
VON DER ÜBERLAND-VERKEHRSORDNUNG ZUM BINNENMARKT

Funktionsfähiger Wettbewerb im Verkehr

Megatrends im Verkehr

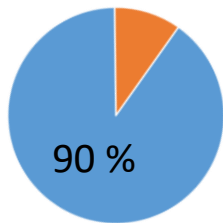
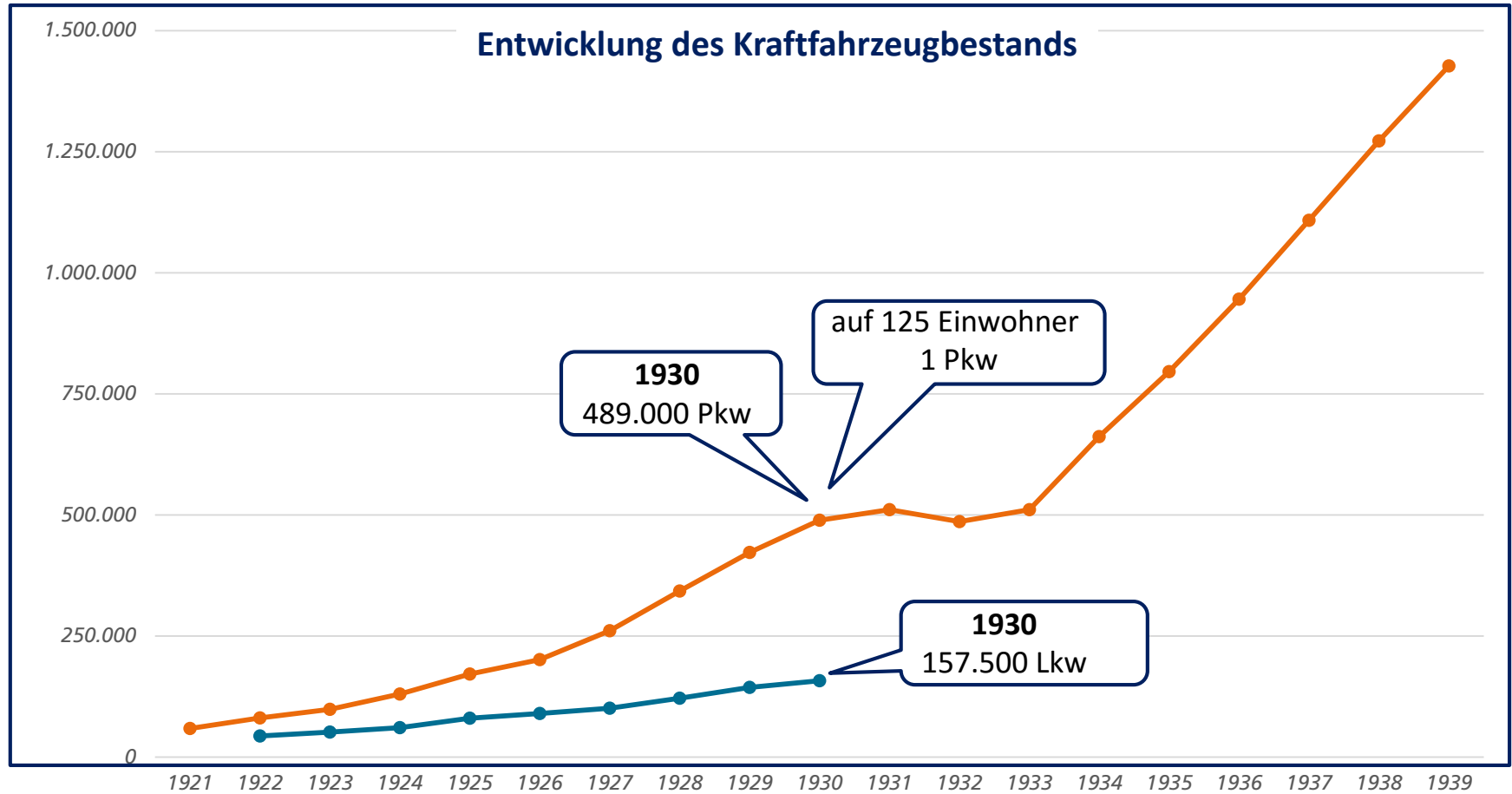
Koblenz 05.05.2017

Prof. Dr. Tobias Bernecker

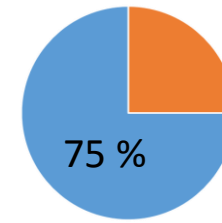
Hochschule Heilbronn

Verkehrsbetriebswirtschaft

- 1. Staatliche Regulierung des Verkehrsmarktes in Deutschland**
- 2. Die Europäische Idee eines wettbewerblich organisierten Verkehrsmarktes**
- 3. Umsetzung des Wettbewerbsprinzips im Verkehr**
- 4. Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs**
- 5. Erkenntnisse**



**Marktbeherrschende
Stellung der Eisenbahn
1930**



Kapitel V

Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen

II. Personenkraftfahrlinien

- Überlandverkehr: regelmäßige Personenbeförderung über die Grenzen eines Gemeindebezirks
- Verkehrsgenehmigung nur „wenn das Unternehmen den öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft“

III. Güterfernverkehr

- Genehmigungspflicht für gewerblichen Güterkraftverkehr ab 50 km
- ministeriell festgesetzte Beförderungspreise
- Kein Preiswettbewerb mit dem gemeinwirtschaftlichen Schienengüterverkehr

- Entscheidung über die Anwendbarkeit der Überland-Verkehrsordnung durch die obersten Landesbehörden
- Anhörung des Gewerbes, der Reichsbahn und der Reichspost
- Kein ordentlicher Rechtsweg (Bindung der Rechtsprechung)

Die Festlegungen der Überland-Verkehrsordnung gelten als wesentliche gewerberechtliche Grundlage

- für das **Personenbeförderungsgesetz** (1934/1952)
- für das **Güterkraftverkehrsgesetz** (1935/1952)

- Etablierung einer **stark regulierten Marktordnung** mit den Merkmalen ...
 - Eisenbahn-Schutzrecht
 - Weitestgehende Ausschaltung des Wettbewerbs
 - Übertragende Rolle des Staates als Anbieter von Verkehrsdienstleistungen
- **Volkswirtschaftliche Begründung:** „Besonderheitenlehre“ des Verkehrs – Marktversagen als „konstitutives Merkmal“ des Verkehrsmarktes
- **Politische Praxis:** Gewollte Aufrechterhaltung monopolartiger Strukturen aufgrund von hohen Mark Austrittsschranken für etablierte Marktteilnehmer (v.a. Lock-In und Pfadabhängigkeiten bei der staatlichen Eisenbahn)
- Dennoch liegt **kein vollständiges natürliches Monopol** vor, da keine hohen Markteintrittsschranken für potenzielle Marktteilnehmer:
 - einfache Fahrzeugverfügbarkeit
 - rasches Wachstum der Infrastruktur
 - keine benutzungsproportionale Beteiligung an der Infrastrukturfinanzierung
 - keine Anlastung von Drittkosten (externen Kosten)

Verkehrspolitik der ersten Nachkriegszeit: Neufassung der Linienverkehrsdefinition 1951

Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934

§ 4 alt

„Eine Beförderung gilt als linienmäßig, wenn während eines Zeitraumes von zwei aufeinanderfolgenden Monaten im Jahr wöchentlich mehr als zwei Fahrten zwischen bestimmten Punkten ausgeführt werden und das Unternehmen dem öffentlichen Verkehr dient. Alle übrigen Beförderungen gelten als nicht linienmäßig.“



„§ 4 neu

Eine Beförderung gilt als linienmäßig, wenn planmäßig Fahrten zwischen bestimmten Punkten ausgeführt werden, die dem öffentlichen Verkehr dienen.“

Begründung

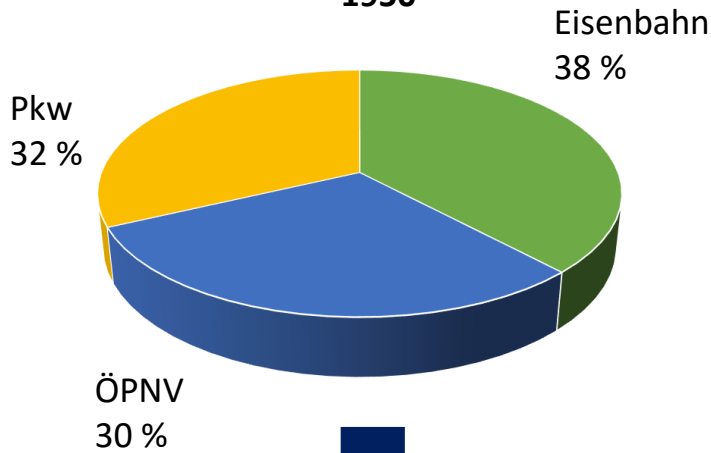
... Damit wird aber dem Interesse des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Überlandwagenverkehr und der notwendigen Ordnung im gewerblichen Personenverkehr nicht genügend Rechnung getragen.

Vielfach werden Fahrten zwischen bestimmten Punkten als Überlandwagenverkehr durchgeführt, obgleich diese Fahrten, abgesehen von der Zahl der Fahrten, in vollem Umfange den Charakter eines Linienverkehrs tragen. ...

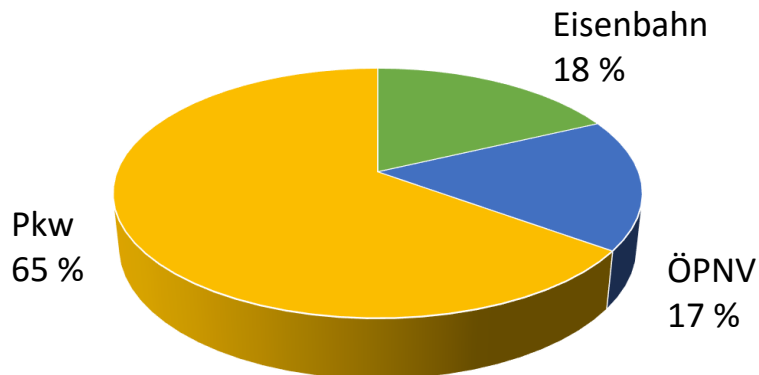
Diesen bereits bei dem Erlaß des Änderungsgesetzes von 1937 erkannten und bei der schnellen Aufwärtsentwicklung des Omnibusverkehrs in der Zeit seit der Geldreform heute mehr denn früher gegebenen Notwendigkeiten zur Aufrechterhaltung der Ordnung im gewerblichen Straßenpersonenverkehr soll Rechnung getragen werden.

Personenverkehr

1950

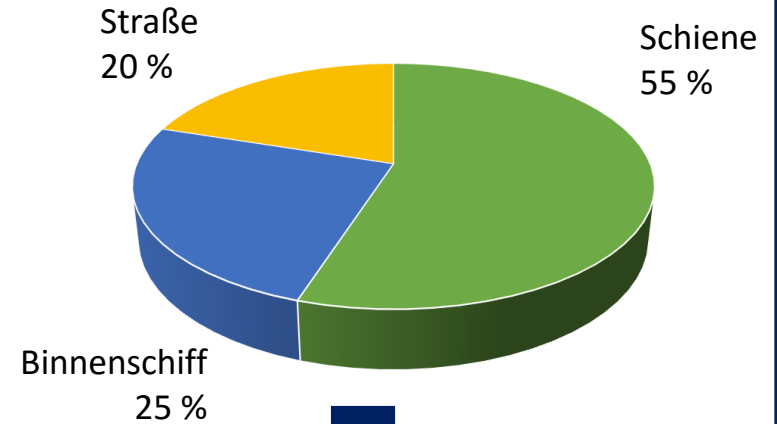


1960

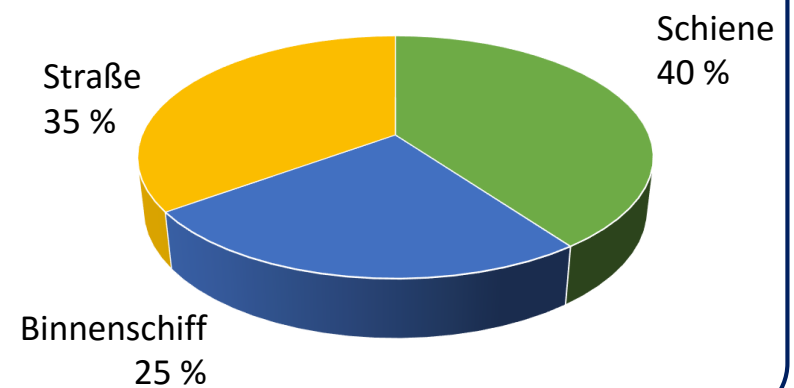


Güterverkehr

1950



1960



ARTIKEL 75

1. Zur Durchführung des Artikels 74 wird der Rat unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrs bis zum Ende der zweiten Stufe einstimmig, danach mit qualifizierter Mehrheit, auf Vorschlag der Kommission und nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses sowie der Versammlung

a) für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten gemeinsame Regeln aufstellen;

b) für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind, die Bedingungen festlegen;

c) alle sonstigen zweckdienlichen Vorschriften erlassen.

2. Die in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Vorschriften werden im Laufe der Übergangszeit erlassen.

ARTIKEL 79

1. Im Verkehr innerhalb der Gemeinschaft werden spätestens vor dem Ende der zweiten Stufe die Diskriminierungen beseitigt, die darin bestehen, daß ein Verkehrsunternehmer in denselben Verkehrsverbindungen für die gleichen Güter je nach ihrem Herkunfts- oder Bestimmungsland unterschiedliche Frachten und Beförderungsbedingungen anwendet.

