

Der Open-Access-Publikationsserver der ZBW – Leibniz-Informationzentrum Wirtschaft
The Open Access Publication Server of the ZBW – Leibniz Information Centre for Economics

Weiß, Hans-Jörg

Working Paper

Die Doppelrolle der Kommunen im ÖPNV

Diskussionsbeiträge // Institut für Verkehrswissenschaft und Regionalpolitik, No. 90

Provided in cooperation with:

Albert-Ludwigs-Universität Freiburg im Breisgau

Suggested citation: Weiß, Hans-Jörg (2003) : Die Doppelrolle der Kommunen im ÖPNV,
Diskussionsbeiträge // Institut für Verkehrswissenschaft und Regionalpolitik, No. 90, <http://hdl.handle.net/10419/47611>

Nutzungsbedingungen:

Die ZBW räumt Ihnen als Nutzerin/Nutzer das unentgeltliche, räumlich unbeschränkte und zeitlich auf die Dauer des Schutzrechts beschränkte einfache Recht ein, das ausgewählte Werk im Rahmen der unter

→ <http://www.econstor.eu/dspace/Nutzungsbedingungen>
nachzulesenden vollständigen Nutzungsbedingungen zu vervielfältigen, mit denen die Nutzerin/der Nutzer sich durch die erste Nutzung einverstanden erklärt.

Terms of use:

The ZBW grants you, the user, the non-exclusive right to use the selected work free of charge, territorially unrestricted and within the time limit of the term of the property rights according to the terms specified at

→ <http://www.econstor.eu/dspace/Nutzungsbedingungen>
By the first use of the selected work the user agrees and declares to comply with these terms of use.

Die Doppelrolle der Kommunen im ÖPNV*

von Hans-Jörg Weiß

**Diskussionsbeitrag
des Instituts für Verkehrswissenschaft und Regionalpolitik
Nr. 90 – Februar 2003**

Zusammenfassung

Sieben Jahre nach der partiellen Marktöffnung im Rahmen von Bahnreform und Regionalisierung ist es mit dem Wettbewerb im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland noch nicht allzu weit her. Zwar hat der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) inzwischen Fuß gefasst und breitet sich dort langsam aber stetig aus, bei Bussen und Stadtbahnen ist er jedoch immer noch die Ausnahme. Im vorliegenden Papier wird eine mögliche (positive) Ursache für diese schleppende Entwicklung im Bus- und Stadtbahnverkehr näher untersucht. Gemeint ist die problematische Doppelrolle vieler Kommunen als Eigner von Verkehrsunternehmen einerseits und hoheitlicher Aufgabenträger andererseits. Aus (normativer) wettbewerbsökonomischer Sicht werden verschiedene Ansätze, wie man dieses Problem lösen könnte, diskutiert. Es zeigt sich, dass die scheinbar naheliegende Privatisierungslösung kein Allheilmittel ist. Auch die von EU-Parlament und EU-Kommission vorgeschlagenen Lösungsansätze sind unbefriedigend. Schließlich wird am Beispiel der Stadt Frankfurt ein praxisorientierter Lösungsansatz diskutiert, der neuerdings in Deutschland zunehmende Beachtung gefunden hat.

Dr. Hans-Jörg Weiß
Institut für Verkehrswissenschaft und Regionalpolitik
Universität Freiburg
Platz der Alten Synagoge, 79085 Freiburg i. Br.
Phone: (+49) - (0)761 - 203 - 2373
Fax: (+49) - (0)761 - 203 - 2372
e-mail: hans.joerg.weiss@vwl.uni-freiburg.de

* Vortrag an der Universität Freiburg am 11. Februar 2003 auf Einladung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft – Bezirksvereinigung Freiburg – und der Gesellschaft für Verkehrswissenschaft und Regionalpolitik an der Universität Freiburg

1 Einleitung

ÖPNV ist die in Deutschland gängige Abkürzung für den *Öffentlichen Personennahverkehr*. Der überwiegende Teil des ÖPNV wird mit folgenden drei Verkehrsmitteln erbracht:

- Bus;
- Stadtbahnen (inkl. Straßenbahnen und U-Bahnen);
- Eisenbahnen (SPNV).¹

Wenn man die Rahmenbedingungen für den ÖPNV in Deutschland betrachtet, dann sind drei Aspekte besonders auffallend: *a)* der hohe öffentliche Kofinanzierungsanteil; *b)* die bislang nur partielle Marktöffnung; *c)* Busse und Stadtbahnen werden immer noch umfassend reguliert.

zu a) Der ÖPNV in Deutschland ist chronisch *defizitär*. Von rd. 20 Mrd. Euro Umsatz in der gesamten Branche (einschließlich SPNV) resultieren nur rund 45 % aus Fahrgeldeinnahmen. Die übrigen 55 % resultieren aus einem komplexen System öffentlicher Finanzmittel (vgl. Ewers/Ilgmann 2000: S. 17; Andersen 2001: S. 3).

zu b) Mitte der neunziger Jahre wurden im Zuge von Bahnreform und Regionalisierung neue wettbewerbliche Elemente in den gesetzlichen Ordnungsrahmen des ÖPNV eingeführt. Zum einen wurde zum 01.01.1994 die Eisenbahninfrastruktur für Dritte geöffnet; zum anderen wurde zum 01.01.1996 für öffentlich finanzierte (gemeinwirtschaftliche) Leistungen das Bestellerprinzip eingeführt. Diese Reform des ÖPNV-Ordnungsrahmens stellt aus wettbewerbspolitischer Sicht eine *partielle Marktöffnung* dar.

