

Mit Vater Staat an die Spitze

Zur Strategie der protektionistisch denkenden Regierungen gehört auch die Zucht "nationaler Champions." Sie versuchen deshalb immer wieder, die Gesetze des Marktes auszuhebeln und nationale Schwergewichte zu schaffen.

Gegen das Votum des Bundeskartellamtes und gegen den Rat der unabhängigen Monopolkommission erteilte das Bundeswirtschaftsministerium dem Energiekonzern Eon im Jahr 2003 eine so genannte Ministererlaubnis. Der Stromversorger darf Deutschlands größten Ferngas Händler Ruhrgas übernehmen. Das Ziel der Berliner Strategen: Eon soll als "nationaler Champion" auf Augenhöhe mit mächtigen Konglomeraten wie Russlands Erdgasmonopolist Gasprom verhandeln.

Die Hoffnungen haben sich nicht erfüllt. Für sein neues Milliardenprojekt, die Erschließung eines Erdgasfeldes in Westsibirien und den Bau der Ostseepipeline, wählte Gasprom nicht etwa Eon als bevorzugten Partner, sondern den Chemiekonzern BASF und dessen Tochter Wintershall. Eon darf als dritter Partner an Bord gehen - eine Demütigung für den "Champion".

Verstoß gegen die liberalen EU-Wirtschaftsprinzipien

Trotz solcher Rückschläge versuchen Regierungen immer wieder, die Gesetze des Marktes auszuhebeln und nationale Schwergewichte in Branchen zu schaffen, die ihnen strategisch besonders wichtig erscheinen. Meist geht es um stark regulierte Wirtschaftszweige, etwa die Energieversorgung, die Logistik oder die Telekommunikationsbranche. Das jüngste Beispiel für staatlichen Interventionismus bildet die von der französischen Regierung eingefädelt Fusion von Gas de France und Suez. "Wirtschaftspatriotismus" nennt Paris diesen Verstoß gegen die liberalen Wirtschaftsprinzipien der EU.

Der Erfolg "nationaler Champions" ist zumindest dann fragwürdig, wenn ihre Übermacht den Wettbewerb hemmt. Eon sitzt auf Milliarden Euro liquider Mittel, zugleich trägt der mächtige Konzern Verantwortung für die hohen Strom- und Erdgaspreise, die mittlerweile viele energieintensiv produzierende deutsche Unternehmen in ihrer Existenz bedrohen. Die Politik hat stark dazu beigetragen, dass vier Verbundunternehmen - Eon, RWE, Vattenfall Europe und EnBW - rund 90 Prozent der Kraftwerkskapazität im Land kontrollieren und damit die Strompreise fast beliebig steuern können.

Das Ende der hohen Renditen ist absehbar

Die Deutsche Post ist nicht zuletzt dank saftiger Gewinne aus dem als Monopol geschützten Briefbereich international zur Nummer eins in der Logistik aufgestiegen. In 15 Jahren hat sich das Unternehmen vom verlustträchtigen Beamtenapparat zum

Großkonzern gemausert, der außer in Nordkorea in praktisch jedem Land der Welt aktiv ist. Dort stellt sich die Paket- und Logistiktochter DHL der Konkurrenz, im Heimatmarkt bleibt der Konzern auf vielen Feldern Platzhirsch - und verteidigt seine Stellung mit teils zweifelhaften Methoden.

Kürzlich hat die Regulierungsbehörde Bundesnetzagentur ein Missbrauchsverfahren gegen die Post eingeleitet. Der Vorwurf: Mit Dumping würden Wettbewerber, die seit einem Jahr Briefe sammeln, sortieren und der Post liefern dürfen, aus dem Markt gedrängt. In der Briefsparte hat die Post viel zu verlieren, sie steuert gut die Hälfte der Gewinne bei. Das Ende der hohen Renditen ist absehbar, Ende 2007 läuft das Briefmonopol aus.

Echten Wettbewerb erlebt die Post vorerst nur in der Paketsparte. Im Privatkundengeschäft hält Hermes, eine Tochter des Otto Versand, 15 Prozent am Markt. Hermes-Chef Hanjo Schneider will in den nächsten zwei Jahren ein Viertel erreichen. Um die lukrativeren Unternehmenskunden werben auch die US-Anbieter Fedex und UPS, die holländische TNT und Tochterfirmen von Frankreichs La Poste und der britischen Royal Mail.

Missbrauch marktbeherrschender Stellung kaum nachweisbar

Fast uneingeschränkter "national Champion" ist nur die Bahn. Zwar betont ihr Chef Hartmut Mehdorn gern, Deutschland liege beim Wettbewerb auf der Schiene im europäischen Vergleich weit vorn. Dass hier zu Lande rund 200 Eisenbahnunternehmen aktiv sind, hat aber wenig zu bedeuten. Beim Regionalverkehr haben die Wettbewerber der Bahn fünf Prozent, im Güterverkehr zehn Prozent Marktanteil.

Ob die Bahn ihre marktbeherrschende Stellung missbraucht und Wettbewerber behindert, ist kaum nachzuweisen. Hinter vorgehaltener Hand beklagt sich mancher Konkurrent, doch wer für den Zugang zum Netz auf die Deutsche Bahn angewiesen ist, hält sich zurück. Streitfälle seien stets gütlich geregelt worden, erklärt die Bahn. "Die Methoden sind subtil, aber wirksam", heißt es aus dem Konzernumfeld.

© *Financial Times Deutschland*

<http://www.wissen.de/wde/generator/wissen/services/nachrichten/ftd/PW/53844.html>