Zehn Maßnahmenbereiche:

Vier Eckpfeiler:

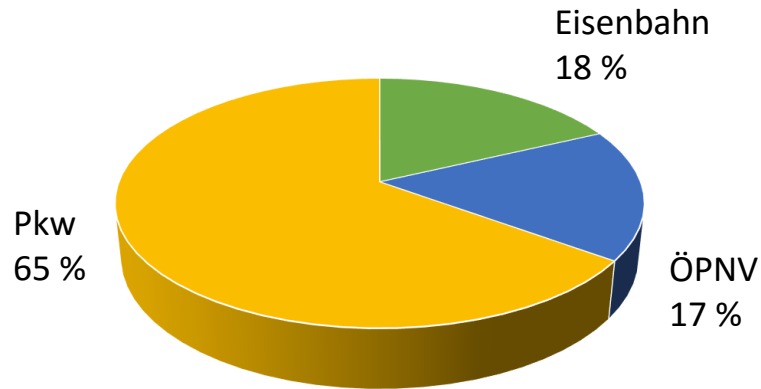
- A. Nationale und internationale Gleichbehandlung der Verkehrsträger**
- B. finanzielle Eigenständigkeit der Unternehmen**
- C. Handlungsfreiheit der Unternehmen**
- D. freie Wahl der Verkehrsnutzer**

- I. Beseitigung der nicht berechtigten Unterstützungstarife
- II. Abkommen über die Maße und Gewichte
- III. Beseitigung der staatlichen Beihilfen
- IV. Internationaler Beförderungsvertrag
- V. Beseitigung der Behinderung des freien Durchgangsverkehrs im Bereich des Straßenverkehrs
- VI. Lockerung der internationalen Kontingente
- VII. Zulassung nichtstaatlicher Verkehrsunternehmen zum Binnenverkehr
- VIII. Beseitigung der Diskriminierung auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen
- IX. Aufhebung der Beschränkung der Niederlassungsfreiheit
- X. Lockerung der innerstaatlichen Kontingentierungssysteme

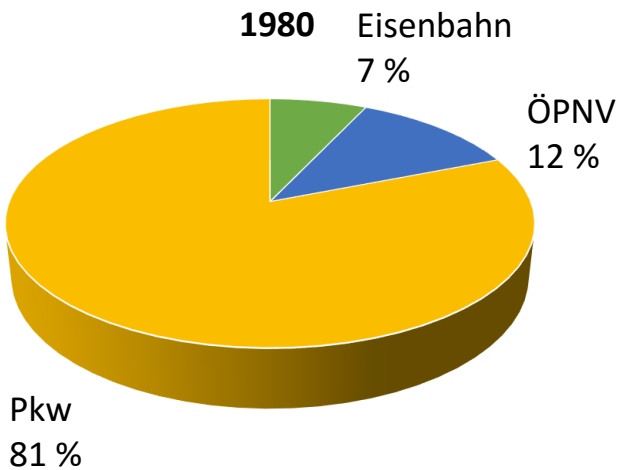


Personenverkehr

1960

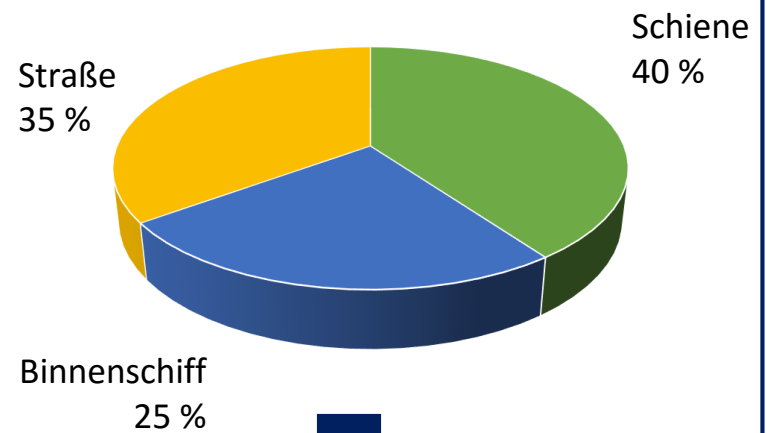


1980

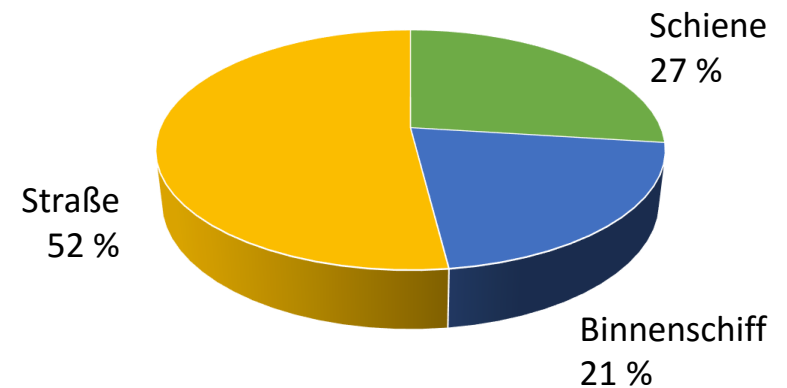


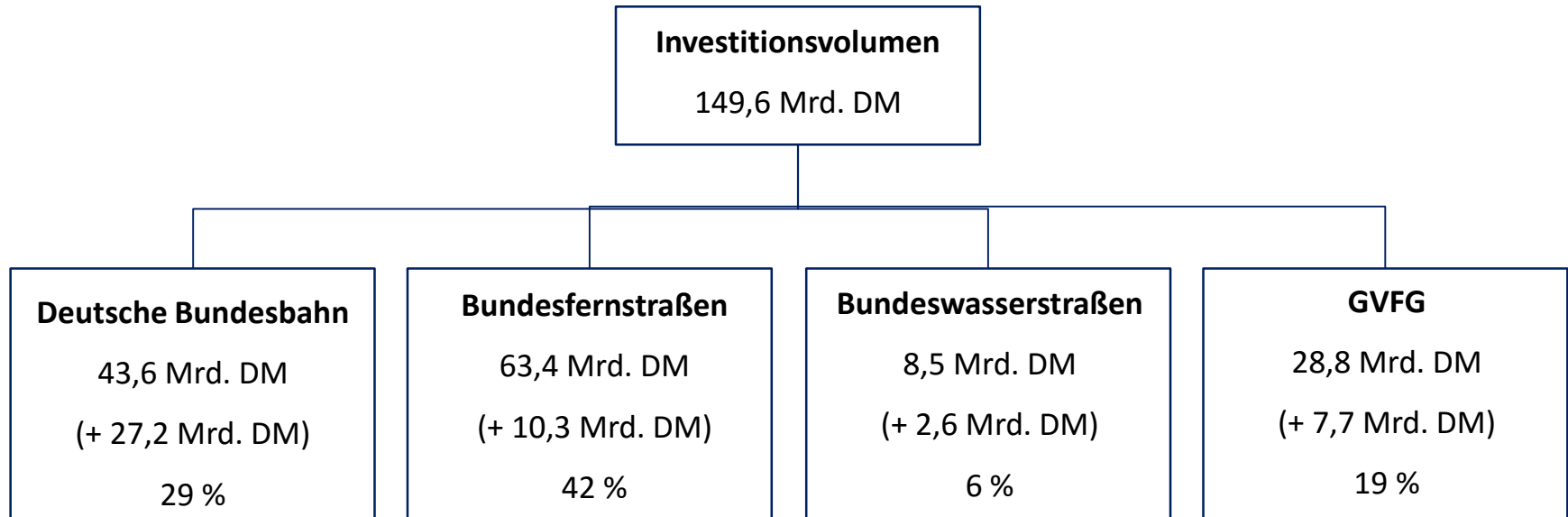
Güterverkehr

1960



1980





Ende 1979 fest disponiert:

140,2 Mrd. DM

(94 %)

16. September 1982

Das europäische Parlament entschließt sich, gestützt auf Artikel 75 des EWG-Vertrags, gegen den Rat der Europäischen Gemeinschaft beim EuGH ein **Verfahren wegen Untätigkeit** im Bereich der gemeinsamen Verkehrspolitik einzureichen.

