

Schriftenreihe der Hochschule Speyer

Band 189

Neue Entwicklungen in der Eisenbahnpolitik

Herausgegeben von

**Alexander Eisenkopf
Andreas Knorr**



Duncker & Humblot · Berlin

ALEXANDER EISENKOPF/ANDREAS KNORR (Hrsg.)

Neue Entwicklungen in
der Eisenbahnpolitik

Schriftenreihe der Hochschule Speyer

Band 189

Neue Entwicklungen in der Eisenbahnpolitik

Herausgegeben von

Alexander Eisenkopf
Andreas Knorr



Duncker & Humblot · Berlin

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen
Wiedergabe und der Übersetzung, für sämtliche Beiträge vorbehalten

© 2008 Duncker & Humblot GmbH, Berlin

Fotoprint: Berliner Buchdruckerei Union GmbH, Berlin

Printed in Germany

ISSN 0561-6271

ISBN 978-3-428-12649-1

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☺

Internet: <http://www.duncker-humblot.de>

Vorwort

2007 legte die Monopolkommission erstmals ein – fortan alle zwei Jahre zu erstellendes – Sondergutachten nach § 36 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vor. Diesem gesetzlichen Auftrag folgend untersuchte die Monopolkommission darin den Stand und die absehbare Entwicklung des Wettbewerbs auf den Märkten des Eisenbahnwesens in der Bundesrepublik Deutschland. Zur Vorbereitung ihres Sondergutachtens beauftragte die Monopolkommission die beiden Herausgeber dieses Bandes mit der Erstellung von Forschungsgutachten zu aktuellen Fragestellungen der Eisenbahnpolitik. Diese wurden Ende Dezember 2006 von der Monopolkommission abgenommen und sollen hiermit in leicht überarbeiteter und aktualisierter Form einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt werden. Wir danken der Monopolkommission, insbesondere ihrem Vorsitzenden, Herrn Prof. Dr. Dr. h.c. *Jürgen Basedow* LL.M, ihrem Generalsekretär, Herrn Dr. *Horst Greiffenberg*, sowie dem für die Projektbetreuung zuständigen wissenschaftlichen Mitarbeiter, Herrn Dr. *Andreas Arndt*, für die jederzeit überaus angenehme Zusammenarbeit. Last, but not least gebührt Frau *Ilse Steiger* großer Dank für die stets umsichtige und sachkundige Formatierung des Bandes.

Speyer / Friedrichshafen, im Oktober 2007

Andreas Knorr
Alexander Eisenkopf

Inhaltsverzeichnis

Intermodale Wettbewerbsbeziehungen im Verkehr und Wettbewerbsverzerrungen Von <i>Alexander Eisenkopf, Carsten Hahn, Christian Schnöbel</i>	9
Die Bahnreform in Großbritannien Von <i>Andreas Knorr</i>	139
Die Bahnreform in Schweden Von <i>Andreas Knorr</i>	191
Der Liberalisierungsindex Bahn 2004 – eine kritische Würdigung Von <i>Andreas Knorr</i>	229
Verzeichnis der Autoren	256

Intermodale Wettbewerbsbeziehungen im Verkehr und Wettbewerbsverzerrungen

Von Alexander Eisenkopf

unter Mitarbeit von Carsten Hahn und Christian Schnöbel

I. Problemstellung und Gang der Untersuchung

Der intermodale Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten und eventuelle Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern bilden seit vielen Jahren einen Schwerpunkt der verkehrspolitischen Diskussion. Erstaunlicherweise mangelt es in der Literatur aber weitgehend an Forschungsarbeiten, die sich dem Problem der Abgrenzung relevanter Märkte im Transportsektor aus intermodaler Perspektive widmen. Erst in jüngster Zeit sind Studien vorgelegt worden, welche die intermodalen Wettbewerbsbeziehungen zwischen den Verkehrsträgern intensiver bearbeiten.¹ Differenzierte Analysen der Wettbewerbs- und Substitutionsbeziehungen sind aber eine zentrale Voraussetzung der Beurteilung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern – und bilden den Kern der Problemstellung dieser Studie.

Eine besondere Bedeutung kommt in diesem Kontext dem Schienenverkehr zu. Ein in der verkehrspolitischen Diskussion häufig vorgetragenes Argument läuft darauf hinaus, dass die Eisenbahn aufgrund von Wettbewerbsverzerrungen gegenüber dem Straßenverkehr und dem Luftverkehr, aber auch der Binnenschifffahrt benachteiligt sei. Wettbewerbsnachteile infolge von Abweichungen der künstlich gesetzten oder natürlichen Wettbewerbsbedingungen können aber nur relevant sein, wenn die angesprochenen Verkehrsträger tatsächlich im Wettbewerb stehen, d. h. auf demselben gemeinsamen Markt agieren.

Daher soll im Folgenden vertiefend untersucht werden, inwieweit der Schienenverkehr tatsächlich in verschiedenen Marktsegmenten mit anderen Verkehrsträgern konkurriert. Die Prüfung der wechselseitigen Substitutionsmöglichkeiten und Wettbewerbsbeziehungen muss dabei konsequenterweise dem Bedarfsmarktkonzept folgen, also die Austauschbarkeit aus der Sicht der Nach-

¹ Vgl. die Arbeit von *Zauner* (2006) und die Studie von *WIK-Consult* (2006).

frager herausarbeiten. Hierbei spielt die vertiefende Untersuchung der Kriterien des Verkehrsmittelwahlverhaltens der Nachfrager im Güter- und Personenverkehr eine wichtige Rolle.

