



## Fusionskontrolle: Kommission genehmigt Übernahme von Bombardier Transportation durch Alstom unter Bedingungen

Brüssel, 31. Juli 2020

Die Europäische Kommission hat die Übernahme von Bombardier Transportation durch Alstom nach der EU-Fusionskontrollverordnung genehmigt. Die Genehmigung ergeht unter der Bedingung, dass Alstom seine Verpflichtungszusagen vollständig umsetzt.

Die für Wettbewerbspolitik zuständige Exekutiv-Vizepräsidentin der Kommission Margrethe **Vestager** erklärte dazu: „*Alstom und Bombardier sind führende Anbieter hochmoderner Züge, die täglich von Millionen von Fahrgästen in der Europäischen Union genutzt werden. Dank der Vorlage umfassender Abhilfemaßnahmen, um die Wettbewerbsbedenken der Kommission in Bezug auf Höchstgeschwindigkeits- und Fernzüge sowie Signaltechnik für Fernverkehrsstrecken auszuräumen, konnte die Kommission das Vorhaben rasch prüfen und genehmigen. Das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen wird künftig eine stärkere Marktstellung haben. Gleichzeitig wird es dank dieser Abhilfemaßnahmen auf seinen Kernmärkten auch weiterhin Wettbewerb ausgesetzt sein, was den europäischen Kunden und Verbrauchern zugutekommt.*“

Alstom und Bombardier gehören zu den Weltmarktführern im Schienenverkehr. Beide Unternehmen verfügen über ein breites Produktportfolio und konkurrieren miteinander bei der Herstellung und Lieferung von

- **Höchstgeschwindigkeits-, Fern- und Nahverkehrszügen** (Rollmaterial): Zu den Höchstgeschwindigkeitszügen zählen auf Fernstrecken eingesetzte Züge, die Geschwindigkeiten von 300 km/h oder mehr erreichen, Fernverkehrszüge umfassen Intercity- und Regionalzüge, und Nahverkehrszüge sind U-Bahnen und Straßenbahnen;
- **Signaltechniklösungen für den Fern- und Nahverkehr:** Signaltechniklösungen umfassen infrastrukturseitige Systeme und fahrzeugseitige Ausrüstung (Fahrzeugeräte bzw. On-Board-Units – OBU) für Sicherheitskontrollen im Fern- und Nahverkehrsschiennetz. Dazu gehören OBU, die dem ETCS-Standard (Europäisches Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem) entsprechen und daher derzeit im gesamten EWR immer breitere Anwendung finden. Sie fördern die Interoperabilität und gewährleisten einen sicheren grenzüberschreitenden Verkehr.

### Die Untersuchung der Kommission

Die Kommission gelangte zu dem Schluss, dass der Zusammenschluss in der ursprünglich angemeldeten Form in folgenden Bereichen wettbewerbsrechtlich bedenklich gewesen wäre:

- Höchstgeschwindigkeitszüge: Das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen wäre angesichts seiner starken Marktstellung eindeutig zum Marktführer geworden.
- Fernverkehrszüge: Der ohnehin bereits große gemeinsame Marktanteil der beteiligten Unternehmen wäre insbesondere in Frankreich und Deutschland weiter gewachsen.
- Signaltechniklösungen für den Fernverkehr: Das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen wäre in der Lage gewesen und hätte einen Anreiz gehabt, Schnittstellenlösungen für die Kompatibilität von ETCS-OBU anderer Anbieter mit seinen vielen bereits installierten Signalsystemen (herkömmlichen OBU) und seiner bereits im Einsatz befindlichen Zugflotte (der größten im EWR) zu erschweren. Außerdem bestand die Gefahr, dass das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen in den Niederlanden als Lieferant herkömmlicher OBU unumgänglich geworden wäre.

Die Untersuchung bestätigte, dass das Vorhaben keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken auf anderen Märkten aufwirft, insbesondere nicht auf den Märkten für Signaltechniklösungen für den Fern- und Nahverkehr, wo der Marktanteil von Bombardier im EWR nur sehr gering ist.