22. Mai 1985

Urteil des EuGH:

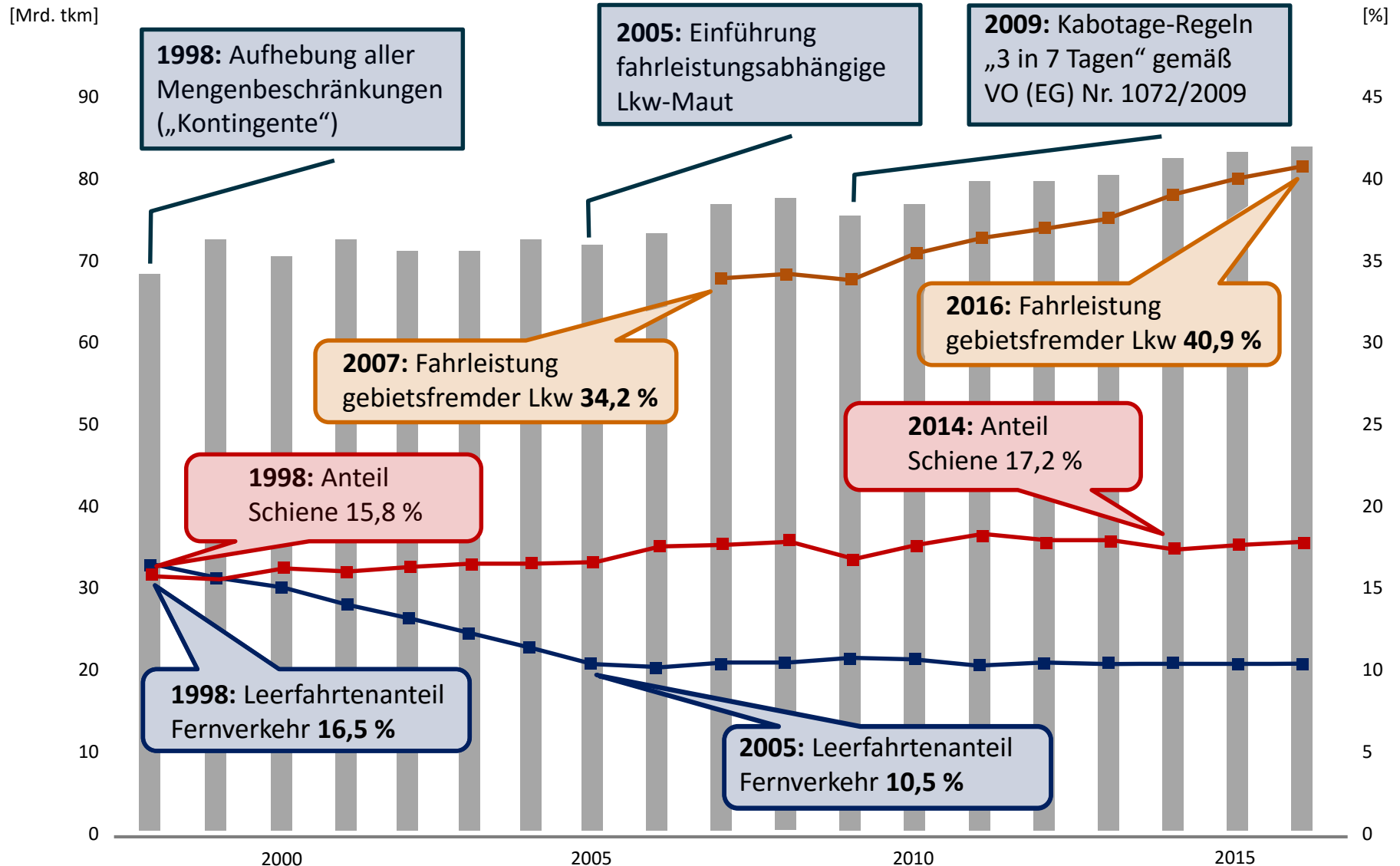
„Der Klage wird (teilweise) stattgegeben“:

- Verpflichtung zur Schaffung eines gemeinsamen Binnenmarktes für Verkehrsdienstleistungen
- Die Verpflichtung ist unabhängig vom bestehenden Grad der Harmonisierung
- Aber: keine gerichtliche Festlegung konkreter Fristen

30 Juni 1985

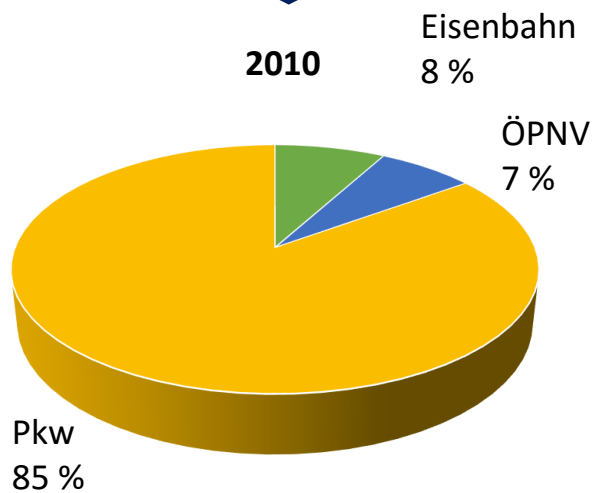
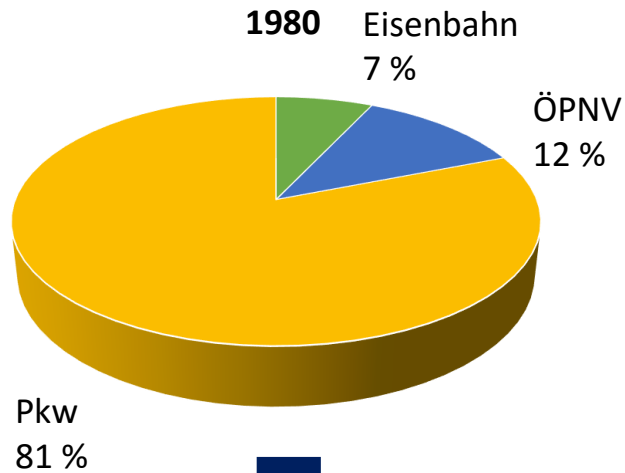
Mailänder Beschlüsse der Staats- und Regierungschefs:

- Fester Willen zur Europäischen Union
- Vollendung des Binnenmarkts zum 31.12.1992
- Konvergenz der wirtschaftspolitischen Zusammenarbeit
- „Vorrangige Schaffung eines freien Markts für den Güterverkehr“

