ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Härtel, Hans-Hagen

Article — Digitized Version

Europa als Privatisierungsmotor

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Härtel, Hans-Hagen (1994) : Europa als Privatisierungsmotor, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Nomos, Baden-Baden, Vol. 74, Iss. 7, pp. 326-327

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/137138

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Europa als Privatisierungsmotor

Hans-Hagen Härtel

Mit der parlamentarischen Verabschiedung der Postreform II, welche die Umwandlung der drei „Behörden" Telekom, Postdienst und Postbank in Aktiengesellschaften am 1. Januar 1995 und den Verkauf von Aktien der Telekom AG ab 1996 und der Postdienst AG ab 1998 vorsieht, ist die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit wieder auf die „klassische" Privatisierungsdiskussion gelenkt worden. In den vergangenen Jahren assoziierte man mit „Privatisierung" vor allem die Überführung von ehemals volkseigenen oder staatlichen Betrieben in Privateigentum in den Transformationsländern. Während es bei der Privatisierung der ostdeutschen Wirtschaft durch die Treuhandanstalt überwiegend um Unternehmen ging, die seit der Wiedervereinigung Waren und Dienstleistungen unter Wettbewerb produzieren, betrifft die Privatisierung der Post und anderer öffentlicher Unternehmen in der Regel Leistungen, die bislang nicht unter Wettbewerbsbedingungen angeboten werden konnten oder sollten. Deshalb kann hier die Privatisierung nicht unabhängig von der Entwicklung des Wettbewerbs diskutiert werden.

Das Verhältnis von Privatisierung und Wettbewerb ist wechselseitig. Einerseits ist Privatisierung gesamtwirtschaftlich nur effizient, wenn die Unternehmen im Wettbewerb stehen. Auf der anderen Seite sind Unternehmen, die im Wettbewerb stehen, auf Dauer nur effizient, wenn sie privatwirtschaftlich organisiert sind. Zwar kann der Staat Effizienznachteile, wie sie im öffentlichen Sektor etwa durch den Mangel an Motivationsanreizen hervorgerufen werden, durch Subventionen oder durch administrative Behinderung von Wettbewerbern neutralisieren, doch wurde und wird dieser Weg zunehmend durch die Beihilfenkontrolle und die Wettbewerbsaufsicht der EG-Kommission versperrt.

Die Subventions- und Wettbewerbsaufsicht ist allerdings nicht die einzige Begleiterscheinung der europäischen Integration, die in den Mitgliedsländern Bewegung in die Privatisierung und Deregulierung gebracht hat. So begünstigt der Fortfall der nationalen Grenzen die Entwicklung einer Vielzahl und Vielfalt von Anbietern auch in solchen Märkten, auf denen in den nationalen Grenzen nur ein oder nur wenige Anbieter wettbewerbsfähig waren. Außerdem sind durch die Schaffung des europäischen Binnenmarktes nationale Regulierungen weitgehend obsolet oder durch europäische Richtlinien ersetzt worden. In dem gewandelten ökonomischen und institutionellen Umfeld sind die durch die bisherigen nationalen Anbieter geprägten Marktstrukturen nicht mehr angemessen. Aus den nationalen Anbietern müssen europäische oder weltweit operierende Unternehmen werden. Unter Wettbewerbsbedingungen werden die bislang geschützten etablierten Anbieter teils expandieren, teils fusionieren, teils aber auch von anderen etablierten Konkurrenten oder von Newcomern vom Markt verdrängt werden.

Die Überlebens- und Entwicklungschancen der etablierten öffentlichen Unternehmen hängen nicht zuletzt davon ab, ob Regierung und Parlament, Unternehmensführungen und Arbeitnehmervertreter den Mut und den Weitblick für eine zügige und weitreichende Privatisierung und Deregulierung haben. Naturgemäß ist der Zwang hierzu um so größer, je internationaler der betreffende Markt ist. Es verwundert deshalb nicht, daß der Privatisierungsprozeß am weitesten bei den Luftverkehrsgesellschaften fortgeschritten ist. So hat die Bundesregierung die Weichen dafür gestellt, daß sich die Deutsche Lufthansa AG aus der Fessel der staatlichen Mehrheits-

beteiligung lösen kann. Durch den Verzicht auf die Beteiligung des Bundes an der vorgesehenen Kapitalerhöhung und später durch den Verkauf von Aktien aus Bundesbesitz soll die Beteiligung des Bundes auf 25% begrenzt werden. Mit diesem Schritt erschließt sich die Lufthansa den Kapitalmarkt, muß sich aber auch dessen Kontrolle unterwerfen.