¹ Die beiden gesetzlichen Kriterien zur Abgrenzung des Nahverkehrs gegenüber dem Fernverkehr sind die durchschnittliche Reiseweite (unter 50 Kilometer) sowie die durchschnittliche Reisezeit (unter einer Stunde). Die Abgrenzung ist im Bereich der Eisenbahnen relevant. Der ÖPNV mit Eisenbahnen wird gemeinhin als Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bezeichnet. Er wird in diesem Papier weitgehend ausgeklammert, weil die zu analysierende Doppelrolle der Kommunen vor allem im ÖPNV mit Bussen und Stadtbahnen relevant ist.

zu c) Der ÖPNV mit Bussen und Stadtbahnen ist nach wie vor stark reguliert. Bedeutsam sind die drei folgenden Regulierungen (vgl. Böhme/Sichelschmidt 1994: S. 8):

- *Marktzugangsregulierung*: Der Marktzugang ist abhängig von der Erteilung einer behördlichen Genehmigung, die zeitlich befristet und linienbezogen ist. Die Genehmigung wird in der Regel nur *einem* Unternehmen je Linie erteilt, d.h. es werden ausschließliche Rechte vergeben. Bei der Wiedererteilung abgelaufener Genehmigungen genießt der bisherige Betreiber im Vergleich zu möglichen Newcomern eine Art "Großvaterrecht".
- *Marktaustrittsregulierung*: Die Einstellung einer bereits genehmigten Linie setzt ebenfalls eine entsprechende behördliche Genehmigung voraus, weil die Genehmigung mit einer Betriebspflicht verbunden ist.
- *Preis- und Mengenregulierung*: Jede Änderung der Fahrpreise (öffentlich bekanntzumachende Tarife) muss behördlich genehmigt werden. Im Busverkehr gilt das auch für jede Änderung des Leistungsangebots (Fahrpläne und Fassungsvermögen der Busse).

Die partielle Marktöffnung im Zuge von Bahnreform und Regionalisierung liegt inzwischen mehr als sieben Jahre zurück. Ihr Erfolg ist zwiespältig zu beurteilen. Im SPNV, d.h. dem ÖPNV mit Eisenbahnen, hat der Wettbewerb inzwischen Fuß gefasst und seine Ergebnisse werden überwiegend positiv beurteilt (vgl. Anemüller 2002). Im "übrigen" ÖPNV dagegen, d.h. bei Bussen und Stadtbahnen, ist der Wettbewerb bislang eher die Ausnahme geblieben. Die Möglichkeit zur Bestellung und Ausschreibung gemeinwirtschaftlicher Leistungen wurde von den zuständigen "Bestellern" bislang kaum genutzt, obwohl der hohe öffentliche Kofinanzierungsanteil die ideale Stellschraube für den Wettbewerb *um* den Markt wäre. Zudem ist Wettbewerb *im* Markt durch die ausschließlichen Rechte nach wie vor verboten. So haben wir die merkwürdige Situation, dass wir im Eisenbahnverkehr erheblich mehr Wettbewerb haben als im Busverkehr, obwohl doch umgekehrt Busse sehr flexibler einsetzbar sind als Züge und so gesehen Marktzutritt und Wettbewerb im Busverkehr sehr viel leichter möglich sein müssten.

Aus positiver Sicht sind mehrere Hypothesen vorstellbar, warum der Wettbewerb im ÖPNV nicht vorankommt. Das vorliegende Papier beschäftigt sich näher mit *einer* möglichen Ursache. Näher betrachtet wird die u.a. von Ewers/Ilgmann (2000) vertretene These, dass der Wettbewerb im ÖPNV nicht vorankommt, weil sich viele Kommunen seit der Regionalisierung in einer problematischen Doppelrolle befinden. Was es damit auf sich hat, wird im folgenden Abschnitt näher erläutert. Anschließend werden aus normativer Sicht mehrere Lösungsmöglichkeiten vorgestellt und aus wettbewerbsökonomischer Sicht beurteilt. Das Papier wird abgerundet durch ein Fallbeispiel.

2 Das Problematische an der Doppelrolle im derzeitigen Ordnungsrahmen

2.1 Die hoheitliche Rolle der Kommunen als Aufgabenträger für den ÖPNV

Eine gesetzlich verankerte Aufgabenträgerschaft gibt es im ÖPNV seit dem 01.01.1996, dem Startpunkt der sog. Regionalisierung. Die gesetzliche Begriffsdefinition in § 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes lautet:

"(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. (2) Die Stellen, die diese Aufgabe übernehmen, werden durch Landesrecht bestimmt."

Mit Ausnahme des SPNV haben die Landesgesetzgeber die Aufgabenträgerschaft auf den kommunalen Bereich übertragen und die Landkreise und kreisfreien Städte zu Aufgabenträgern für Bus und Stadtbahn erkoren.² Damit wurden den Kommunen zwei neue Kernaufgaben zugewiesen: *a*) Aufstellung eines Nahverkehrsplans; *b*) Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen.

² Die Stadtstaaten sind ein Sonderfall.

zu a) Ein Hauptziel der Regionalisierung war die Zusammenführung der Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV – möglichst vor Ort. Die Aufgabenträger sollen für eine möglichst integrierte Planung des ÖPNV sorgen. Dazu gibt es ein neues öffentlich-rechtliches Planungsinstrument: den Nahverkehrsplan. Er wird von den Aufgabenträgern aufgestellt und soll den Rahmen für das gesamte ÖPNV-Angebot bilden.

zu b) Gebräuchlich ist im ÖPNV eine Unterscheidung zwischen einem sog. eigenwirtschaftlichen Teil, der von den Unternehmen mindestens kostendeckend erbracht werden kann, und einem sog. gemeinwirtschaftlichen Teil, der nur auf Grund öffentlicher Zuschüsse bereitgestellt wird. Hier wurden durch die Regionalisierung erstmals nennenswerte Wettbewerbselemente in den gesetzlichen Rahmenbedingungen verankert. "Bestellerprinzip" und "Ausschreibung" sollen im gemeinwirtschaftlichen Teil fortan die Regel sein. Demnach sollen die zuständigen Gebietskörperschaften ÖPNV-Leistungen, die von den Unternehmen nicht freiwillig bereitgestellt werden, weil sie nicht kostendeckend sind, in Zukunft am Markt unter Wettbewerbsbedingungen einkaufen.