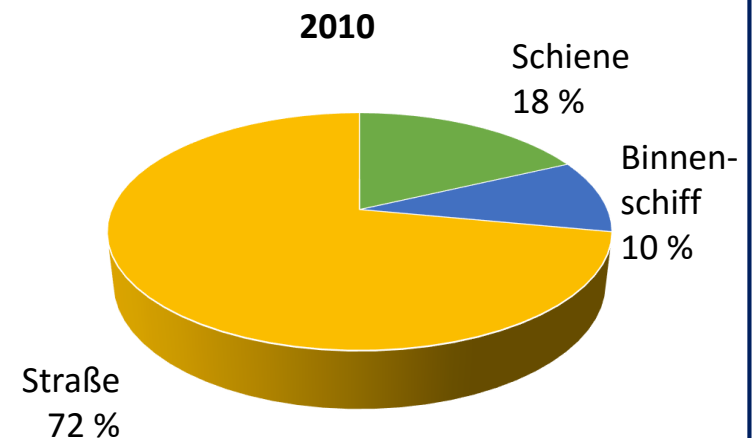
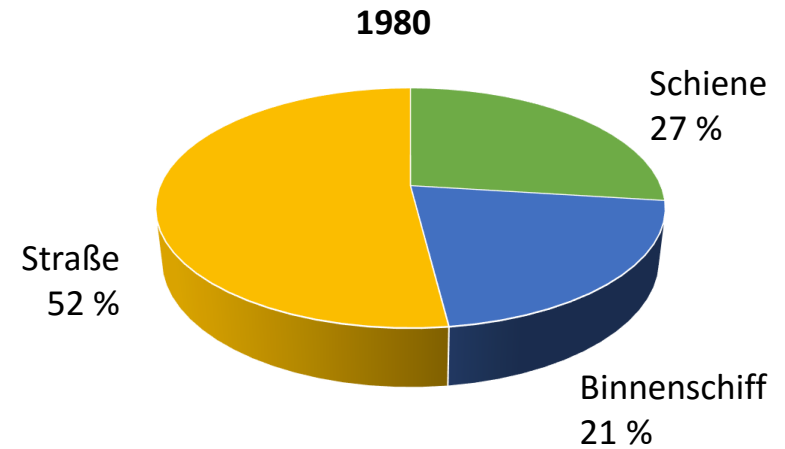


Datenquellen: BGL-Infothek (2017), BAG (2017), eigene Berechnungen

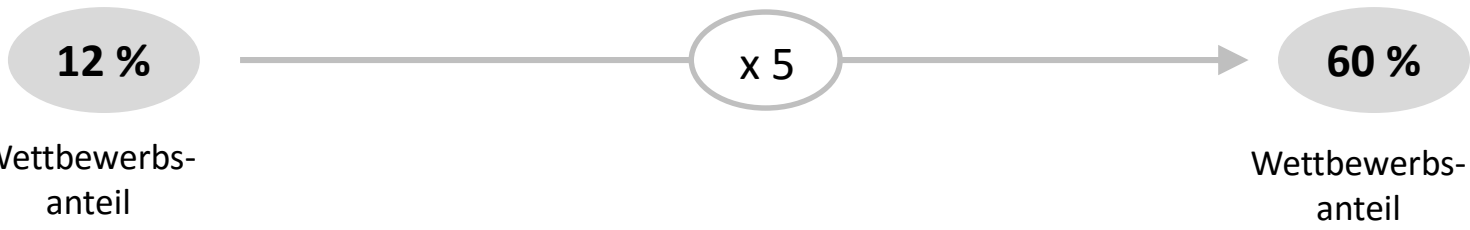
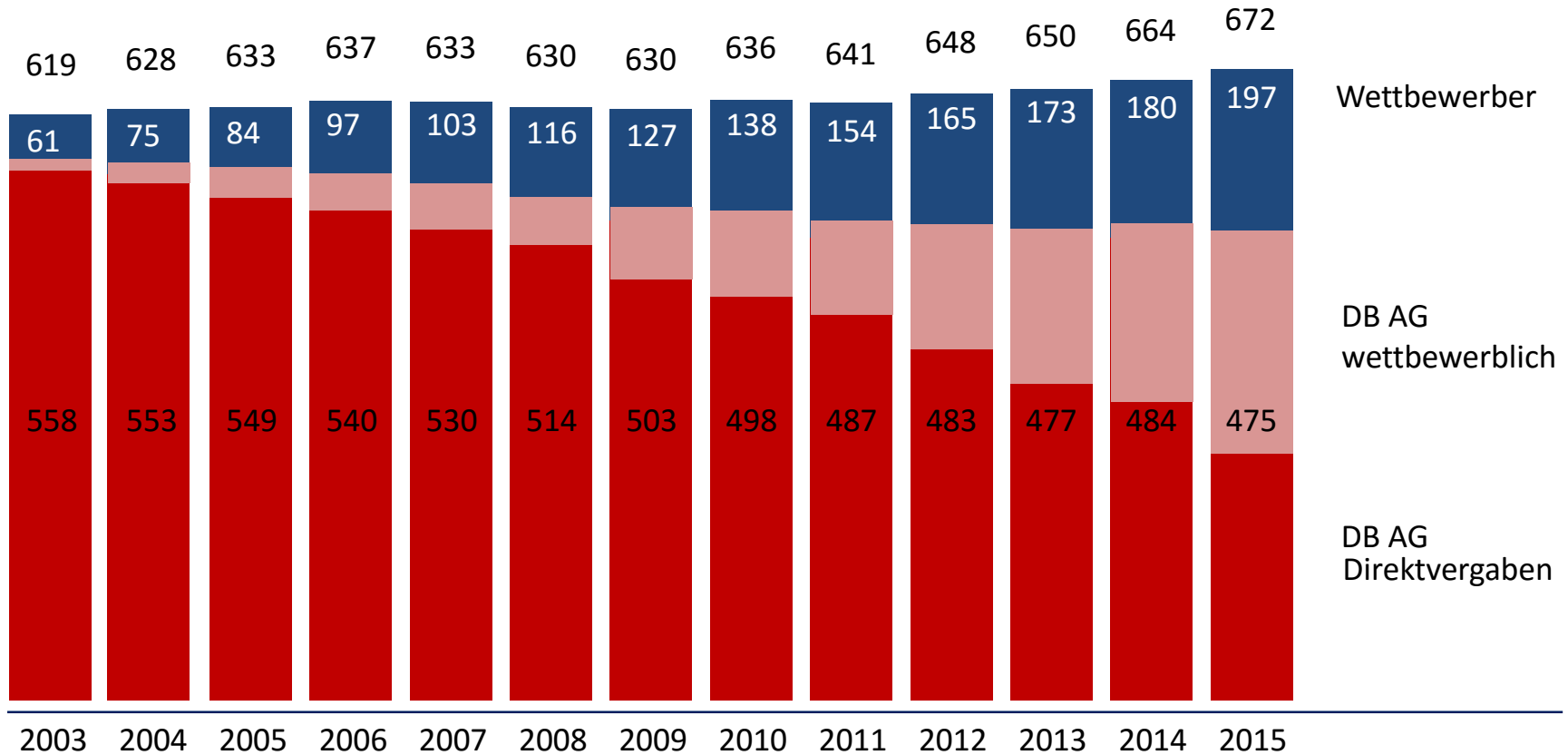
Personenverkehr