Es ist freilich nicht zu erwarten, daß die Deregulierung der Luftverkehrsmärkte in Europa einen ähnlichen Verdrängungswettbewerb zwischen den Luftverkehrsgesellschaften mit einem massiven Wandel der Anbieterstruktur wie in den Vereinigten Staaten zur Folge hat. Konservierend wirkt zum einen der Besitz der Streckenrechte und insbesondere der knappen Start- und Landerechte. Zum anderen versucht die Lufthansa – wie auch die anderen europäischen Carrier –, durch Marketingstrategien ihre nationale Kundschaft weiter an sich zu binden, zum Beispiel durch ihre Buchungssysteme, durch die Gewährung von Vielfliegerrabatten und durch engere Kooperation mit Reisebüros und Reiseveranstaltern. Schließlich tritt das Recht zur Inlandskabotage, der letzte Liberalisierungsschritt der Europäischen Union, der den Fluggesellschaften die Bedienung von Inlandsstrecken in allen Mitgliedsländern erlaubt, erst 1997 in Kraft.

Kaum geringer als im Luftverkehr ist die Dynamik, mit der national geschützte und regulierte Märkte dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt werden, in der Telekommunikation. Hier ist es nicht nur der Abbau nationaler Regulierungen, sondern auch der technische Fortschritt, der die Marktpositionen der etablierten nationalen Anbieter in Frage stellt. So zwingt die Europäische Union die Mitgliedstaaten zwar erst im Jahre 1998 zu dem wichtigsten Liberalisierungsschritt, daß das deutsche Telekommunikationsnetz nicht nur der Telekom, als dem nationalen Anbieter von Telefondiensten, offensteht, sondern auch den Anbietern aus anderen Mitgliedsländern und auch privaten deutschen Anbietern. Es ist allerdings nicht sicher, ob bis dahin nicht auch private Unternehmen technisch in der Lage sind, wettbewerbsfähige Netze für ihre eigenen Dienste aufzubauen. Dies würde die Deutsche Telekom AG möglicherweise zwingen, ihr Netz vorzeitig zu öffnen.

Die Telekom hat wie die Lufthansa allerdings noch eine Schonfrist, in der sie sich für den Wettbewerb rüsten kann. Beide Unternehmen werden vermutlich diese Zeit dazu nutzen, ihre Marktstellung für den künftigen Wettbewerb durch Marketing und durch Kooperation mit entsprechenden europäischen und amerikanischen Gesellschaften sowie mit privaten Anbietern zu sichern. Die Privatisierung hat nicht zuletzt das Ziel, die Lufthansa und die Telekom als flexible und potente Kooperationspartner attraktiv zu machen. Allerdings ist nicht ausgeschlossen, daß Kooperationen auch das Ziel haben, den Wettbewerb mit etablierten Anbietern zu beschränken und den Markteintritt von neuen Anbietern zu behindern. So gibt es die Vision, daß der weltweite Telekommunikationsmarkt künftig von wenigen internationalen Konzernen beherrscht wird. Dies zu verhindern, ist Aufgabe der europäischen und nationalen Wettbewerbspolitik. Die Privatisierung und Deregulierung bedeutet also nicht Entstaatlichung, sondern Verlagerung der staatlichen Aufgaben in Richtung der Ordnungspolitik.

Sehr viel niedriger ist der Privatisierungsdruck bei den staatlichen Verkehrsunternehmen, namentlich im schienengebundenen Verkehr. Zwar sind die Deutsche Bundesbahn und die Reichsbahn der ehemaligen DDR seit dem 1. 1. 1994 in der privatrechtlichen Rechtsform einer Aktiengesellschaft als Deutsche Eisenbahn AG tätig, doch bislang ist noch keine Beteiligung privater Kapitalgeber vorgesehen. Auch ist die Bereitstellung des Fahrweges gegenüber dem Betrieb des Güter- und Personentransportes nur organisatorisch, nicht aber rechtlich verselbständigt. Dies erschwert den von der Europäischen Union geforderten Zugang anderer Transportunternehmen zum Schienennetz und beeinträchtigt die Durchsetzung von leistungsförderndem Wettbewerb.

Daß unter dem Druck der Internationalisierung und des technischen Fortschritts auch scheinbar unanfechtbare Monopole erschüttert werden, zeigt sich im Postdienst. Im Paketverkehr machen schon seit geraumer Zeit kleine und große, international operierende Kurierdienste der Post Konkurrenz. Und in der Briefzustellung wird die Post durch die Substitutionskonkurrenz des Telefaxes bedrängt. Es ist geradezu eine Ironie, daß ausgerechnet der von der Postgewerkschaft mit dem Ziel der Konservierung von Besitzständen inszenierte Streik der Kundschaft vor Augen führte, daß es zur traditionellen Briefbeförderung eine Alternative gibt.