2.2 Die unternehmerische Rolle als Eigentümer kommunaler Verkehrsbetriebe

Die Bedeutung kommunaler und gemischtwirtschaftlicher Unternehmen ist im ÖPNV relativ groß. Dies zeigt sich in der Mitgliederstruktur des wichtigsten Branchenverbandes, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Zum Stichtag 01.08.2001 zählte der VDV insgesamt 423 Personenverkehrsunternehmen zu seinen Mitgliedern. Nach Besitzverhältnissen gegliedert sieht deren Struktur wie folgt aus (vgl. VDV 2001: S. 36 f):³

³ Die reinen Güterverkehrsunternehmen sowie die außerordentlichen Mitglieder im VDV sind in diesen Zahlen nicht enthalten.

<i>Unternehmensform der VDV-Mitglieder</i>	<i>Anzahl</i>
Personenverkehrsunternehmen in öffentlicher Hand	325
gemischtwirtschaftliche Personenverkehrsunternehmen	49
private Personenverkehrsunternehmen	49
Gesamt	423

Quelle: VDV (2001)

Demzufolge sind fast 90 % (374 von 423) der Mitglieder im VDV im Besitz oder Mitbesitz der öffentlichen Hand. Obwohl keine föderale Unterteilung ausgewiesen wird, dürfte davon auszugehen sein, dass davon wiederum der größte Anteil auf die Kommunen entfällt.

Neueste Zahlen des Statistischen Bundesamts (2002) bestätigen diese Größenordnung. Dort wurden zum Stichtag 30.09.2001 insgesamt 360 kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)⁴ gezählt:

<i>Unternehmensform der ÖSPV-Unternehmen</i>	<i>Anzahl</i>	<i>Beschäftigte</i>
Private Unternehmen	5.984	54.811
Kommunale und gemischtwirtschaftliche Untern.	360	104.025
Eisenbahnunternehmen mit ÖSPV (ohne DB AG)	38	3.998
Regionalverkehrsgesellschaften	38	19.036
Gesamt	6.420	181.870

Quelle: Statistisches Bundesamt (2002)

Die Daten beider Statistiken zeigen, dass die Doppelrolle empirisch relevant ist.

⁴ Diese Statistik macht keine Unterscheidung zwischen Nah- und Fernverkehr und umfasst nicht nur den Linienverkehr, sondern auch den genehmigungspflichtigen Reiseverkehr. Da letzterer überwiegend von Privaten angeboten wird, ist das "kommunale Gewicht" (bezogen auf den ÖPNV) noch größer als dargestellt.

2.3 Das Wettbewerbsproblem mit der Doppelrolle

Das wettbewerbspolitische Spannungsfeld ist leicht ersichtlich: Die Kommunen, die sich in der Doppelrolle befinden, sollen seit der Regionalisierung zugleich Schiedsrichter und Spieler im Wettbewerb sein. Folgendes Zitat bringt das Problem pointiert auf den Punkt:

"Häufig ist davon auszugehen, dass die kommunalen Aufgabenträger den Wettbewerb gar nicht wollen, denn der Aufgabenträger steht im Interessenkonflikt. Er ist Spieler (als direkter oder indirekter Eigner des Verkehrsbetriebes) und Schiedsrichter (als Aufgabenträger und Wettbewerbsveranstalter) zugleich. Im US-amerikanischen Rechtssystem gilt eine solche Konstellation per se als wirtschaftskriminell." (Ewers/Ilgmann 2000: S. 19)

Die Bundesregierung sieht das Problem auch. In ihrem Bericht über den ÖPNV in Deutschland nach der Vollendung der deutschen Einheit schreibt sie dazu:

"In Deutschland sind die größten Verkehrsunternehmen des ÖPNV in der Hand kommunaler Eigentümer, die in vielen Fällen zugleich Aufgabenträger für den ÖPNV sind. Dies führt zu Interessenkonflikten und erschwert Dritten den Zugang zum kommunalen ÖPNV, der von einer deutlicheren Trennung von politischer Aufgaben- und unternehmerischer Leistungsverantwortung profitieren würde. Kritiker bemängeln, dass letztendlich die kommunalen Eigentümer mit wirtschaftlichen, kommunalpolitischen und sonstigen Einschätzungen darüber entscheiden, ob und unter welchen Umständen sie die eigenen Verkehrsunternehmen dem Wettbewerb aussetzen." (Bundesregierung 1999: Abschnitt 4.3.6.2)

Das Wettbewerbsproblem mit der Doppelrolle stellt sich insbesondere bei den kreisfreien Städten mit eigenen Verkehrsbetrieben, d.h. den meisten größeren Städten Deutschlands. Sie sind einerseits Aufgabenträger für den Bereich Bus und Stadtbahn, andererseits sind sie Allein- oder Anteilseigner des örtlichen Verkehrsbetriebes, der in der Regel den Löwenanteil des Bus- und Stadtbahnangebots bereitstellt. Ebenfalls in einer Doppelrolle befinden sich die Landkreise mit eigenen Verkehrsunternehmen; eine Konstellation, die in Gestalt so ge-

nannter Kreisverkehrsgesellschaften im Norden Deutschlands verbreiteter ist als im Süden.⁵

2.4 Vollprivatisierung als Lösungsansatz (= Privatisierungslösung)

Die scheinbar naheliegendste Lösung ist die Vollprivatisierung kommunaler Verkehrsbetriebe. Dadurch würden die Kommunen ihre Unternehmerrolle an private Dritte abgeben und könnten sich voll auf ihre Rolle als Aufgabenträger konzentrieren. In der Praxis sind die Kommunen bislang sehr zurückhaltend mit der Wahrnehmung der Privatisierungslösung. Wenn überhaupt, kommt für die meisten Kommunen allenfalls eine Teilprivatisierung in Betracht. Dies könnte sich ändern, wenn bei zunehmendem Wettbewerb das Spannungsfeld der Doppelrolle größer wird (vgl. Andersen 2001: S. 16). Zur Zeit sieht es jedoch (noch) nicht danach aus.

