

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Dr. Marcel Klinge, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/22019 –**

Auswirkungen der Fusion Alstom und Bombardier

Vorbemerkung der Fragesteller

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-alstom_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/presemeldungen/detail/pressedetailseite_34432.html).

Zuvor war der Kauf durch das Bundeskartellamt trotz grundsätzlicher Bedenken freigegeben worden. „Auf der Grundlage unserer Ermittlungen war auszuschießen, 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/Pressemitteilung/en/2020/27_04_2020_CRRC_Vossloh.html).

1. Hat die Bundesregierung die Auswirkungen der Fusion von Alstom und Bombardier für den europäischen Eisenbahnmarkt bewertet, und wenn ja, wie?

Die wettbewerblichen Auswirkungen der Fusion von Alstom und Bombardier auf den europäischen Eisenbahnmarkt wurden durch die Europäische Kommission als zuständige Wettbewerbsbehörde nach den Vorgaben der EU-Fusionskontrollverordnung geprüft. Im Ergebnis hat die Europäische Kommission den Zusammenschluss am 31. Juli 2020 unter Auflagen genehmigt. Der Bundesregierung ist es unabhängig von konkreten Fusionskontrollverfahren ein wichtiges Anliegen, Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Bahnindustrie zu erhalten. Dieses macht die Bundesregierung im Dialog mit der Unternehmensführung und den Arbeitnehmervertreterinnen und Arbeitnehmervertretern auch deutlich.

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?

Die Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für die wettbewerbsrechtliche Prüfung des Zusammenschlusses lag allein bei der Europäischen Kommission. Die Bundesregierung hat die Entscheidung zur Kenntnis genommen.

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?

Die Bundesregierung führt auf Leitungs- und Arbeitsebene regelmäßig Gespräche mit europäischen Unternehmen der Bahnindustrie, darunter auch Siemens Mobility, Alstom und Bombardier Transportation. Mit dem chinesischen Unternehmen CRRC hat es in diesem Jahr keine Gespräche seitens der Bundesregierung gegeben.

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?

Zusammen mit den Mitgliedstaaten der EU sowie den Sozialpartnern der Bahnindustrie beteiligt sich die Bundesregierung an der von der Europäischen Kommission initiierten Expertengruppe zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Bahnindustrie. In dem Ende 2019 vorgelegten Bericht der Gruppe wurden relevante Felder für die Aufrechterhaltung der weltweiten Führungs-

position der europäischen Bahnindustrie identifiziert. Diese umfassen u. a. Digitalisierung, Innovation, Ausbildung, europäischer Binnenmarkt, Normung, Vergabewesen, KMU sowie geistige Eigentumsrechte. Die Arbeit der Expertengruppe wird derzeit fortgesetzt, um die Umsetzung der identifizierten Maßnahmen in den Mitgliedstaaten voranzutreiben.

6. Hat die Bundesregierung die Perspektive der ehemaligen Vossloh-Lokomotiven-Fertigung in Kiel bewertet, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat den Verkauf der Vossloh Locomotives GmbH an CRRC nach den Vorgaben des Außenwirtschaftsrechts geprüft und im Ergebnis keine Einwände erhoben. Das Bundeskartellamt hat die Übernahme nach den Regelungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen geprüft und im Ergebnis genehmigt. Eine darüber hinausgehende Bewertung der Perspektive des Unternehmens hat die Bundesregierung nicht vorgenommen.

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?

Die Aussage bezieht sich auf die Begründung der Freigabeentscheidung durch das Bundeskartellamt und ist aus Sicht der Bundesregierung aus sich heraus verständlich.

8. Wie haben sich die Marktzugangsmöglichkeiten für Schienenfahrzeuge des Herstellers CRRC aus Sicht der Bundesregierung durch die Übernahme der Vossloh-Lokomotiven-Sparte verändert?

Die Bundesregierung hat nicht geprüft, inwieweit sich die Marktzugangsmöglichkeiten für Schienenfahrzeuge des Herstellers CRRC durch die Übernahme der Vossloh-Lokomotiven-Sparte verändert haben.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über Planungen von CRRC vor, 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?