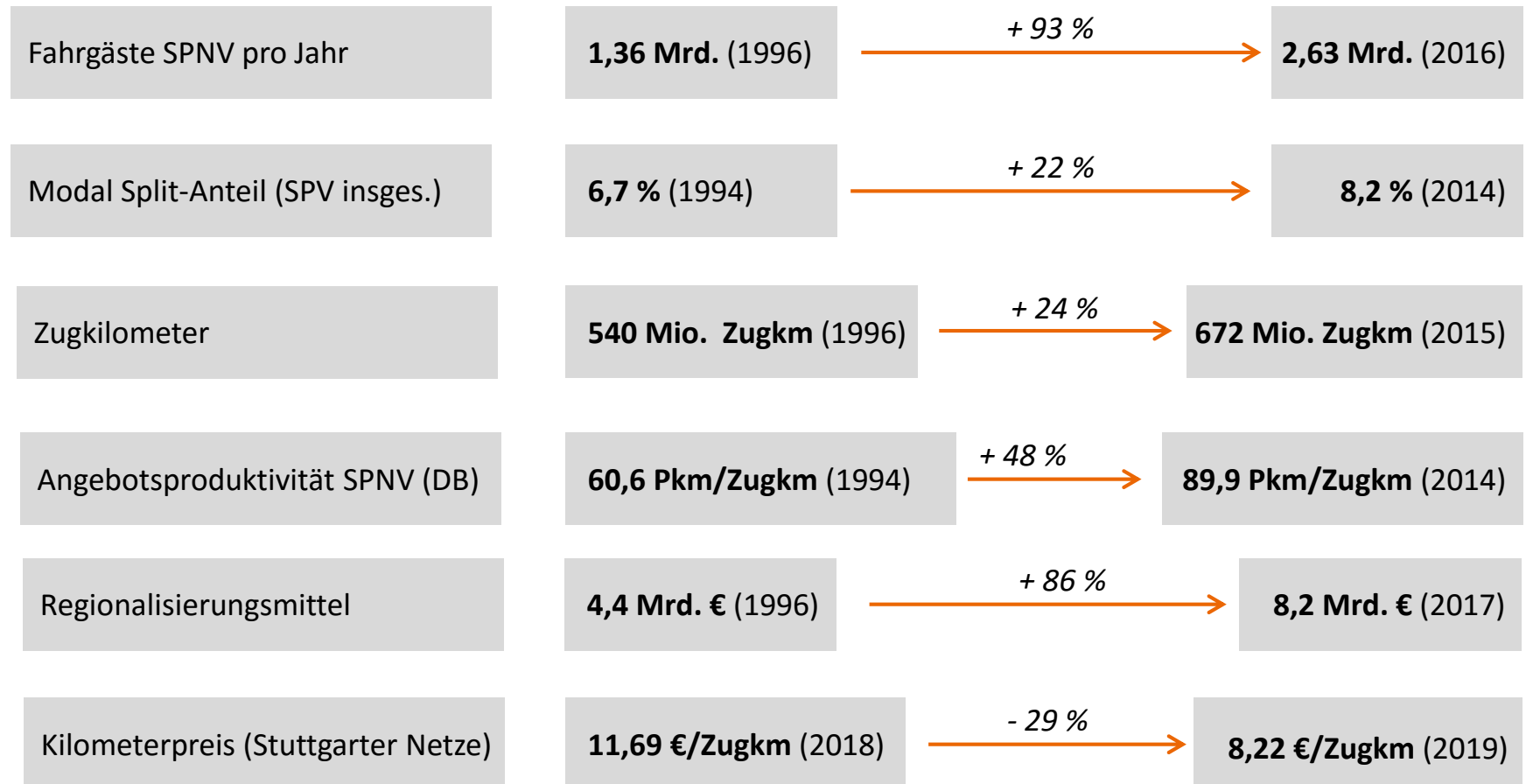
Güterverkehr



Entwicklung des SPNV in Deutschland nach der Regionalisierung



(in Mio. Trassen-km) Quelle: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2015/16, S. 11



- **SPNV im Land Brandenburg (2010):**
Gescheitertes Fairness-Abkommen zur Tariftreue
- **S-Bahn Berlin „Teilnetz Ring“ (2013/14)**
Reduzierung auf einen Bieter (derzeitiger Betreiber) im Laufe des Vergabeverfahrens
- **„Stuttgarter Netze“ (2015)**
Formfehler führt zum Ausschluss des kostengünstigsten Angebots vom Vergabeverfahren
- **S-Bahn Nürnberg (2016)**
Rückzug durch den Gewinner vor Betriebsaufnahme nach verschiedenen Verfahrensverzögerungen
- **Stadtverkehr Pforzheim (2016)**
Neuvergabe als eigenwirtschaftlicher Verkehr an Konkurrenten der bislang tätigen Stadtwerke
- **Stadtverkehr Gotha und Thüringerwaldbahn (2016)**
Ablehnung des Antrags eines privaten Mitbewerbers auf eigenwirtschaftliche Umstellung des Bahnbetriebs auf Busverkehr

Gewerberecht

AEG / PBefG

Gewerbliche Betätigung der
Verkehrsunternehmen

(Bundesrecht)

Beihilferecht

VO 1370/2007

Zulässigkeit öffentlicher Zuschüsse zur
Finanzierung von Verkehrsleistungen

(Europarecht)

Kommunalrecht

ÖPNVG

Zuständigkeiten und
Organisation des ÖPNV

(Landesrecht)

Vergaberecht

GWB, VVO, TVgG

Bestellung von ÖPV-Leistungen durch die
öffentliche Hand

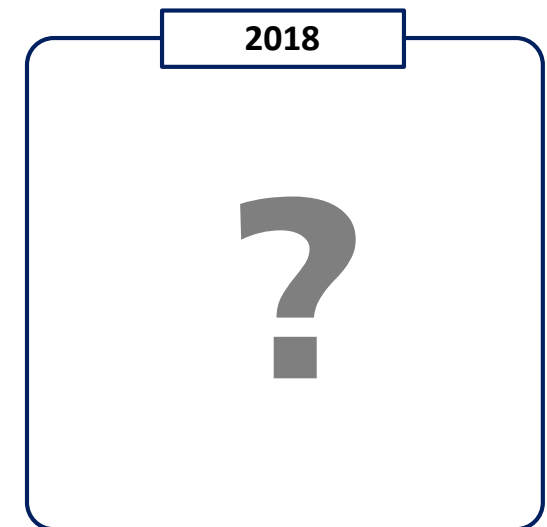
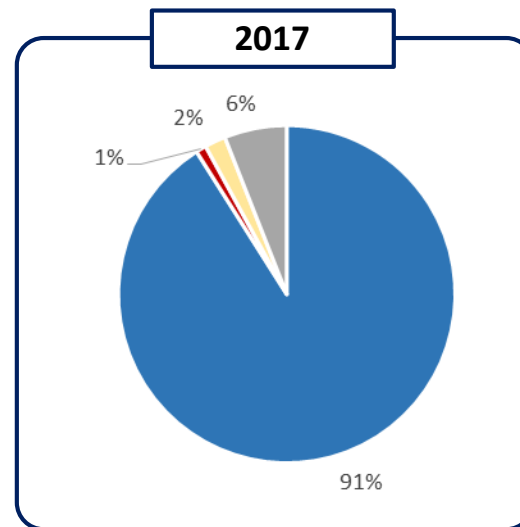
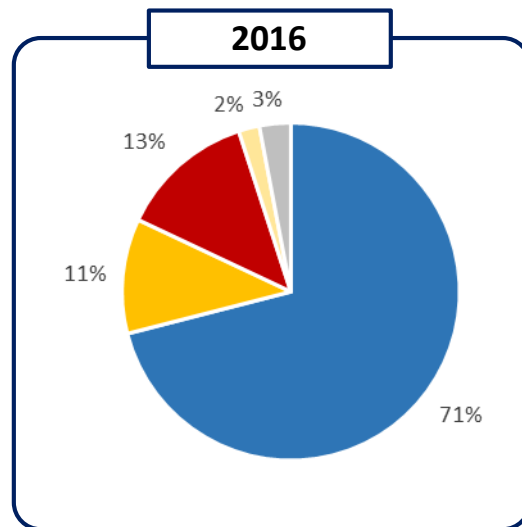
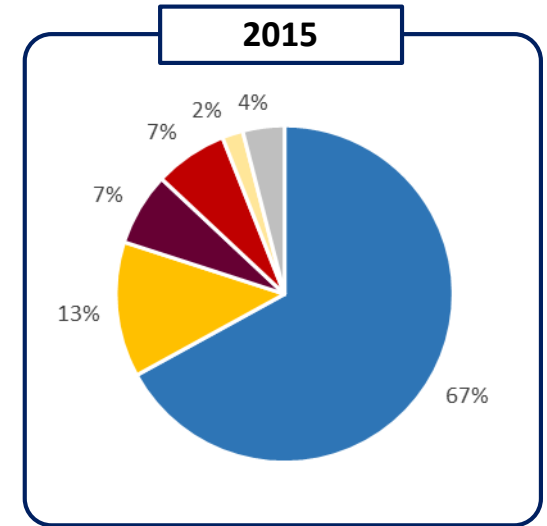
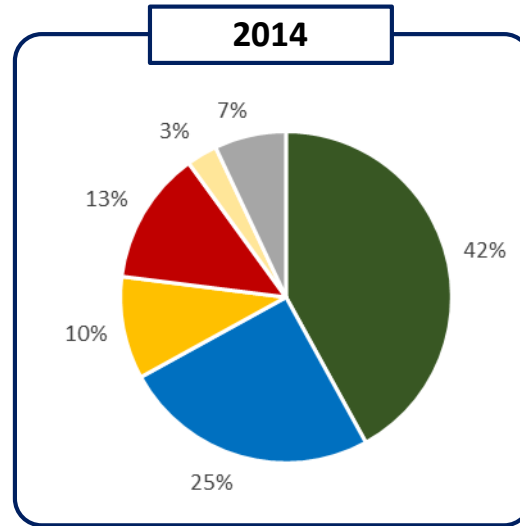
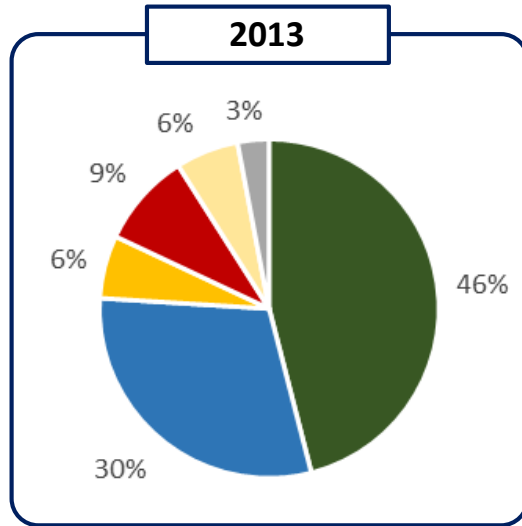
(Bundes- und Landesrecht)