Für die Analyse der intermodalen Wettbewerbsbeziehungen haben auch die intramodalen Wettbewerbsbeziehungen auf den einzelnen verkehrsträgerbezogen abgegrenzten Märkten eine nicht zu vernachlässigende Bedeutung. Auffällig ist hier die Diskrepanz zwischen der zumeist hohen Wettbewerbsintensität im Luftverkehr, Straßenverkehr und Binnenschiffsverkehr und der derzeit noch relativ geringen Verbreitung des intramodalen Wettbewerbs auf den Märkten des Schienenverkehrs. Eine Belebung des intramodalen Wettbewerbs im Schienenverkehr kann zudem Indizien hinsichtlich der Marktrelevanz intermodaler Wettbewerbsverzerrungen geben, da hiervon auch neu in den Markt eintretende Anbieter betroffen wären. Daher ist im Rahmen der Untersuchung auch eine Erörterung des intramodalen Wettbewerbs auf den Verkehrsmärkten und insbesondere der Möglichkeiten und Grenzen des Wettbewerbs auf den Schienenverkehrsmärkten vorzunehmen.

Letztlich sollte für die einzelnen Teilmärkte die Frage möglicher Verzerrungen des Wettbewerbs im Detail untersucht werden. Als Wettbewerbsverzerrungen wirken unterschiedliche Grade der Wegekostenanlastung, wettbewerbsrelevante Unterschiede bei Steuern und Subventionen, nicht internalisierte externe Kosten sowie spezifische institutionelle Besonderheiten der einzelnen Marktsegmente. Daher sind auch die potentiellen Wettbewerbsverzerrungen teilmärktbezogen zu diskutieren.

Der Gang der Untersuchung folgt der Logik der skizzierten Problemstellung. Kapitel II. widmet sich dem Problem der Abgrenzung relevanter Märkte im Transportsektor und dem Stand des intramodalen Wettbewerbs auf den einzelnen Märkten aus Verkehrsträgerperspektive. Daran anschließend wird in den Kapiteln III. und IV. der Wettbewerb auf den Personenverkehrs- und Güterverkehrsmärkten analysiert. Hierbei wird eine konsequent nutzerorientierte Perspektive eingenommen, d. h. die Märkte werden aus der Sicht des Kunden abgegrenzt. In beiden Fällen erfolgt eine differenzierte Diskussion der Determinanten des Verkehrsmittelwahlverhaltens. Die identifizierten Bestimmungsfaktoren der Verkehrsmittelwahl sind besonders wichtig für die Ableitung von Substitutionsbeziehungen zwischen den Verkehrsträgern.

Im Personenverkehr (Kapitel III.) wird zwischen Personennahverkehr und Personenfernverkehr differenziert, wobei für den Personennahverkehr die Zugehörigkeit des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs zu einem gemeinsamen Markt überprüft wird. Zudem wird analysiert, inwiefern der Motorisierte Individualverkehr (MIV) als Substitut des ÖPNV anzusehen ist, eine Frage, die sich auch im Personenfernverkehr stellt. Hier stehen allerdings die Wettbewerbsbeziehungen zum Luftverkehr im

Vordergrund, insbesondere zum neuen Marktsegment der Low Cost Airlines. Sowohl für den MIV als auch für den Luftverkehr werden in Kapitel III., Pkt. 3. mögliche Wettbewerbsverzerrungen auf ihre Validität geprüft.

Kapitel IV. widmet sich nach der Diskussion der güterverkehrs-spezifischen Parameter der Verkehrsmittelwahl den Wettbewerbsbeziehungen zwischen Schienenverkehr und Binnenschifffahrt sowie Straßengüterverkehr. Hier werden anhand der Angebots- und Nachfragestrukturen gemeinsame Märkte abgegrenzt und anschließend wiederum Quellen potentieller Wettbewerbsverzerrungen überprüft. Die Studie schließt mit einer zusammenfassenden Bewertung der Relevanz von Wettbewerbsverzerrungen im intermodalen Wettbewerb und deren Bedeutung im Spannungsverhältnis von intermodalem und intramodalem Wettbewerb im Schienenverkehr.

II. Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten aus Sicht des Schienenverkehrs

1. Abgrenzung relevanter Märkte

Bevor die Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs auf einem Markt analysiert werden kann, ist zunächst der Markt-begriff zu klären. In der volkswirtschaftlichen Literatur bezeichnet der „Markt“ den ökonomischen Ort des Tausches zwischen Anbietern und Nachfragern, auf dem sich die Preisbildung vollzieht. Der Markt ermöglicht demnach, dass Anbieter und Nachfrager miteinander in Kontakt treten und Informationen austauschen, um Güter und Dienstleistungen zu kaufen und zu verkaufen.²

Für eine Wettbewerbsanalyse ist diese volkswirtschaftliche Definition des Markt-begriffs allerdings nicht ausreichend. Stattdessen ist hier der *ökonomisch relevante Markt* von Belang. Dieser zeichnet sich dadurch aus, dass er alle miteinander im Wettbewerb stehenden Anbieter bzw. Nachfrager umfasst. Der relevante Markt ist demzufolge so abzugrenzen, dass von den nicht zum relevanten Markt zählenden Anbietern bzw. Nachfragern keine oder nur vernachlässigbar geringe Einflüsse auf das wettbewerbliche Verhalten der zum relevanten Markt gehörenden Gruppe von Anbietern bzw. Nachfragern ausgehen.³

Die Abgrenzung des relevanten Marktes erfolgt typischerweise nach sachlichen und räumlichen Kriterien. Während sich die sachliche Markt-abgrenzung mit der Frage beschäftigt, welche Leistungen bzw. Produkte einem relevanten

² Vgl. Demmler (1997), S. 35.

³ Vgl. Schmidt (2001), S. 49.