In der Regel nehmen die Kommunen mit eigenen Verkehrsbetrieben eine ablehnende Haltung sowohl gegenüber der Deregulierung als auch gegenüber der Privatisierung ein. Die Gründe für diese Zurückhaltung sind vielschichtig. Am häufigsten genannt werden die Furcht vor Arbeitsplatzabbau, vor Angebots- und Qualitätseinschränkungen, vor dem Verlust verkehrspolitischer Einflussmöglichkeiten sowie dem befürchteten Ausgeliefertsein an internationale Monopole.⁶ Die kommunalen Spitzenverbände betreiben gemeinsam mit dem VDV intensive Lobby-Arbeit in Berlin und Brüssel für den Erhalt der kommunalen Verkehrsbetriebe.

⁵ Beim Sonderfall Stadtstaaten stellt sich die Problematik ebenfalls, soweit sie eigene Verkehrsunternehmen haben. Das gilt im SPNV auch für alle anderen Bundesländer bzw. SPNV-Aufgabenträger mit eigenem Eisenbahnunternehmen.

⁶ Vgl. die Zusammenfassung einer Rede des Münchner OB Ude in Bus & Bahn (2002).

3 Welche Lösungsansätze werden auf EU-Ebene diskutiert?

3.1 Die Vorgeschichte

Seit Jahren versucht die EU-Kommission, den europäischen Ordnungsrahmen für den ÖPNV zu reformieren. Konkret geht es um die Novellierung der Verordnung 1191/69.⁷ Dahinter steht das Ziel, den Sektor stärker für den Wettbewerb zu öffnen; ähnlich wie das in anderen Netzsektoren bereits geschehen ist (z.B. Telekommunikation und Elektrizität). Die Diskussion reicht zurück bis in die Mitte der 80er Jahre, als in Großbritannien der Busverkehr dereguliert wurde. Im Mittelpunkt stehen die folgenden beiden Wettbewerbsmodelle:

Wettbewerbsmodell I	<ul style="list-style-type: none"> • Klare Trennung von Planung und Betrieb als Grundprinzip • Verbindliche zentrale Planung und Koordination des ÖPNV durch eine öffentliche Institution • Wettbewerbliche Vergabe sämtlicher Betriebsleistungen an Unternehmen mittels Ausschreibungen • Marktzutritt ist nur im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbs erlaubt • Beispiel: London
----------------------------	---

Wettbewerbsmodell II	<ul style="list-style-type: none"> • Volle Liberalisierung des Marktzugangs als Grundprinzip („Deregulierung“) • Betrieb <i>und</i> Planung sind unternehmerische Aufgaben • Bereitstellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch öffentliche Aufgabenträger/Besteller als Ergänzung zu den eigenwirtschaftlichen Leistungen • Ausschreibung von Betriebsleistungen nur im gemeinwirtschaftlichen Teil des ÖPNV • Beispiel: Großbritannien (außerhalb Londons)
-----------------------------	---

⁷ Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26.06.1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffverkehrs (Amtsblatt L 156 vom 28.06.1969, S. 1 ff.); zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1893/91 (Amtsblatt L 169 vom 29.06.1991, S. 1 ff.).

Diese beiden Wettbewerbsmodelle wurden denn auch 1995 von der Europäischen Kommission in einem "Grünbuch" zum ÖPNV als Referenzmodelle in die politische Diskussion auf EU-Ebene eingeführt (vgl. Europäische Kommission 1995, insbesondere Anhang A).

Die EU-Kommission hat im Sommer des Jahres 2000 einen Verordnungsvorschlag zur Marktöffnung im öffentlichen Verkehr verabschiedet (vgl. Europäische Kommission 2000).⁸ Als Leitbild für die Marktöffnung im ÖPNV favorisiert sie darin das Konzept des „kontrollierten Wettbewerbs“. Damit ist im Wesentlichen das oben vorgestellte Wettbewerbsmodell I gemeint. Nach Ansicht der Kommission ist die Beibehaltung gesetzlicher Marktzutrittsschranken (sog. ausschließlicher Rechte) im ÖPNV geboten, um stabile und koordinierte Verkehrsangebote zu gewährleisten. Um dennoch Wettbewerb wirksam werden zu lassen, sieht der Verordnungsentwurf die wettbewerbliche Vergabe der ausschließlichen Rechte und (im Falle von Bestellungen aus öffentlichen Mitteln) öffentlichen Dienstleistungsverträge vor. Auf die möglicherweise problematische Doppelrolle der Kommunen im ÖPNV-Wettbewerb geht der Verordnungsvorschlag nicht gesondert ein.

3.2 Der Lösungsansatz des Europäischen Parlaments (= Parlamentslösung)

Das Europäische Parlament hat sich am 14.11.2001 in erster Lesung mit dem Verordnungsentwurf der Kommission befasst und insgesamt 96 Änderungsanträge beschlossen, die überwiegend darauf abzielen, Umfang und Tempo der

⁸ Die Kommission sieht ihren Entwurf als Reaktion auf die sich wandelnden Markt- und Rahmenbedingungen in einzelnen Mitgliedstaaten. Sie hält eine Anpassung des bisherigen Gemeinschaftsrechts für erforderlich (i) zur Förderung des kontrollierten Wettbewerbs, (ii) zur Verwirklichung der Niederlassungsfreiheit, (iii) zur Erhöhung der Rechtssicherheit und (iv) zur Aktualisierung der Vorschriften für staatliche Beihilfen (vgl. Europäische Kommission 2000, Abschnitt 2.3 der Begründung). Vorausgegangen waren mehrere Gutachten zum Thema; wohl am bekanntesten der NEA-Report (vgl. NEA 1998).