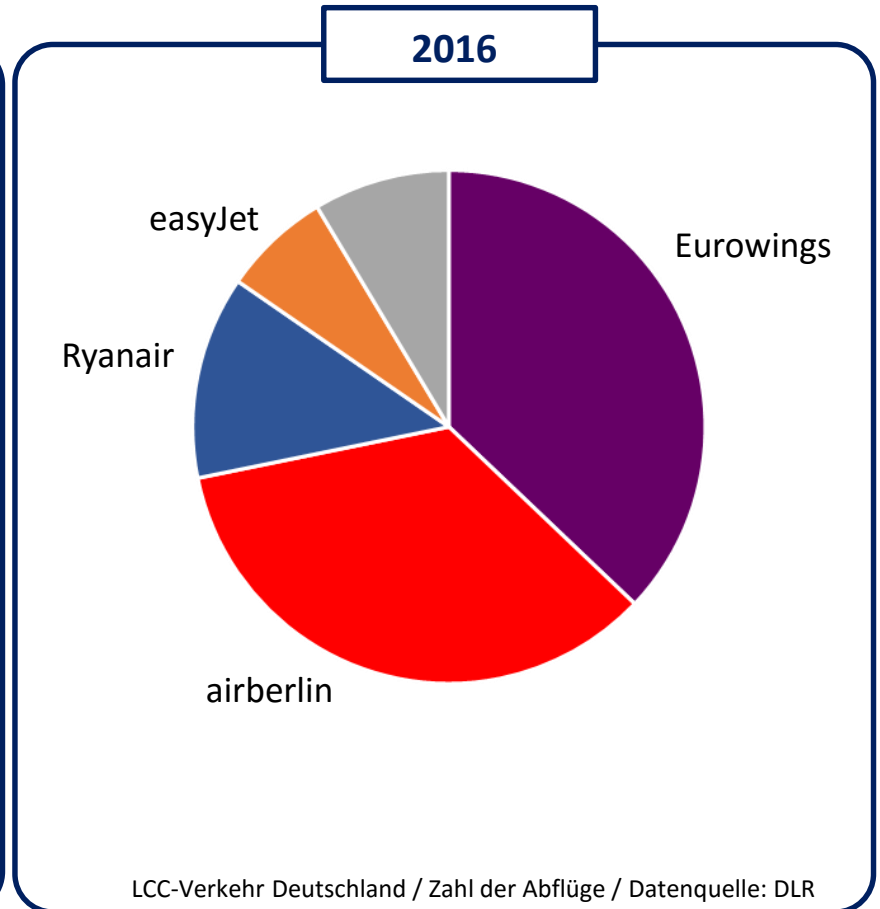
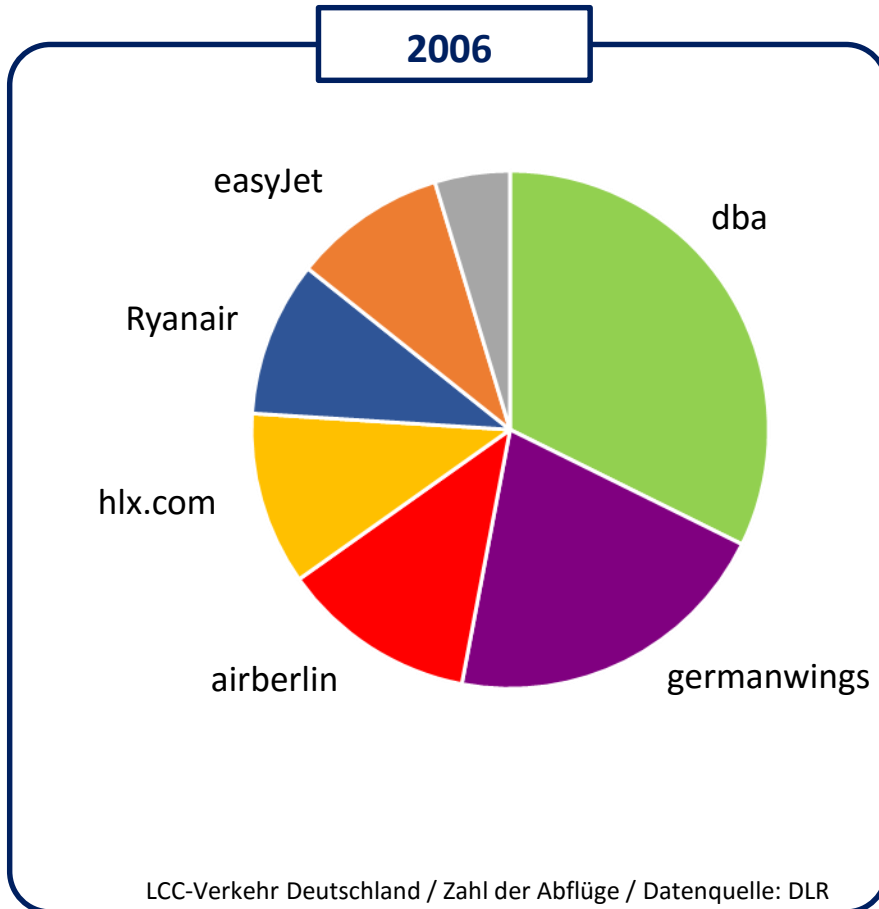
**Vergabe von
Liniengenehmigungen**



