

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Theurer, Reinhard Houben, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Markus Herbrand, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Oliver Luksic, Christoph Meyer, Alexander Müller, Hagen Reinhold, Bernd Reuther, Dr. Stefan Ruppert, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Johannes Vogel (Olpe), Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Nationale Industriestrategie 2030, Industriepolitiches Manifest und Wettbewerbsrecht

Die Europäische Kommission hat am 6. Februar 2019 die geplante Fusion der Mobilitätssparten von Siemens und Alstom untersagt. Bereits am 5. Februar 2019 wurde durch den Bundesminister für Wirtschaft und Energie Peter Altmaier die „Nationale Industriestrategie 2030“ vorgestellt (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Industrie/nationale-industriestrategie-2030.pdf?__blob=publicationFile&v=10). Dort heißt es in Bezug auf sogenannte nationale Champions wie „Siemens, ThyssenKrupp, Automobilhersteller oder Deutsche Bank“ unter anderem, dass der „langfristige Erfolg und das Überleben solcher Unternehmen“ „im nationalen politischen und wirtschaftlichen Interesse“ läge. Am 19. Februar 2019 hat Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier gemeinsam mit seinem französischen Amtskollegen Bruno Le Maire ein „deutsch-französisches Manifest über die Industriepolitik“ vorgestellt (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/F/franco-german-manifesto-for-a-european-industrial-policy.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welcher ökonomischen Logik folgt das in der Nationalen Industriestrategie festgeschriebene Ziel von 25 Prozent Industrieanteil?

Ist mit einem höheren Industrieanteil nach Kenntnis der Bundesregierung zwingend ein höherer Wohlstand verbunden?

Welche empirischen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, dass eine gezielte staatliche Planung einzelner Sektorengrößen in entwickelten Volkswirtschaften zu mehr Wohlstand führt?

2. Wie wird die Bundesregierung die Industriestrategie umsetzen?

Welche Maßnahmen sind kurzfristig für das Jahr 2019 geplant?

Welche Maßnahmen sind mittelfristig bis 2021 geplant?

3. Inwiefern ist für die Bundesregierung der Erhalt geschlossener Wertschöpfungsketten wie in der Industriestrategie auf Seite 11 angesprochen von hoher Bedeutung?

Welche empirischen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, dass geschlossene Wertschöpfungsketten dauerhaft zu mehr Wohlstand führen als internationale Arbeitsteilung?

4. Führt für die Bundesregierung die Unterscheidung in „alte schmutzige“ Industrien und „saubere neue“ Industrien wie in der Industriestrategie auf Seite 11 angesprochen in die Irre?

Bedeutet das, dass die Bundesregierung sich für den dauerhaften Erhalt von Arbeitsplätzen im Kohlebergbau und in der Kohleverstromung einsetzen wird?

5. Welche empirischen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, welche die Annahme unterstützen, dass erfolgreicher internationaler Wettbewerb nur mit Großkonzernen möglich sei?

Empfiehlt die Bundesregierung den deutschen Weltmarktführern aus dem Mittelstand, sich zu Konglomeraten zusammenzuschließen, um wettbewerbsfähig zu bleiben?

Wird sich die Förderpolitik des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, mit dem Schwerpunkt auf kleine und mittlere Unternehmen, zugunsten von großen Unternehmen aufgrund der Industriestrategie ändern?

6. Welche Effizienzgewinne wären aus Sicht der Bundesregierung bei einer Fusion von Siemens und Alstom zu erwarten gewesen, und warum wurden diese nach Kenntnis der Bundesregierung laut Erklärung der Europäischen Kommission nicht gegenüber der Europäischen Kommission substantiiert (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-881_en.htm)?

7. Wie verteilt sich der Absatzmarkt für Züge auf die Weltregionen?

Welchen Anteil haben deutsche und europäische Züge in China?

Wie würden sich nach Einschätzung der Bundesregierung der Marktanteil und die Marktchancen in den verschiedenen Weltregionen durch eine Fusion von Siemens und Alstom verändern, und warum?

