



Wirtschafts-
wissenschaftliche
Fakultät The Muenster School of
Business Administration
and Economics

Der künftige Rechtsrahmen im ÖSPV - Wettbewerbliche Perspektiven und die Beurteilung von Marktmacht

Sebastian Badura
Institut für Verkehrswissenschaft
an der Universität Münster (IVM)



Konferenz Kommunales Infrastruktur-Management
Berlin, 14. Mai 2009



Agenda

1. Einleitung
2. Wettbewerb im künftigen Rechtsrahmen
3. Marktabgrenzung und Marktmacht
4. Fazit





1. **Einleitung**
2. Wettbewerb im künftigen Rechtsrahmen
3. Marktabgrenzung und Marktmacht
4. Fazit





	öffentlich	gemischt	privat
Unternehmen	39,0%	6,0%	55,0%
Verkehrsaufkommen (Personen)	87,4%	5,9%	6,7%
Verkehrsleistung (Pkm)	81,0%	8,2%	10,8%

→ Dominanz kommunaler Betriebe

Gründe:

- kaum Ausschreibungs- und Genehmigungswettbewerb
- kommunale Betriebe haben einfachen Zugang zum kommunalen Verlustausgleich und steuerlichen Querverbund
- Informationsnachteile für Neubewerber um Genehmigungen
- Vorrang etablierter Konzessionäre bei Genehmigungen (Besitzstandsschutz §13 Abs. 3 PBefG)



Agenda

1. Einleitung
- 2. Wettbewerb im künftigen Rechtsrahmen**
3. Marktabgrenzung und Marktmacht
4. Fazit





Verordnung (EG) Nr. 1370/07 / Diskussion PBefG

▪ **mehr Transparenz beim Marktzugang**

kommerzielle Verkehre

- keine öffentlichen Ausgleichszahlungen von Aufgabenträger
- Fahrgeldeinnahmen direkt an Verkehrsunternehmen

gemeinwirtschaftliche Verkehre

- Ausschreibungspflicht **aber** Inhouse-Vergabe durch Kommunen und Kreise bei folgenden Bedingungen möglich:
 - beherrschender öffentlicher Einfluss
 - Verkehrsleistung im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers
 - überwiegend eigene Leistung

Konsequenz: Markteintritt auch künftig für neue Anbieter im Wesentlichen nur durch Beteiligungen und Fusionen mit kommunalen Betrieben möglich

Problem: Fusionen können zu Wettbewerbs- und Wohlfahrtsbeeinträchtigungen führen



kommerzielle Verkehre (Diskussion PBefG)

Genehmigungswettbewerb

- behördeninitiiert
- unternehmensinitiiert

Verlängerung

- wenn kein Alternativantrag gestellt wird

gemeinwirtschaftliche Verkehre (Verordnung (EG) Nr.1370/07)

Inhouse Vergabe

- direkt an internen Betreiber

Ausschreibungswettbewerb

- VOL/A und VgV
- Art. 5 Abs.3 VO 1370/07

(Direktvergabe)

- geringe Personenverkehrsleistung,
KMU (Bagatellfälle) oder Auferlegung



Agenda

1. Einleitung
2. Wettbewerb im künftigen Rechtsrahmen
- 3. Marktabgrenzung und Marktmacht**
4. Fazit





Vorgehensweise

1. Bestimmung des sachlich und räumlich relevanten Marktes
 - Liegt eine Disziplinierung des Marktbeherrschers im Sinne möglicher Nachfrage- und Angebotssubstitution vor?

2. Untersuchung der Marktmacht innerhalb des relevanten Marktes
 - Marktanteile nach der Fusion($> 50\%$; problematisch)
 - Konzentrationsgrad (HHI > 2000 ; problematisch)



Nachfrage- und Angebotssubstitution

Nachfragesubstitution

- Ausweichmöglichkeiten der Nachfrager auf sachlich und räumliche Substitute bei Preiserhöhung oder Abschwächung der Qualität

Angebotssubstitution

- Reaktion von Anbietern aus anderen Märkten:
 - andere räumliche Märkte: Umleitung der Produktion
 - andere sachliche Märkte: Umstellung der Produktion (Modifikation, neue Produktionsanlagen)
- Bedingung:* geringe Anpassungszeit, geringe Anpassungskosten

Zentrale Indikatoren: direkte Preiselastizitäten der Nachfrage und Kreuzpreiselastizitäten



Marktabgrenzung und Marktmacht

	Marktzugang und Wettbewerb		
	Marktabgrenzung		Marktmacht
	sachlich	räumlich	
kommerziell	Fall 1		
gemeinwirtsch. (Ausschreibung)	Fall 2		
gemeinwirtsch. (Inhouse)	Fall 3		



Fall 1/2: kommerzieller Verkehr/ Ausschreibungswettbewerb

Qualitätswettbewerb / Preiswettbewerb		um den Markt
Marktgegenseite		Genehmigungsbehörde/Aufgabenträger
Marktabgrenzung	sachlich	<i>Nachfragesubstitution</i> eng: nur Anbieter im ÖSPV <i>Angebotssubstitution</i> erweitert: alle Busunternehmen, die ihre Kapazität schnell umstellen können
	räumlich	<i>Angebotssubstitution</i> weit: ÖSPV – Anbieter in Deutschland/ Europa (bei Ausschreibung: ab 412.000 Euro, VO (EG) Nr. 1422/2007)
Marktmacht		nicht vorhanden