Markttöffnung stärker zu begrenzen.⁹ Der zentrale Änderungsvorschlag betrifft die Einführung eines Wahlrechts zur kommunalen Eigenproduktion ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren. Die Ausübung des Wahlrechts wird an eine Reihe von Voraussetzungen geknüpft (vgl. Europäisches Parlament 2001, Änderungsantrag 61). Die zuständige Behörde kann ihr eigenes Verkehrsunternehmen nur dann vom Wettbewerb ausnehmen,

- wenn das zuständige, demokratisch legitimierte Vertretungsorgan eine entsprechende Entscheidung getroffen hat,
- wenn sich die Verkehrsleistung ausschließlich auf den Wirkungsbereich der zuständigen Behörde erstreckt,
- wenn der Wert der Beihilfe den Wert der Verkehrsleistung nicht übersteigt,
- wenn die Verkehrsleistung einen Einzugsbereich von max. 50 km nicht übersteigt,
- wenn es sich bei der Verkehrsleistung um eine Betätigung ohne Gewinnerzielungsabsicht der zuständigen Behörde handelt und
- wenn sich weder die zuständige Behörde noch das eigene Verkehrsunternehmen am Wettbewerb um gewerbliche Verkehrsleistungen beteiligt.

Trotz dieser Einschränkungen bildet die Möglichkeit zum Verzicht auf Bestellerwettbewerb den Kern der Parlamentslösung, d.h. in anderen Worten: die wettbewerbsspolitische Problematik der Doppelrolle soll dadurch "gelöst" werden, dass auf Wettbewerb in Teilbereichen des ÖPNV verzichtet wird.

⁹ Vorausgegangen waren intensive Vorberatungen in den Ausschüssen. Allein im federführenden Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr wurden über 500 (sic!) Änderungsvorschläge aus den Reihen der Parlamentarier behandelt. Die Ergebnisse der am 10.10.2001 abgeschlossenen Vorberatungen sind im sog. Meijer-Bericht zusammengefasst; benannt nach dem Berichterstatter Erik Meijer (vgl. Europäisches Parlament 2001).

3.3 Der Lösungsansatz der Europäischen Kommission (= Kommissionslösung)

Die Kommission hat auf die Änderungswünsche des Europäischen Parlaments reagiert und am 21.02.2002 einen geänderten Verordnungsvorschlag vorgelegt (vgl. Europäische Kommission 2002). Zentral im Hinblick auf die Problematik der Doppelrolle ist die Reaktion der Kommission auf die Parlamentslösung. In der Begründung für den geänderten Verordnungsvorschlag schreibt die Kommission dazu selbst unter der Überschrift *Sonderstatus für lokale Betreiber in öffentlichem Eigentum*:

"Die weitreichendste Änderung des Parlaments ist Abänderung 61, durch die ein neuer Artikel 8 geschaffen wird. Dadurch würden die öffentlichen Personenverkehrsdienste vor Wettbewerb geschützt, wenn die zuständige Behörde¹⁰ entscheidet, dass sie die Dienste selbst erbringen will.

In ihrem Bericht an den Europäischen Rat von Laeken über Leistungen der Daseinsvorsorge (KOM (2001) 598 endg.) erkennt die Kommission an, dass 'generell (...) es das Gemeinschaftsrecht den Mitgliedstaaten (überlässt), festzulegen, ob sie öffentliche Dienstleistungen direkt oder indirekt (durch andere öffentliche Einrichtungen) selber erbringen oder die Leistungserbringung einem Dritten überlassen wollen'.

Die vom Parlament verabschiedete Abänderung geht jedoch darüber hinaus. Sie würde es den zuständigen Behörden erlauben, ausschließliche Rechte für die Erbringung von Diensten im öffentlichen Personennahverkehr an sich selbst zu vergeben. Solche ausschließlichen Rechte verzerren den Wettbewerb und könnten nach den Bestimmungen des EG-Vertrags zum Wettbewerb angefochten werden.

Die Kommission entspricht daher Abänderung 61, indem sie einen neuen Artikel 17 Absätze 2 und 3 einfügt. Sie erlauben es den zuständigen Be-

¹⁰ Nach deutschem Recht sind die Aufgabenträger zugleich zuständige Behörde im Sinne des EU-Rechts - mit einer wichtigen Ausnahme: für die Erteilung von Genehmigungen sind in der Regel die Regierungspräsidien der Länder zuständig.

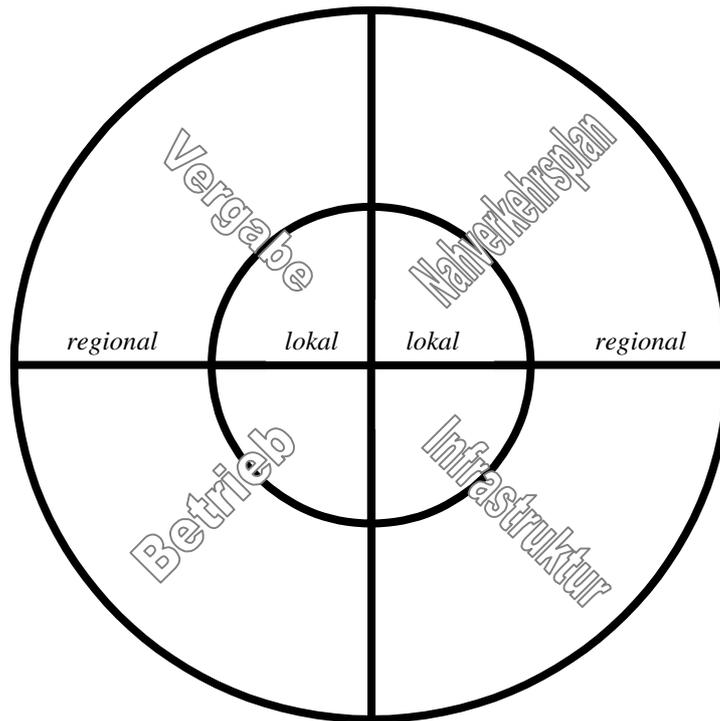
hörden, Busdienste für einen langen Übergangszeitraum von acht Jahren selbst zu erbringen, ohne verpflichtet zu sein, diese Vereinbarungen nach vier Jahren stufenweise auslaufen zu lassen. Nach diesem Zeitraum können die Behörden diese Vereinbarung weiterlaufen lassen, **sofern keine ausschließlichen Rechte vergeben werden**. Das bedeutet, dass es anderen Betreibern dann frei steht, den Bürgern in diesem Gebiet zusätzliche, wirtschaftlich lebensfähige Dienste anzubieten. Die Behörden sollten in diesen Fällen geeignete allgemeine Vorschriften erlassen für den Schutz von Qualität und Integration. Diese Fortführung der Vereinbarungen würde der Zustimmung der Kommission unterliegen." (Europäische Kommission 2002: Begründung für Änderung Artikel 17, Hervorhebung nicht im Original).

