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
4. Wie viele Gespräche haben Vertreter der Bundesregierung in diesem Jahr im Einzelnen mit Vertretern von in Deutschland aktiven Eisenbahnunternehmen geführt, insbesondere Siemens Mobility, Alstom, Bombardier Transportation, Vossloh und CRRC?
5. Welche langfristigen industriepolitischen Ziele verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich der Entwicklung und Produktion von Schienenfahrzeugen und Eisenbahntechnik in Deutschland und Europa?
Wie treibt sie diese Ziele konkret voran?
6. Hat die Bundesregierung die Perspektive der ehemaligen Vossloh-Lokomotiven-Fertigung in Kiel bewertet, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
7. Wie ist die Aussage des Kartellamtspräsidenten Alexander Mundt, dass „chinesische Staatsunternehmen zwar mit großer wirtschaftlicher Kraft in Märkte eintreten, dass das aber nicht generell mit einer Bedrohung für den Wettbewerb gleichgesetzt werden kann“ zu verstehen?
8. Wie haben sich die Marktzugangsmöglichkeiten für Schienenfahrzeuge des Herstellers CRRC aus Sicht der Bundesregierung durch die Übernahme der Vossloh-Lokomotiven-Sparte verändert?
9. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über Planungen von CRRC, aufgrund der Abhilfemaßnahmen im Rahmen des Alstom/Bombardier-Zusammenschlusses seine Entwicklungs- und Produktionskapazitäten in Europa auszubauen und den Wettbewerbsanteil zu steigern?
10. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über Subventionen und politische Unterstützung von CRRC durch die Volksrepublik China?
Wie wirken sich aus Sicht der Bundesregierung diese Subventionen und Unterstützung auf die Wettbewerbschancen im europäischen Binnenmarkt aus?
11. Inwiefern stellt das im Juni 2020 von der Europäischen Kommission vorgelegte Weißbuch „Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen bei Subventionen aus Drittstaaten“ (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_20_1070) aus Sicht der Bundesregierung eine geeignete Grundlage dar, um eventuell bestehende Vorteile staatseigener Unternehmen aus Drittstaaten im europäischen Binnenmarkt auszugleichen?

12. Hat die Bundesregierung die Marktzugangschancen deutscher und europäischer Eisenbahnhersteller in der Volksrepublik China bewertet, und wenn ja, wie?
13. Welche Rolle spielen nach Ansicht der Bundesregierung Zulassungen für Schienenfahrzeuge als nichttarifäres Handelshemmnis in der EU, den Vereinigten Staaten von Amerika, der Volksrepublik China und Japan?
14. Welche konkreten Initiativen hat die Bundesregierung in den vergangenen seit 2018 unternommen, um die Marktzugangschancen deutscher und europäischer Eisenbahnunternehmen in der Volksrepublik China zu verbessern?
Welche konkreten Initiativen plant die Bundesregierung kurz- und mittelfristig?

Berlin, den 26. August 2020

Christian Lindner und Fraktion