Marktabgrenzung und Marktmacht

	Marktzugang und Wettbewerb		
	Marktabgrenzung		Marktmacht
	sachlich	räumlich	
kommerziell	eng	weit	nicht vorhanden
gemeinwirtsch. (Ausschreibung)	eng	weit	nicht vorhanden
gemeinwirtsch. (Inhouse)	Fall 3		



Fall 3: Inhouse-Vergabe

- Ausschluss externer Unternehmen vom Marktzugang

Qualitätswettbewerb / Preiswettbewerb		nicht vorhanden
Marktgegenseite		Aufgabenträger
Marktabgrenzung	sachlich	<i>Nachfragesubstitution</i> eng: nicht vorhanden
	räumlich	<i>Angebotssubstitution</i> eng: nicht möglich
Marktmacht		vorhanden <ul style="list-style-type: none">▪ überhöhte Bestellerentgelte



Risikoverteilung nach Markteintritt

Erlösrisiko beim Aufgabenträger

- Bruttovertrag:
- Aufgabenträger zahlt ex-ante festgelegtes Entgelt (inkl. Fahrgeldeinnahmen) für bestimmte Verkehrsleistung
 - Sanktionsmöglichkeiten durch Aufgabenträger

Erlösrisiko beim Unternehmen

- Nettoverträge:
- Fahrgeldeinnahmen gehen direkt an VU, zusätzlich zahlt Aufgabenträger fixes Entgelt, das einen Teil des Aufwandes deckt

kommerzieller
Verkehr:

- Unternehmen erhält Fahrgeldeinnahmen sowie öffentliche Ausgleichszahlungen, die nicht über den Aufgabenträger erfolgen (§45a PBefG, §§ 148 SGB IX)



Marktabgrenzung und Marktmacht

	Marktzugang und Wettbewerb		Risikoverteilung und Wettbewerb	
	Marktabgrenzung		Marktmacht	
	sachlich	räumlich	sachlich	räumlich
			Erlösrisiko bei Anbieter	
kommerziell	eng/ erweitert	we Fall 1	nicht vorhanden	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> Szenario A </div>
gemeinwirtsch. (Ausschreibung)	eng/ erweitert	we Fall 2	nicht vorhanden	
			kein Erlösrisiko bei Anbieter	
gemeinwirtsch. (Inhouse)	eng	en Fall 3	vorhanden	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> Szenario B </div>



Fall 1A / 2A: Genehmigungs- / Vertragslaufzeit mit Erlösrisiko

Qualitätswettbewerb		im Markt
Marktgegenseite		Fahrgäste
Marktabgrenzung	sachlich	<i>Angebotssubstitution/ Nachfragesubstitution</i> weit: MIV, SPNV (Einzelfälle in integrierten Verkehrsverbänden und Ballungsräumen)
	räumlich	<i>Nachfragesubstitution</i> eng: Verkehrsgebiet (50km/Radius)
Marktmacht		begrenzt: <ul style="list-style-type: none">▪ Nachfrage- und Angebotssubstitution▪ Sanktionsmöglichkeiten des Aufgabenträgers▪ potentielle Konkurrenz bei nächster Vergabe



Marktabgrenzung und Marktmacht

	Marktzugang und Wettbewerb			Risikoverteilung und Wettbewerb		
	Marktabgrenzung		Marktmacht	Marktabgrenzung		Marktmacht
	sachlich	räumlich		sachlich	räumlich	
				Erlösrisiko bei Anbieter		
kommerziell	eng/ erweitert	weit	nicht vorhanden	weit	eng	begrenzt
gemeinwirtsch. (Ausschreibung)	eng/ erweitert	weit	nicht vorhanden	weit	eng	begrenzt
	Fall 2			kein Erlösrisiko bei Anbieter		
gemeinwirtsch. (Inhouse)	eng	eng	vorhanden	Szenario B		
	Fall 3					



Fall 2B / 3B: Vertragslaufzeit ohne Erlösrisiko

Qualitätswettbewerb		im Markt
Marktgegenseite		Fahrgäste
Marktabgrenzung	sachlich	<i>Angebotssubstitution/ Nachfragesubstitution</i> eng: nicht relevant
	räumlich	eng: Verkehrsgebiet (50km/Radius)
Marktmacht		begrenzt (nach Ausschreibung) <ul style="list-style-type: none">▪ Sanktionsmöglichkeiten des Aufgabenträgers▪ potentielle Konkurrenz bei nächster Vergabe vorhanden (nach Inhouse - Vergabe) <ul style="list-style-type: none">▪ konkursfördernde Sanktionen unwahrscheinlich



Agenda

1. Einleitung
2. Wettbewerb im künftigen Rechtsrahmen
3. Marktabgrenzung und Marktmacht
4. **Fazit**





Zusammenfassung

- Fusionskontrolle bedarf einer Einzelfallbetrachtung
- Marktabgrenzung und Marktmacht sind in Abhängigkeit des Marktzugangs und der Risikoverteilung differenziert zu betrachten.



Wirtschafts-
wissenschaftliche
Fakultät

The Muenster School of
Business Administration
and Economics