Der Kern des hier als Kommissionslösung bezeichneten Lösungsansatzes ist der Wegfall des Wettbewerbsschutzes durch ausschließliche Rechte, wenn der Aufgabenträger zugunsten eines eigenen Verkehrsunternehmens auf Bestellerwettbewerb verzichten will.

4 Wettbewerbsökonomische Beurteilung der Lösungsansätze

4.1 Die Doppelrolle aus disaggregierter Sicht

Um die Doppelrolle disaggregiert analysieren zu können, sind nicht nur die unternehmerischen Funktionen im ÖPNV zu betrachten (vgl. dazu Weiß 1999: Kap. 2), sondern auch die hoheitlichen Funktionen. Das folgende Schaubild soll dies verdeutlichen:



Der Bereich Vergabe umfasst die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen (inkl. Finanzierung) und ggf. auch die Vergabe ausschließlicher Rechte. Zusammen mit der Nahverkehrsplanung bilden sie die hoheitlichen Kernfunktionen im ÖPNV.¹¹

Die wettbewerbsfähigen unternehmerischen Funktionen liegen im ÖPNV im Bereich Betrieb. Hier kann es zwar natürliche Monopole geben, aber auf Grund der Abwesenheit irreversibler Kosten keine stabile Marktmacht. Anders im Bereich der Infrastruktur: Hier gibt es typischerweise nicht nur natürliche Monopole, sondern zusätzlich auch Irreversibilitäten. Erst die Kombination beider Merkmale begründet Marktmachtpotenziale.

¹¹ Das Schaubild enthält zusätzlich eine Differenzierung zwischen lokalem und regionalem Verkehr. Sie ist vor allem für Landkreise relevant, deren Aufgabenträgerschaft regionalen und lokalen Verkehr umfasst.

4.2 Beurteilung der Lösungsansätze

Die *Privatisierungslösung* ist ambivalent zu beurteilen.¹² Aus der Regulierungsökonomie ist bekannt, dass eine Privatisierung allein keine hinreichende Lösung für evtl. verbleibende Marktmachtprobleme in Netzsektoren darstellt. Diese Marktmachtpotenziale liegen in der Infrastruktur des ÖPNV begründet. Aus dieser Sicht würde eine vollständige Privatisierung zwar die Doppelrolle und das damit verbundene Problem "auflösen", aber aus Sicht der Kommune gleichzeitig ein neues Problem geschaffen, wenn beim Verkauf vertikal integrierter Unternehmen Marktmachtpotenziale gleichsam "mitprivatisiert" und von den Wettbewerbs- bzw. Regulierungsbehörden nicht hinreichend bekämpft werden. Unter diesen Rahmenbedingungen sind in erster Linie die wettbewerbsfähigen Teile des Bereichs Betrieb aussichtsreiche Kandidaten für eine (Teil-)Privatisierung. In disaggregierter Sicht werden die vielfältigen Potenziale für Umstrukturierungen, Aufgabenverlagerungen, Kooperationen u.ä. deutlicher erkennbar als bei integrierter Betrachtung des Sektors.¹³

Gegen die *Parlamentslösung* gibt es aus wettbewerbsökonomischer Sicht grundsätzliche Bedenken. Aufgrund der großen Bedeutung kommunaler Unternehmen bliebe damit ein nennenswerter Teil der Angebotsseite des ÖPNV vom Wettbewerb ausgenommen. Die kommunalen Unternehmen wären nicht nur weiterhin durch ausschließliche Rechte vor Wettbewerb *im* gesamten Markt geschützt (d.h. bei eigenwirtschaftlichen und bei gemeinwirtschaftlichen Leistungen), sondern würden auch vom zögerlich einsetzenden Wettbewerb *um* den Markt für gemeinwirtschaftliche Leistungen wieder ausgenommen (d.h. kein Bestellerwettbewerb). Der "Preis" für diesen Wettbewerbsschutz ist jedoch nicht zu unterschätzen: die im lokalen "Heimatmarkt" vor Wettbewerb geschützten Unternehmen dürften sich ihrerseits nicht am Wettbewerb in anderen Gebieten beteiligen. So gesehen können die vom Parlament auferlegten einschränkenden Voraussetzungen die Gesamtbeurteilung der Parlamentslösung positiv beeinflussen -

¹² Die Beurteilung der Lösungsansätze konzentriert sich auf die Wettbewerbsaspekte.

¹³ Wie so etwas in der Praxis aussehen kann, wird im abschließenden Abschnitt 4.3 am Beispiel der Stadt Frankfurt skizziert.

sofern sie strikt angewendet würden. Die grundsätzlichen ordnungspolitischen Bedenken gegenüber ökonomisch nicht stichhaltig begründeten wettbewerblichen Schutzzonen bleiben davon jedoch unberührt.¹⁴

