

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/6409 –

Entwicklung des Eisenbahnmarktes

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Bei dem geplanten Zusammenschluss der Bahnsparten von Siemens und Alstom handelt es sich um einen Zusammenschluss von gemeinschaftsweiter Bedeutung. Für die wettbewerbsrechtliche Beurteilung von Zusammenschlüssen mit gemeinschaftsweiter Bedeutung ist ausschließlich die Europäische Kommission als Wettbewerbsbehörde zuständig.

1. Teilt die Bundesregierung den Wunsch der französischen Regierung zur Schaffung eines „europäischen Champions“ im Bereich der Bahnindustrie?

Die Bundesregierung sieht in dem geplanten Zusammenschluss aus industriepolitischer Sicht eine große Chance für die europäische Bahnindustrie, aber auch ein Risiko für den Wettbewerb, der das vorzüglichste Mittel für nachhaltigen wirtschaftlichen Fortschritt, hohe Leistungsergiebigkeit und steigende Produktivität ist. Für die konkrete wettbewerbsrechtliche Beurteilung des Zusammenschlusses der Bahnsparten von Siemens und Alstom ist ausschließlich die Europäische Kommission als Wettbewerbsbehörde zuständig.

2. Plant die Bundesregierung, direkte oder indirekte Beteiligungen am Unternehmen Siemens Alstom zu erwerben?

Nein, dies plant die Bundesregierung nicht.

3. Teilt die Bundesregierung die Zweifel der EU bezüglich einer Fusion von Siemens und Alstom hinsichtlich einer Beschränkung des Wettbewerbs?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Sind aus Sicht der Bundesregierung Auflagen, beispielsweise bezüglich der Geschäftsfelder Signaltechnik, fahrerlose U-Bahnen, Hochgeschwindigkeitszüge oder Regionalbahnen, für eine Genehmigung der Fusion sinnvoll?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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?

Für die konkrete wettbewerbsrechtliche Beurteilung des geplanten Zusammenschlusses der Bahnsparten von Siemens und Alstom ist ausschließlich die Europäische Kommission als Wettbewerbsbehörde zuständig. Der Bundesregierung liegen zu möglichen Auswirkungen des Zusammenschlussvorhabens auf die Bombardier Transportation GmbH keine eigenen Informationen vor. Die Bundesregierung trifft keine Aussagen zu möglichen zukünftigen Unternehmensstrategien.

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?

Die europäischen Hersteller sind insbesondere auf Auslandsmärkten einem verstärkten Wettbewerbsdruck durch Mitbewerber aus dem asiatischen Raum mit marktdominierenden staatlichen Konzernen ausgesetzt. Der geplante Zusammenschluss der Bahnsparten von Siemens und Alstom kann hier insbesondere auf den stark umkämpften Auslandsmärkten ein europäisches Gegengewicht bilden. Zu den mittel- und langfristigen Auswirkungen des geplanten Zusammenschlusses und des oben beschriebenen Wettbewerbsdrucks auf die Zahl der Beschäftigten in der europäischen Bahnindustrie liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

7. Wie steht die Bundesregierung zum kürzlichen Erwerb von Rangierzügen des chinesischen Konzerns CRRC durch die bundeseigene Deutsche Bahn AG?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG erfolgte die Beschaffung im Rahmen eines internationalen Vergabeverfahrens nach dem europäischen Vergaberecht.

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.“)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

9. Ist aus Sicht der Bundesregierung der Weltmarkt oder der europäische Markt der angemessene Maßstab für die Bewertung von Kartellprüfungen?

Der räumliche relevante Markt besteht aus einem Gebiet, auf dem die beteiligten Unternehmen als Anbieter oder Nachfrager von Waren oder Dienstleistungen auftreten, in dem die Wettbewerbsbedingungen hinreichend homogen sind und das sich von den benachbarten Gebieten unterscheidet (Artikel 9 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen – „EG-Fusionskontrollverordnung“). Die konkrete Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes ist eine ökonomische Frage. Sie ist für jeden Einzelfall gesondert vorzunehmen. Für die wettbewerbsrechtliche Beurteilung des geplanten Zusammenschlusses der Bahnsparten von Siemens und Alstom ist ausschließlich die Europäische Kommission als Wettbewerbsbehörde zuständig.

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?

Die angestrebte Fusion der US-Unternehmen General Electric Company und Wabtec Corporation ist eine privatwirtschaftliche Entscheidung, zu der der Bundesregierung keine näheren Informationen vorliegen.

11. Wie schätzt die Bundesregierung die internationale Konkurrenzfähigkeit der Bahnsparte der Siemens AG ein, sollte die Fusion mit Alstom nicht zustande kommen?

Die Bundesregierung trifft keine Aussagen zu möglichen zukünftigen Unternehmensstrategien. Derzeit bemühen sich die Siemens AG und Alstom aktiv die Bedenken der Europäischen Kommission bei der geplanten Fusion auszuräumen.

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?

Bundesminister a. D. Sigmar Gabriel hat der Bundesregierung am 2. April 2018 angezeigt, in den Verwaltungsrat des Gemeinschaftsunternehmens für Schienenfahrzeugbau der Firmen Siemens und Alstom eintreten zu wollen.

Die Bundesregierung hat in der Kabinettsitzung am 20. Juni 2018 beschlossen, diese nachamtliche Tätigkeit für die Dauer von zwölf Monaten zu untersagen. Aus Sicht der Bundesregierung wäre bei einer vorzeitigen Aufnahme dieser Tätigkeit zu besorgen gewesen, dass öffentliche Interessen im Sinne von § 6b Absatz 1 Bundesministergesetz beeinträchtigt werden. Damit hat sich die Bundesregierung der Empfehlung des beratenden Gremiums nach § 6b Bundesministergesetz (Karenzzeit-Gremium) angeschlossen.

Nach dem Ablauf der Karenzzeit bestehen gegen die Aufnahme der beabsichtigten Tätigkeit durch Bundesminister a. D. Sigmar Gabriel aus Sicht der Bundesregierung keine Bedenken mehr.