**Vergabe öffentlicher
Dienstleistungsaufträge**



■ MeinFernbus
 ■ Flixbus
 ■ (ADAC) Postbus
 ■ Megabus
 ■ Deutsche Bahn
 ■ DeinBus.de
 ■ Andere



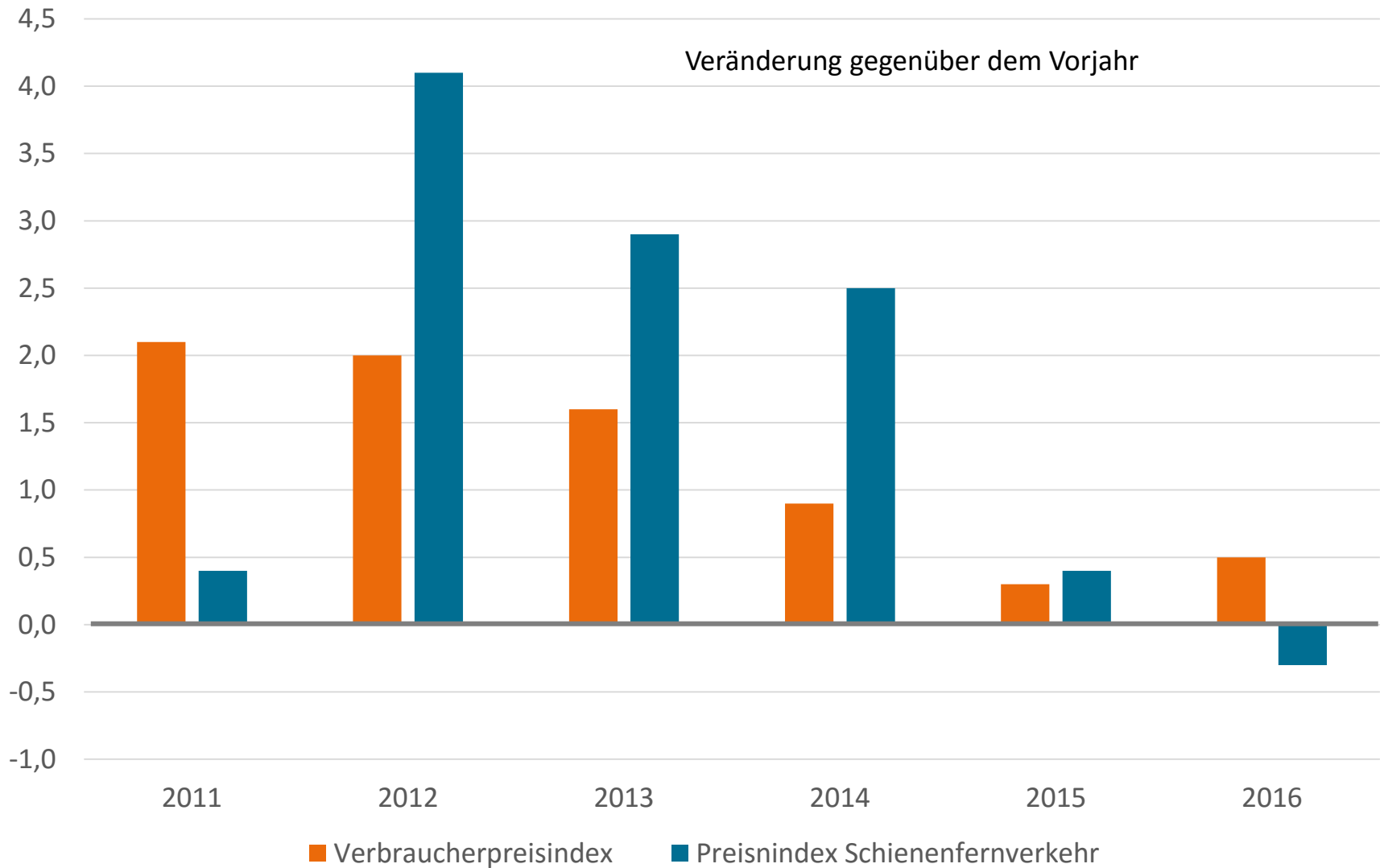
TOP 3 : 65 % Marktabdeckung

TOP 3 : 85 % Marktabdeckung

Auszug aus der Gesetzesbegründung zu § 42a PBefG (2013):

- Durch die Änderung wird der **Konkurrenzschutz** der Eisenbahnen im Fernverkehr und auch der Schutz von bestehenden Omnibusbusfernlinien **beseitigt**. Die Neuregelung ermöglicht künftig den **Wettbewerb zwischen Omnibussen und Eisenbahnen** im Fernverkehr.
- Die Liberalisierung wird zum Wettbewerb beim nationalen Angebot von Fernreisen mit entsprechend **günstigen Auswirkungen auf die Preisgestaltung** beitragen.
- Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau und das **Verbraucherpreisniveau** sind nicht zu erwarten.
- Finanzielle **Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte** sind nicht zu erwarten.

- Die Bundesregierung wird unter Berücksichtigung der Marktentwicklung bis zum Jahr 2015 prüfen, ob zur Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen sowie zur **Internalisierung** von durch zusätzlichen Fernbuslinienverkehr entstehenden **externen Kosten** die Einführung einer schadstoffemissionsgestuften **Mautpflicht für Omnibusse auf Autobahnen** geboten ist.



Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Daten des Statistischen Bundesamtes (2017)

A.C. Pigou (1877-1959): The Economics of Welfare (1920)

„The individual firm's money costs consist of two parts, one depending on the size of its own output, the other on that of the output of the whole industry. We may call the former, if we will, internal costs, the latter **external costs**.“

R.H. Coase (1910-2013): The Problem of Social Cost (1960)

„This paper is concerned with those actions of business firms which have **harmful effects on others**. The standard example is that of a factory the smoke from which has harmful effects on those occupying neighbouring properties.“

- 1. Der Weg zum Wettbewerb führte über Europa**
- 2. Wettbewerb hat sich als Marktform im Verkehr weitestgehend etabliert**
- 3. Der Wettbewerb läuft (teilweise) anders ab als gedacht**
- 4. Ausnahmereiche verbleiben – natürliche Monopole oder ruinöse Konkurrenz?**
- 5. Nicht erwünschte Marktergebnisse bedeuten nicht automatisch Wettbewerbsversagen**
- 6. Externe Kosten der Verkehrs als Problembereich**
- 7. Nicht jede Entwicklung auf dem Verkehrsmarkt ist über die Marktordnung erklärbar**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

HOCHSCHULE HEILBRONN
VERKEHRSBETRIEBSWIRTSCHAFT

Max-Planck-Str. 39
74081 Heilbronn

Prof. Dr. Tobias Bernecker
Studiendekan

Professur für Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft

Telefon: +49 (0) 7131 / 504-1131
tobias.bernecker@hs-heilbronn.de