Die *Kommissionslösung* ist bezogen auf die Doppelrolle ebenfalls nicht ausreichend. Der Entzug des Wettbewerbsschutzes *im* Markt durch ausschließliche Rechte ist zwar ein erster Schritt aber keine hinreichende Kompensation für den Verzicht auf Bestellerwettbewerb. Das gilt zumindest für Staaten mit hohem Anteil gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Ein diskriminierungsfreier "Zugang" zum öffentlichen Finanzmitteleinsatz im ÖPNV wäre so nicht gegeben. Im Hinblick auf die Doppelrolle ist der geänderte Verordnungsvorschlag der Kommission als politische Kompromisslösung zu verstehen; wie so manch andere "Lösung" im aktuellen Verordnungsvorschlag auch. Ein Aspekt der Kommissionslösung geht jedoch über das Problem der Doppelrolle im engeren Sinne hinaus und stimmt aus wettbewerbsökonomischer Sicht hoffnungsvoll: Dass die Kommission den Verzicht auf ausschließliche Rechte vorsieht, markiert einen gewissen Wendepunkt in der politischen Debatte über den zukünftigen Ordnungsrahmen für den ÖPNV. Im Grünbuch "Bürgernetz" (vgl. Europäische Kommission 1995) hatte die Kommission noch recht eindeutig Wettbewerbsmodell I präferiert.¹⁵ Hier nun scheint sich ein Paradigmenwechsel abzuzeichnen – weg vom bislang favorisierten Leitbild des "kontrollierten Wettbewerbs" (Wettbewerbsmodell I) hin zu einer echten Marktöffnung mit Abschaffung der ausschließlichen Rechte (Wettbewerbsmodell II). Da die traditionellen Rechtfertigungen für Wettbewerbsmodell I im Lichte der modernen Wettbewerbsökonomie überholt sind, wäre ein derartiger Paradigmenwechsel zu begrüßen (vgl. Weiß 1999).

¹⁴ Das gilt auch für einen neuerdings vom Bundesverkehrsministerium initiierten Konsensvorschlag, der die festgefahrene politische Diskussion auf EU-Ebene wieder in Gang setzen soll. Er sieht eine "modifizierte Quotenregelung" vor, d.h. der Anteil der vom Wettbewerb ausgenommenen Verkehrsleistungen soll – in Abhängigkeit von der Angebotsstruktur – auf bestimmte Höchstquoten begrenzt werden. Mehrere Mitgliedstaaten und die deutschen Branchenverbände scheinen diesem Vorschlag aufgeschlossen gegenüber zu stehen (vgl. VDV 2003).

¹⁵ Bereits im ursprünglichen Vorschlag vom 26.07.2000 (vgl. Europäische Kommission 2000) gab es erste Anzeichen für einen Paradigmenwechsel zu Wettbewerbsmodell II (vgl. Weiß 2003: S. 240 f.)

4.3 Fallbeispiel Stadt Frankfurt (= Umstrukturierungslösung)

Abschließend soll beispielhaft ein Lösungsansatz skizziert werden, der aus der Sicht der Kommunen an das Problem der Doppelrolle herangeht und neuerdings in der Praxis große Beachtung gefunden hat (vgl. Barth u.a. 2001). Die Stadt Frankfurt hat im Jahr 2001 mit der Umstrukturierung ihrer Verkehrsbetriebe begonnen. Die VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) mit 2.600 Mitarbeitern war bislang ein integriertes Unternehmen, das Betriebs- und Infrastrukturleistungen in den Bereichen Bus, Straßenbahn und U-Bahn angeboten hat. Zusätzlich hat sie für die Stadt Frankfurt Aufgabenträgerfunktionen wahrgenommen. Diese Doppelfunktion bzw. Doppelrolle wurde von den Verantwortlichen langfristig als nicht wettbewerbskonform eingeschätzt. Die Stadt Frankfurt und die VGF haben deshalb einen Umstrukturierungsprozess eingeleitet mit dem Ziel einer wettbewerbskonformen und zukunftsfähigen Organisation des ÖPNV in Frankfurt.

Die hier so bezeichnete Umstrukturierungslösung baut auf ausländischen Vorbildern in Innsbruck, London, Kopenhagen und Stockholm auf. Der wesentliche Bestandteil des Konzepts ist die klare rechtliche und organisatorische Trennung von Besteller- und Erstellerfunktionen sowie die Umstrukturierung der VGF in eine Lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNG), die sämtliche Aufgabenträgerfunktionen der Stadt Frankfurt und darüber hinaus alle nicht-wettbewerbsfähigen Funktionen des ÖPNV (insbesondere Infrastruktur) wahrnehmen soll. Seit September 2001 wird in einem ersten Schritt das im kommunalen Unternehmen vorhandene Know How (und die entsprechenden Arbeitsplätze) von der VGF auf die LNG übertragen. Für die weitergehende Ausgliederung des Busverkehrs steht eine bereits aktive gemischtwirtschaftliche Bustochter bereit. Die ursprünglich vorgesehene Trennung der Infrastruktur vom Betrieb ist bislang noch nicht vollzogen, vor allem aus steuerlichen Gründen (Stichwort Querverbund).

Ist Frankfurt nun aus wettbewerbsökonomischer Sicht *die* Lösung? Wohl kaum, denn die Frankfurter Lösung ist auf eine strikte Trennung von Planung und Betrieb des *gesamten* Angebots ausgerichtet (also nicht nur des gemeinwirtschaft-

lichen Teils). Für die Verkehrsunternehmen besteht die Gefahr, den Einfluss auf Angebotsplanung und Marketing weitgehend zu verlieren – auch und gerade im eigenwirtschaftlichen Teil. Dies ist nicht weiter überraschend, da die meisten ausländischen Vorbilder, die dem Konzept zugrundeliegen, in Ordnungsrahmen entstanden sind, die auf Wettbewerbsmodell I beruhen, d.h. nicht dem aus wettbewerbsökonomischer Sicht vorzugswürdigen Wettbewerbsmodell II. Aber dieser Punkt darf hier nicht überbewertet werden, da aus Sicht der betroffenen Kommunen die Gestalt des zukünftigen Ordnungsrahmens unsicher ist und es bislang so aussah, als würde auf europäischer Ebene das Wettbewerbsmodell I präferiert. So gesehen ist die Wahl eines Umstrukturierungskonzepts, das mit diesem Modell kompatibel ist, verständlich.

Unabhängig davon ist am Frankfurter Beispiel die beabsichtigte klare Trennung der wettbewerbsfähigen Funktionen (Betrieb) von den nicht bzw. nur sehr eingeschränkt wettbewerbsfähigen Funktionen (Infrastruktur, Vergabe, Nahverkehrsplanung) sehr positiv zu beurteilen. Durch geeignete Abgrenzung der Funktionen im Detail sollte es deshalb auch möglich sein, das Frankfurter Konzept bei Bedarf an einen Ordnungsrahmen ohne ausschließliche Rechte anzupassen, d.h. das Konzept erscheint im Prinzip auch mit Wettbewerbsmodell II kompatibel.

