

Was Siemens und Alstom nur gemeinsam schaffen können, ist schleierhaft

Veröffentlicht am 31.01.2019 | Lesedauer: 4 Minuten

Von Justus Haucap



Justus Haucap ist Professor für Wettbewerbsökonomie an der Universität Düsseldorf

Quelle: picture-alliance / SCHROEWIG/RD

Das drohende Scheitern der Fusion mit Alstom hat bei Siemens-Chef Joe Kaeser eine fast allergische Reaktion hervorgerufen. Doch die EU-Wettbewerbskommissarin hat recht: Der Schutz des Wettbewerbs ist die beste Industriepolitik.

Industriepolitik ist wieder en vogue. Mit einer subventionierten Batteriefabrik soll der Untergang der Lausitz gebremst werden und durch die Zusammenlegung der Zugsparten von Alstom und Siemens soll ein neuer europäischer Champion entstehen, der dem chinesischen Weltmarktführer CRRC (</wirtschaft/article186530374/Chinas-neue-Schnellzug-Strategie-gefaehrdet-Europas-Schienen-Giganten.html>) Paroli bieten kann. Zum Schrecken zahlreicher Politiker jedoch hat die EU-Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager die Signale für die geplante Fusion erst einmal auf Rot (</wirtschaft/article187266932/Siemens-Alstom-Scheitert-Airbus-der-Schiene-waere-Boersengang-eine-Option.html>) gestellt: Durch die Elefantenhochzeit werde der Wettbewerb in Europa erheblich leiden.

Das drohende Scheitern der Fusion hat bei Siemens-Chef Joe Kaeser eine fast allergische Reaktion hervorgerufen. Technisch gesehen habe die Kommissarin zwar recht, aber dennoch sei eine Untersagung der Fusion „falsch für Europa“. Unterstützung bekam Kaeser sogleich vom Spitzenkandidaten der EVP-Fraktion im Europaparlament, Manfred Weber (CSU), demzufolge es doch nicht sein könne, „dass die EU-Kommission die konkrete Zusammenarbeit zwischen Siemens (<https://www.welt.de/themen/siemens/>) und Alstom (<https://www.welt.de/themen/alstom/>) untersagt mit dem Argument, dass dann in Europa der Wettbewerb schwieriger werden würde“.

Übersetzt heißt das im Grunde: Es kann doch nicht sein, dass die EU-Kommission die Belange der Verbraucher über die Interessen der Konzerne stellt. Zum Glück ist es aber (noch) anders: Es kann sein. Denn genau dies ist die Aufgabe der EU-Wettbewerbskommissarin: den Wettbewerb schützen und Machtkonzentrationen verhindern.

Die Kommissarin hat mit ihrer Haltung auch nicht nur technisch recht. Der Schutz des Wettbewerbs ist die beste Industriepolitik und keineswegs eine rückwärts gerichtete Vorstellung. Insbesondere in Hightech-Märkten ist Innovation der Schlüssel zum Erfolg, und Wettbewerb der beste Motor für Innovationen.

Pure Größe ist hingegen keineswegs eine Voraussetzung für Innovationen, es ist der Wettbewerb, der Unternehmen regelmäßig dazu bewegt, innovativ zu sein. Ein künstlicher Schutz vor Wettbewerb hingegen macht träge und fantasielos.

Gerade die Geschichte der deutschen Exportweltmeister zeigt doch, dass nicht das künstliche Ausschalten der Konkurrenz und pure Größe den zahlreichen Weltmarktführern der deutschen Wirtschaft zum Erfolg verholfen hat.

Internationaler Wettbewerb hat Deutschland voran gebracht

Vielmehr war es die Offenheit der deutschen Volkswirtschaft und die Wettbewerbspolitik, die deutschen Unternehmen dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt hat, die das Erfolgsrezept waren. Unsere Weltmarktführer sind nicht

entstanden, weil der Staat sie ausgesucht und vor Wettbewerb beschützt hat, sondern weil wir sie dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt haben.

Natürlich kann Industriepolitik auch einmal erfolgreich sein. Airbus ist ein viel zitiertes Beispiel, das auch für die Fusion der Zugsparten von Siemens und Alstom gern bemüht wird. Es ist auch nicht zu vermeiden, dass man einmal trifft, wenn man oft genug mit der Schrotflinte in den Wald schießt. Gleichwohl gehen viele Schüsse auch daneben, es gibt zahlreiche abschreckende Beispiele misslungener Industriepolitik.

Der Cargolifter, die absurde Förderung der deutschen Solarbranche oder letztlich auch der Transrapid sind dafür Beispiele. Insgesamt zeigt sich, dass der Schutz vor Wettbewerb regelmäßig mit einem Verlust an Innovationen einhergeht. Wenig überraschend sind bisher auch keine überzeugenden Argumente dafür vorgebracht worden, warum genau Siemens und Alstom allein nicht mehr innovativ sein können, sondern nur gemeinsam.

Die vorgebrachte Argumentation ist hingegen denkbar simpel: „Big is beautiful“, der chinesische Konkurrent CRRC ist groß, deswegen müssen wir auch groß sein. Was aber genau Siemens und Alstom allein nicht schaffen können, sondern nur gemeinsam, bleibt völlig schleierhaft. Was genau kann denn CRRC heute bewerkstelligen, das Alstom und Siemens nur gemeinsam schaffen können? Oder anders gefragt: Aber warum soll es besser sein, nur einen leistungsfähigen Anbieter in Europa zu haben statt zwei?

Ohne Wettbewerb steigen die Preise

Dass der Wettbewerb hingegen leidet und damit die Innovationsanreize sinken, ist ziemlich klar. CRRC mag zwar Weltmarktführer sein und in China, Indien und ein paar anderen Regionen hohe Marktanteile haben, in Europa ist das Unternehmen aber bisher nur von sehr untergeordneter Bedeutung, Siemens und Alstom dominieren den europäischen Markt.

Wenn europäische Bahnunternehmen nun nicht mehr zwischen konkurrierenden Angeboten von Siemens und Alstom wählen können, dürften Preissteigerungen die

Konsequenz sein, die letztlich entweder von den Bahnkunden oder vom Steuerzahler getragen werden müssen.

Aus Sicht der fusionierenden Parteien mag das eine attraktive Proposition sein, aus Sicht der Verbraucher und Steuerzahler hingegen nicht. Dass die Wettbewerbskommissarin dies offenbar auch so sieht, mag für die beteiligten Konzerne frustrierend sein, „falsch für Europa“ ist es sicher nicht.

Der Autor ist Professor für Wettbewerbsökonomie an der Universität Düsseldorf. Er war von 2008 bis 2012 der Vorsitzende der deutschen Monopolkommission.

Lesen Sie alles Wichtige rund um Wirtschaft – im täglichen **Newsletter** der WELT.

JETZT BESTELLEN

© Axel Springer SE. Alle Rechte vorbehalten.

Teilen Sie die Meinung des Autors?

JA  23

NEIN  9

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: <http://epaper.welt.de>

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/187998289>