

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Dr. Marcel Klinge, Dr. Martin Neumann, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Bernd Reuther, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Fusion von Alstom mit Bombardier

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 wettbewerbschädigenden 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>).

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
2. Welche Gespräche hat die Bundesregierung bereits mit der französischen Regierung bezüglich dieser Fusionspläne geführt?
3. Inwiefern hält die Bundesregierung die Schaffung „europäischer Champions“ für eine vielversprechende und notwendige Strategie im globalen Standortwettbewerb?
4. Welche Schlüsse für ihr eigenes Handeln zieht die Bundesregierung aus den Fusionsplänen von Alstom S. A. und Bombardier Transportation?
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?
6. Geht die Bundesregierung von einem Erfolg der Fusionspläne aus, und wenn ja, inwiefern?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr einer durch die Fusion entstehenden Marktkonzentration, besonders in der Sparte der Nahverkehrszüge?

8. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Auswirkungen einer Fusion auf die kleineren Marktteilnehmer wie Stadler, Siemens und CAF vor, und wenn ja, welche?
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?
10. Welche Entwicklungen der Beschäftigungszahlen des fusionierten Unternehmens erwartet die Bundesregierung mittelfristig und langfristig?
11. Welche Auswirkungen hat die Wirtschaftskrise aufgrund der Coronapandemie nach Ansicht der Bundesregierung auf die Eisenbahnbranche im Allgemeinen und die Fusionspläne von Alstom und Bombardier im Speziellen?

Berlin, den 30. April 2020

Christian Lindner und Fraktion