8. Welche konkreten Markteintrittsbarrieren sieht die Bundesregierung für Bahntechnologie- bzw. Zug-Lieferanten in China?

Welche sind dabei konkret von der Größe der Anbieter abhängig?

Welche Kriterien (etwa Umsatz, Mitarbeiteranzahl, Gewinn) sind dabei ausschlaggebend?

9. Welche politische Unterstützung brauchen deutsche bzw. europäische Unternehmen aus Sicht der Bundesregierung, um in den chinesischen Markt einzutreten?

Gewährt die Bundesregierung diese?

Ist die Bundesregierung bereit, solche Unterstützung gemeinsam mit anderen Regierungen von EU-Mitgliedstaaten wie z. B. Frankreich zu gewähren?

Gibt es in diesem Zusammenhang andere Formen staatlicher Unterstützung zum Marktzugang in China, die unterhalb der Fusion liegen?

Gewährt die Bundesregierung diese Unterstützung nur großen Unternehmen oder auch kleineren?

10. Welchen Zweck verfolgt die Bundesregierung mit der namentlichen Nennung einzelner Unternehmen, deren Überleben im nationalen Interesse sei?
- Haben diese Unternehmen vor Veröffentlichung der Industriestrategie der Veröffentlichung zugestimmt?
- Liegt nach Einschätzung der Bundesregierung ein Verstoß gegen die Verschwiegenheitspflicht durch Bundeswirtschaftsminister Altmaier vor?
- Entspricht dies einer staatlichen Überlebensgarantie für diese Unternehmen?
- Soll die in der Nationalen Industriestrategie genannte „nationale Beteiligungsfazilität“ hierbei für den Bail-out bzw. die Rettung von Unternehmen, die im nationalen Interesse sind, verwendet werden?
- Sind hierfür Subventionen vorgesehen?
- Welche Unternehmen sind nach Ansicht der Bundesregierung neben Siemens, ThyssenKrupp, VW, Daimler, BMW und Deutscher Bank ebenfalls „too big to fail“, und warum?
11. Welcher ökonomischen Logik folgen die in der Industriestrategie verwendeten Begriffe „das neue Verhältnismäßigkeitsprinzip“ und „die volkswirtschaftliche Bedeutung“?
12. Ist die Beteiligung des Staats für den langfristigen Erfolg von Internetplattformen und Hightechunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung relevant?
- Wenn ja, welche empirischen Indizien dafür liegen der Bundesregierung vor?
- Welche staatlichen Beteiligungen und welche staatlichen Beihilfen haben konkret dazu geführt, dass Apple, Amazon, Alphabet, Microsoft und Facebook zu den wertvollsten Unternehmen der Welt gehören?
13. Inwiefern sieht die Bundesregierung zwischen dem Bekenntnis von CDU, CSU und SPD im Koalitionsvertrag auf Seite 61, dass die Wettbewerbsbehörde Missbrauch von Marktmacht vor allem auf sich schnell verändernden Märkten zügig und effektiv abstellen können müsse, einen Widerspruch zur in der Nationalen Industriestrategie (S. 12) und im Manifest (S. 3/S. 4) geäußerten Absicht, Marktmacht gezielt durch eine Schwächung des Kartellrechts zu stärken?
- Sind Unternehmen mit einer lokalen Vormachtstellung nach Ansicht der Bundesregierung dauerhaft innovativer und erfolgreicher als Unternehmen im Wettbewerb?
14. Entspricht es nach Ansicht der Bundesregierung den Grundprinzipien der Sozialen Marktwirtschaft und der Intention der Europäischen Integration, eine „europäische Ministererlaubnis“ wie sie im Manifest (S. 4) in Betracht gezogen wird, einzuführen, mit der das Europäische Kartellrecht durch die Nationalstaaten umgangen werden kann?
- Entspricht es der Ansicht der Bundesregierung, dass die politische Kontrolle über die EU-Wettbewerbsbehörden von den Mitgliedstaaten statt wie bisher vom Wettbewerbskommissariat durchgeführt werden sollte?

Berlin, den 6. März 2019

Christian Lindner und Fraktion