Der Bundesregierung liegen keine belastbaren Erkenntnisse über konkrete einzelne Subventionen und deren Umfang an CRRC vor. Generell sind Staatsunternehmen in China eng mit dem Partei- und Staatsapparat verflochten und kommen, je nach Einzelfall, in den Genuss zahlreicher Privilegierung, u. a. auch diverser Subventionen. Die große staatliche Aufmerksamkeit, die die Volksrepublik China der Eisenbahnindustrie zuteil werden lässt, erschließt sich insbesondere aus der industriepolitischen Strategie „Made in China 2025“, die die Bahnindustrie als einen von zehn Schwerpunktsektoren aufzählt, in denen China durch massive politische Unterstützung Weltmarktführerschaft erreichen will. Durch die Geschäftstätigkeit von durch Drittstaaten subventionierte und kontrollierte Staatsunternehmen auf dem EU-Markt kann es zum Nachteil europäischer Anbieter zu Wettbewerbsverzerrungen kommen.

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?

Das von der Europäischen Kommission vorgelegte Weißbuch zu Subventionen aus Drittstaaten ist aus Sicht der Bundesregierung eine gute Grundlage für die Diskussion über rechtliche Instrumente, die faire Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt schaffen und Wettbewerbsverzerrungen gegenüber drittstaatlich subventionierten Unternehmen verringern sollen. Das Weißbuch ist daher zu begrüßen. Die vorgeschlagenen Instrumente bedürfen aber einer intensiven Diskussion.

12. Hat die Bundesregierung die Marktzugangschancen deutscher und europäischer Eisenbahnhersteller in der Volksrepublik China bewertet, und wenn ja, wie?

Deutsche und europäische Bahnindustrieunternehmen gehören technologisch weltweit zur Spitze und hätten bei offenem Marktzugang und fairem Wettbewerb in der Volksrepublik China vermutlich gute Geschäftschancen.

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?

Der Bundesregierung sind keine spezifischen Handelshemmnisse, die im Rahmen der Zulassung von Schienenfahrzeugen in den USA in eisenbahnrechtlicher Hinsicht bestehen würden, bekannt. Es gelten für alle Hersteller die gleichen Regeln.

Nichttarifäre Handelshemmnisse beeinträchtigen die Geschäftschancen der ausländischen Bahnindustrie auf dem Markt der Volksrepublik China. Laut UNIFE, dem Verband der europäischen Eisenbahnindustrie, ist der Marktzugang in China für die europäische Bahnindustrie in den letzten Jahren er-

schwert worden. Dies liegt auch daran, dass China eigene technische Normen entwickelt hat, an deren Entwicklung nur chinesische Unternehmen beteiligt waren.

Das im Februar 2019 in Kraft getretene Freihandelsabkommen zwischen der EU und Japan sieht u. a. im Bereich der öffentlichen Beschaffung (auch im Schienenverkehr) eine weitgehende Marktöffnung vor. So hat Japan eine Ausnahme von transparenten Beschaffungen im Eisenbahnbereich („Operational Safety Clause“) ein Jahr nach Inkrafttreten des Abkommens abgeschafft.

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?

Die Bundesregierung nutzt ihre diversen politischen und fachlichen Kontakte mit der chinesischen Seite, um substanzielle Verbesserungen beim Zugang zum chinesischen Markt und der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen einzufordern. Daneben unterstützt die Bundesregierung mit Nachdruck die Europäische Kommission in ihren Bemühungen, die Rahmenbedingungen für die Wirtschaftsbeziehungen mit der Volksrepublik China zu verbessern. Hierzu zählen aktuell insbesondere die Verhandlungen über ein ambitioniertes EU-China Investitionsabkommen und die Diskussion über ein neues Instrument gegen wettbewerbsverzerrende ausländische Subventionen (vgl. Weißbuch der Europäischen Kommission von Juni 2020).