### Vorgeschlagene Abhilfemaßnahmen

Um die wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission auszuräumen, hat Alstom eine Reihe von Verpflichtungszusagen unterbreitet:

- Die Veräußerung der von Bombardier in die gemeinsam mit Hitachi entwickelte Höchstgeschwindigkeitszug-Plattform „Zefiro“ eingebrachten Vermögenswerte. Alstom hat sich ferner zu einer Reihe von Maßnahmen verpflichtet, um das von Bombardier und Hitachi als Konsortium

unterbreitete Angebot für das HS2-Projekt, die derzeit größte Absatzmöglichkeit für Hersteller von Höchstgeschwindigkeitszügen in Europa, aufrechtzuerhalten.

ii) Die Veräußerung a) der Coradia-Polyvalent-Fernzugplattform von Alstom, b) der Produktionsanlage von Alstom im französischen Reichshoffen, c) der Talent-3-Fernzugplattform von Bombardier sowie d) der Produktionsanlage im deutschen Hennigsdorf.

iii) Die Bereitstellung herkömmlicher OBU sowie der erforderlichen Schnittstelleninformationen und Support-Leistungen für Wettbewerber im Bereich Signaltechnik.

iv) Die Bereitstellung herkömmlicher OBU für den niederländischen Infrastrukturbetreiber ProRail zugunsten aller interessierten Betreiber.

Mit den endgültigen Verpflichtungszusagen, die auf der Grundlage der Stellungnahmen von Marktteilnehmern deutlich verbessert wurden, werden die wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission hinsichtlich der Übernahme von Bombardier Transportation durch Alstom ausgeräumt. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die geplante Übernahme in der durch die Verpflichtungszusagen geänderten Form keinen Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gibt.

Die Genehmigung der Kommission ist an die Bedingung geknüpft, dass die Verpflichtungszusagen vollständig erfüllt werden.

### **Unternehmen und Produkte**

**Alstom** mit Sitz in Frankreich ist weltweit in der Schienenverkehrsindustrie tätig und Anbieter vielfältiger Verkehrslösungen (von Hochgeschwindigkeitszügen über U-Bahnen und Straßenbahnen bis hin zu Elektrobussen) und damit verbundenen Dienstleistungen (Wartung und Modernisierung) sowie von Signaltechniklösungen, Produkten für Reisende und Infrastruktur sowie von Bahnelektrifizierungssystemen und Lösungen im Bereich der digitalen Mobilität.

**Bombardier Transportation** ist die weltweite Sparte für Schienenverkehrslösungen von Bombardier, einem diversifizierten Industriekonzern mit Sitz in Kanada, der im Bau- und Immobiliengewerbe sowie in der Telekommunikations- und Medienbranche tätig ist. Das in Deutschland ansässige Bombardier Transportation bietet eine breite Palette an Schienenverkehrslösungen an, die von Zügen über Teilsysteme und Signaltechnik bis hin zu kompletten schlüsselfertigen Transportsystemen sowie einschlägigen Dienstleistungen reicht.

### **Fusionskontrollvorschriften und -verfahren**

Das Vorhaben wurde am 11. Juni 2020 bei der Kommission zur Genehmigung angemeldet.

Die Kommission hat die Aufgabe, Fusionen und Übernahmen von Unternehmen zu prüfen, deren Umsatz bestimmte Schwellenwerte übersteigt (vgl. Artikel 1 der [Fusionskontrollverordnung](#)), und Zusammenschlüsse zu untersagen, die den wirksamen Wettbewerb im gesamten oder in einem wesentlichen Teil des EWR erheblich behindern würden.

Der weitaus größte Teil der angemeldeten Zusammenschlüsse ist wettbewerbsrechtlich unbedenklich und wird nach einer Standardprüfung genehmigt. Nach der Anmeldung muss die Kommission in der Regel innerhalb von 25 Arbeitstagen entscheiden, ob sie das Vorhaben im Vorprüfverfahren (Phase I) genehmigt oder ein eingehendes Prüfverfahren (Phase II) einleitet. Wenn, wie in diesem Fall, in Phase I Verpflichtungen angeboten werden, verfügt die Kommission über 10 zusätzliche Arbeitstage, womit sich die Gesamtdauer des Vorprüfverfahrens auf 35 Arbeitstage erhöht.

Weitere Informationen werden auf der Website der Generaldirektion [Wettbewerb](#) der Kommission im öffentlich zugänglichen [Register](#) unter der Nummer [M.9779](#) veröffentlicht.

IP/20/1437

Kontakt für die Medien:

[Arianna PODESTA](#) (+32 2 298 70 24)

[Giulia ASTUTI](#) (+32 2 295 53 44)

Kontakt für die Öffentlichkeit: [Europe Direct](#) – telefonisch unter [00 800 67 89 10 11](#) oder per [E-Mail](#)