

F.A.Z., 01.04.2019, Wirtschaft (Wirtschaft), Seite 19 - Ausgabe D1, D2, D3, R0, R1 - 789 Wörter

## STANDPUNKT

### Bahn frei für Chinas Eisenbahn

#### Wie Brüssels Veto gegen die Siemens-Alstom-Fusion den Wettbewerb behindert / Von Robert D. Atkinson

Die EU-Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager hat ihr Veto gegen die Fusion zweier führender europäischer Unternehmen eingelegt. Siemens und Alstom hatten sich darauf geeinigt, ihre Eisenbahngeschäfte zu fusionieren, um ein Unternehmen mit größerer Wettbewerbsfähigkeit gegen das weltweit führende staatliche Eisenbahnunternehmen Chinese Railway Construction Corporation (CRCC) zu gründen. Vestager hält nichts davon. Sie ist der Meinung: "Es ist unmöglich, Marktführer zu schaffen, ohne dass der Wettbewerb darunter leidet."

Im Jahr 1999 wäre Vestagers Veto sinnvoll gewesen. Damals hatte China keine nennenswerte Hochgeschwindigkeitsbahnindustrie. Aber 2004 entwarf der chinesische Staatsrat eine Eisenbahnstrategie. Sie zielte darauf ab, ausländische Eisenbahnunternehmen zu verpflichten, unter Verstoß gegen die Regeln der Welthandelsorganisation (WTO) Jointventures einzugehen und Technologie zu transferieren, wenn sie im chinesischen Markt aktiv werden wollten. Das war ein Verstoß gegen die Regeln der Welthandelsorganisation. Doch weil China das größte Hochgeschwindigkeits-Schienensystem der Welt baute, war jeder ausländische Anbieter gezwungen, mitzumachen.

Der Plan, kombiniert mit umfangreichen staatlichen Subventionen, zahlte sich aus. In kürzester Zeit konnten die chinesischen Produzenten Marktanteile gewinnen. Die chinesische Regierung hat etwas verstanden, was Vestager noch nicht verstanden hat: Um Marktanteile außerhalb des geschützten Inlandsmarktes zu gewinnen, benötigten die Unternehmen eine gewisse Größe. So fusionierte die Regierung die beiden führenden chinesischen Eisenbahnunternehmen zu einem leistungsfähigen nationalen, staatseigenen Marktführer. Nicht nur, dass CRCC fast alle chinesischen Bahnprojekte zugesichert wurden, nein, CRCC exportiert auch Züge, die durch enorme Exportsubventionen der Regierung gefördert werden. 2016 lieferte CRCC weltweit mehr als zwei Drittel aller Züge, die Unternehmen Alstom und Siemens verloren erhebliche Marktanteile.

Angesichts dieser verzerrten Wettbewerbsbedingungen hatte die EU drei Optionen. Erstens, sie hätte ihren Markt zum Schutz inländischer Unternehmen schließen und gleichzeitig Alstom und Siemens subventionieren können. Das widersprach dem EU-Bekenntnis zu Globalisierung und offenen Märkten.

Zweitens hätte die EU Chinas unlautere Praktiken bei der WTO anzeigen können. Ein Befürworter des Vestager-Vetos schreibt dazu: "Die Lösung zugunsten der europäischen Eisenbahnindustrie ist unter anderem eine Koalition von Ländern, die China zwingen sollte, sich an die Regeln des lautereren Wettbewerbes zu halten." Vestager stimmt zu. Aber wie will die EU das bewerkstelligen? Die WTO hat keine klagefähigen Vorschriften gegen die Monopolbildung. Und ihre Bestimmungen gegen Subventionen und Zwangstechnologietransfer haben sich als weitgehend nicht durchsetzbar erwiesen. Zudem: Wo war Vestager, als China den Fusionsprozess der beiden Unternehmen mit CRCC im Jahr 2015 erlaubte? Das wäre die Zeit gewesen, ihre Fusion anzufechten. Vielleicht glauben die EU-Kommissare, dass der chinesische Präsident Xi Jinping, falls sie sich laut genug beschwerten, sagen wird, dass es ihm leid tue.

Die dritte Option ist die Genehmigung von Fusionen, so dass zusammengelegte Unternehmen die erforderliche Größe erreichen, um gegen geschützte ausländische Wettbewerber anzutreten. Die Gegner werden leugnen, dass es auf die Größe ankommt. Sie werden sogar argumentieren, dass die Größe die Unternehmen weniger flexibel macht.

Möglicherweise spielt die Größe im Bereich der chemischen Reinigung keine Rolle, aber mein Ko-Autor Michael Lind und ich legen in der Studie "Big is Beautiful" Folgendes dar: Größe ist für viele Unternehmen in der Hochtechnologiebranche eine überlebenswichtige Angelegenheit. Zunächst einmal kann Größe wertvolle Effizienzgewinne bedeuten. Alstom und Siemens schätzten, dass die Fusion jährliche Einsparungen von 470 Millionen Euro ermöglicht hätte. Selbst wenn diese Summe um die Hälfte überbewertet wird, sind es immer noch reale Einsparungen. Darüber hinaus zeigen Studien, dass Großunternehmen häufig auch innovativer sind als mittelständische Unternehmen, zum Teil weil sie den Rahmen und die Möglichkeit haben, erhebliche Summen in Forschung und Entwicklung zu investieren. Nicht zuletzt sind innovative Industriezweige wie die Hochgeschwindigkeitsindustrie durch hohe Fixkosten im Verhältnis zu den Nebenkosten gekennzeichnet: Der Entwurf und Bau des ersten Zuges sind wesentlich teurer als der Bau des zweiten, so dass zusätzliche Umsätze es ermöglichen, mehr Gewinne in die Entwicklung der nächsten Generation von Innovationen zu investieren. Dies ist der Grund, weshalb CRCC 2017 mit seinem größeren Marktanteil 1,25 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung investieren konnte und nicht wie Alstom nur 194 Millionen Euro (dreimal weniger als der Umsatzanteil von CRCC). Im Laufe der Zeit wird dieser Unterschied entscheidend für den Marktanteil und das Überleben sein.

Wenn Vestager also sagt, dass "wir möchten, dass die Unternehmen Wettbewerber haben", sollte sie stattdessen sagen: "Wir möchten, dass europäische Unternehmen im Geschäft bleiben." Denn das Risiko besteht darin, dass chinesische Marktführer sie aus dem Geschäft verdrängen und einen noch konzentrierteren Markt hinterlassen. Das Verbot von Unternehmensfusionen, um die Wettbewerbsfähigkeit zu garantieren, macht diesen Standard des Verbraucherschutzes zur Farce.

Die Europäische Kommission hat angekündigt, dass es sich dabei um einen Prozess zur Neubewertung der Wettbewerbspolitik im Hinblick auf wettbewerbsrechtliche Aspekte handeln wird. Dieser Prozess kann nicht früh genug beginnen.

Robert D. Atkinson ist Präsident und Gründer der Denkfabrik Information Technology and Innovation Foundation (ITIF) in Washington und Autor des Buches "Big is Beautiful: Debunking the Myth of Small Business."

**Autor/en:** Atkinson, Robert D.

**Serie:** Standpunkte

Alle Rechte vorbehalten. © Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH

Alle Daten und Artikel sind urheberrechtlich geschützt. Die Verwendung ist nur zum eigenen dienstlichen Gebrauch möglich. Nicht gestattet sind insbesondere jegliche Weitergabe an Dritte, Vervielfältigung sowie mechanische und oder elektronische Speicherung. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts der Beiträge besteht keine Haftung und Gewährleistung.