ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Duso, Tomas

Article

Wenn man Recht hat und dazu noch für Europa alles richtig macht

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:
German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Duso, Tomas (2019) : Wenn man Recht hat und dazu noch für Europa alles richtig macht, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 86, Iss. 7/8, pp. 108-, https://doi.org/10.18723/diw_wb:2019-07-3

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/194163

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

TOMASO DUSO

Wenn man Recht hat und dazu noch für Europa alles richtig macht

Prof. Dr. Tomaso Duso ist Leiter der Abteilung Unternehmen und Märkte am DIW Berlin.
Der Kommentar gibt die Meinung des Autors wieder.

Es war der innigste Wunsch der Politik: Die Zugsparten der Giganten Alstom und Siemens sollten heiraten. Der französische Wirtschaftsminister Bruno Le Maire und sein deutscher Kollege Peter Altmaier wollten den „Railbus", einen europäischen Champion im Eisenbahnsektor. Doch die Wettbewerbshüter der Europäischen Kommission haben die Fusion gestoppt. Eine Entscheidung, die nicht nur technisch richtig ist, sondern auch gut für Europa.

So wie sie vorgeschlagen wurde, hätte die Fusion den Wettbewerb in „wesentlichen Teilen des Binnenmarkts erheblich behindert". In fast allen Märkten überlappen sich die Aktivitäten der beiden Unternehmen, aus dem Zusammenschluss wäre ein Quasi-Monopolist entstanden: angefangen bei Hochgeschwindigkeitszügen, Regionalzügen und U-Bahnen bis hin zu Signaltechnik. Unter diesen Umständen sind keine Zugeständnisse von Alstom und Siemens vorstellbar gewesen, die die Bedenken der Kommission hätten ausräumen können.

Wie üblich argumentierten die Unternehmen mit erheblichen potentiellen Synergien. Allerdings sind diese vermeintlichen Synergien laut EU-Kommission nicht überprüfbar und dürften zudem den Kunden kaum nützen. Die europäische Eisenbahnindustrie ist sehr fragmentiert, hantiert mit vielen unterschiedlichen Technologien und die Harmonisierung wird noch lange dauern. Synergien in einem solchen System zu schaffen, ist schwierig.

Genau das Fehlen eines gemeinsamen Standards entschärft Alstoms und Siemens' Hauptargument, die Fusion sei die einzige Möglichkeit, sich gegen den chinesischen Hersteller CRRC zu behaupten. Denn die Fragmentierung gibt den beiden europäischen Unternehmen einen Wettbewerbsvorteil, der noch sehr lange halten wird. Als langjähriger Käufer von Siemens-Zügen, der seinen Betrieb darauf eingestellt hat, wird ein Bahnunternehmen kaum von einem Tag zum anderen zu einem chinesischen Anbieter wechseln, der andere Standards pflegt. Damit ist der potentielle Wettbewerb von CRRC auf Jahre hinaus nicht zu fürchten.

Die EU-Wettbewerbskommissarin Vestager hat also technisch Recht. Doch begeht sie auch, wenn sie die Fusion blockiert, einen „politischen Fehler", wie der französische Wirtschaftsminister Le Maire behauptet? Die Rhetorik ist nicht neu: Gestern waren es nationale Champions, heute braucht man europäische Champions in globalisierten Märkten, die gegen stark von der chinesischen Regierung subventionierte Unternehmen in Wettbewerb treten können. Aber europäische Champions, die zu Lasten des Wettbewerbs geschaffen werden, brauchen wir definitiv nicht. Alstom und Siemens sind globale Spitzenunternehmen, die sich lange durch Innovationen behauptet haben. Wenn Europa einen „Railbus" hätte, würde dieses Unternehmen immer noch nicht so subventioniert werden können, wie die Chinesen es mit ihrem Eisenbahnbauer tun. Es sei denn, Europa wirft alle seine (Wettbewerbs-)Regeln und Standards über den Haufen, um zum neuen China zu werden. Zudem werden chinesische Unternehmen immer einen Kostenvorteil haben, da die Arbeitskosten dort auf absehbare Zeit niedriger als bei uns sein werden.

Der einzige Weg, sich in einem solchen Umfeld zu behaupten, ist effizienter und innovativer zu werden. In diesem Sinne erscheint auch die kürzlich vorgestellte „Industriestrategie 2030" von Wirtschaftsminister Peter Altmaier alles andere als schlüssig. Durch politisch forcierte Zusammenschlüsse sogenannte Global Player schaffen zu wollen, ist alles andere als eine moderne Industriepolitik. Echte „Champions" züchtet man am ehesten, indem man sie wettbewerbsfähig hält. Und Voraussetzung dafür ist wiederum eine konsequent durchgesetzte Wettbewerbspolitik als Teil einer modernen Industriepolitik. Die Idee, dass der Staat besser als der Markt wisse, welche die Technologie der Zukunft ist und wie der Markt dafür auszusehen hat, ist ziemlich abwegig.

Statt Märkte abzuschotten, sollten sie offen für Wettbewerb bleiben, damit die schon jetzt existierenden Champions innovativer und produktiver werden und letztlich stärker als die Konkurrenz bleiben. Und wer ein Herz für Verbraucherinnen und Verbraucher hat, sollte nicht zulassen, dass diese die Zeche für die Ambitionen europäischer Unternehmen und der Politik zahlen. Daher, Kommissarin Vestager: Danke!

DOI: https://doi.org/10.18723/diw_wb:2019-7-3

IMPRESSUM

DIW BERLIN

DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e. V.
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin
www.diw.de
Telefon: +49 30 897 89–0 Fax: –200
86. Jahrgang 13. Februar 2019

Herausgeberinnen und Herausgeber
Prof. Dr. Tomaso Duso; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.; Prof. Dr. Peter Haan; Prof. Dr. Claudia Kemfert; Prof. Dr. Alexander Kriwoluzky; Prof. Dr. Stefan Liebig; Prof. Dr. Lukas Menkhoff; Dr. Claus Michelsen; Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.; Prof. Dr. Jürgen Schupp; Prof. Dr. C. Katharina Spieß

Chefredaktion
Dr. Gritje Hartmann; Mathilde Richter; Dr. Wolf-Peter Schill

Lektorat
Dr. Hannes Kröger

Redaktion
Renate Bogdanovic; Dr. Franziska Bremus; Rebecca Buhner; Claudia Cohnen-Beck; Dr. Daniel Kemptner; Sebastian Kollmann; Matthias Laugwitz; Dr. Alexander Zerrahn

Vertrieb
DIW Berlin Leserservice, Postfach 74, 77649 Offenburg
leserservice@diw.de
Telefon: +49 1806 14 00 50 25 (20 Cent pro Anruf)

Gestaltung
Roman Wilhelm, DIW Berlin

Umschlagmotiv
© imageBROKER / Steffen Diemer

Satz
Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

Druck
USE gGmbH, Berlin

ISSN 0012-1304; ISSN 1860-8787 (online)
Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit Quellenangabe und unter Zusendung eines Belegexemplars an den Kundenservice des DIW Berlin zulässig (kundenservice@diw.de).

Abonnieren Sie auch unseren DIW- und/oder Wochenbericht-Newsletter unter **www.diw.de/newsletter**