Inwiefern kann Frankfurt Vorbild für andere Kommunen sein? Bekanntlich ist im ÖPNV Vorsicht mit Patentrezepten geboten. Zu unterschiedlich sind die örtlichen Ausgangsbedingungen. Diese Unterschiedlichkeit eröffnet ein breites Feld zur Suche nach neuen institutionellen Lösungen. Aus dieser Perspektive sind Umstrukturierungslösungen à la Frankfurt grundsätzlich zu begrüßen, weil sie eine gewisse Vorbild- und Vorreiterfunktion übernehmen, die andere Kommunen nicht nur zur Imitation, sondern auch zu eigener Innovation anspornen kann. Eine rechtzeitige Vorbereitung auf den Wettbewerb hilft, die unvermeidlichen Anpassungsprozesse für die Betroffenen abzufedern und die verbreitete Unsicherheit zu reduzieren. Für Kommunen mit eigenen Verkehrsunternehmen ist diese aktive Strategie allemal vielversprechender, als sich mit der Hoffnung auf klare und eindeutige Lösungen des Gesetzgebers zu begnügen.

Literatur

- Andersen (2001), Öffentlicher Personennahverkehr im Wettbewerb: Reformwege im deutschen und europäischen ÖPNV-Markt, Marktstudie 2001 von Arthur Andersen, Berlin u.a.
- Anemüller, Stephan (2002), "Der Wettbewerb im SPNV Schleswig-Holsteins ist erfolgreich für Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und Land", in: *Bus & Bahn*, 36. Jg. (12/2002), S. 7-9.
- Barth, Sibylle/von Kretschmann, Caroline/Ott, Manfred/Werner, Jan (2001), "Strategie für eine wettbewerbskonforme Organisation: Die lokale Nahverkehrsgesellschaft in Frankfurt am Main", in: *Der Nahverkehr*, 19. Jg. (12/2001), S. 28 ff.
- Böhme, Hans/Sichelschmidt, Henning (1994), *Eine Strategie für den öffentlichen Personennahverkehr*, Kieler Diskussionsbeiträge 227, Institut für Weltwirtschaft, Kiel, 1994.
- Bundesregierung (1999), Bericht der Bundesregierung über den Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland nach der Vollendung der deutschen Einheit, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 1999.
- Bus & Bahn (2002), "Ude: Städte werden um Nahverkehr in Eigenproduktion als Teil der kommunalen Daseinsvorsorge kämpfen", in: *Bus & Bahn*, 36. Jg. (9/2002), S. 3-6.
- Europäische Kommission (1995), Das Bürgernetz: Wege zur Nutzung des Potentials des öffentlichen Personennahverkehrs in Europa, Grünbuch der Europäischen Kommission, Generaldirektion Verkehr, KOM (95) 601 endg. vom 29.11.1995, Brüssel.
- Europäische Kommission (2000), Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen, KOM (2000) 7 endg. vom 26.07.2000, Brüssel.
- Europäische Kommission (2002), Geänderter Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen

Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen, KOM (2002) 107 endg. vom 21.02.2002, Brüssel.

Europäisches Parlament (2001), Bericht über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen, Sitzungsdokument A5-0364/2001 endg. vom 18.10.2001, Brüssel.

Ewers, Hans-Jürgen/Ilgmann, Gottfried (2000), "Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr: Gefordert, gefürchtet und verteufelt", in: *Internationales Verkehrswesen*, 52. Jg. (Jan./Feb. 2000), S. 17-20.

NEA (1998), Examination of community law relating to the public service obligations and contracts in the field of inland passenger transport, Final Report, der Europäischen Kommission DG VII vorgelegt durch NEA Transport Research and Training, Rijswijk (Niederlande), Mai 1998.

Statistisches Bundesamt (2002), "Straßenpersonenverkehr 2001: Personalabbau setzt sich fort", Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 15.05.2002, Wiesbaden (<http://www.destatis.de/presse>).

VDV (2001), VDV-Statistik 2000, hrsg. vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, August 2001.

VDV (2003), "VDV fordert: Liberalisierung des Nahverkehrs muss politisch gestaltet, nicht von Gerichten entschieden werden", Pressemitteilung Nr. 5/2003 des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen vom 14.01.2003, Köln (<http://www.vdv.de>).

Weiß, Hans-Jörg (1999), *ÖPNV-Kooperationen im Wettbewerb: Ein disaggregierter Ansatz zur Lösung des Koordinationsproblems im öffentlichen Personennahverkehr*, Nomos-Verlag, Baden-Baden 1999 (Diss., Univ. Freiburg, 1998).

Weiß, Hans-Jörg (2003), "Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)", in: Knieps, Günter/Brunekreeft, Gert (Hrsg.), *Zwischen Regulierung und Wettbewerb: Netzsektoren in Deutschland*, 2. Auflage, Physica-Verlag, Heidelberg 2003 (1. Auflage 2000), S. 231-249.

**Als Diskussionsbeiträge des
Instituts für Verkehrswissenschaft und Regionalpolitik
Albert-Ludwigs-Universität Freiburg i. Br.
sind zuletzt erschienen:**

- 65. G. Knieps:** Price Cap als innovatives Regulierungsinstrument in liberalisierten Netzsektoren, in: Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft: Price Cap-Regulierung in Netzindustrien – Chancen und Risiken eines neuen Regulierungsinstruments, Reihe B, B 232, 2000, S. 7-17
- 66. G. Knieps:** Rückführung sektorspezifischer Regulierung auf dem deutschen TK-Markt: Die verpaßte Chance des Sondergutachtens der Monopolkommission, in: MultiMedia und Recht (MMR), 5/2000, S. 266-269
- 67. G. Brunekreeft:** Kosten, Körbe, Konkurrenz: Price Caps in der Theorie, in: Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft: Price Cap-Regulierung in Netzindustrien – Chancen und Risiken eines neuen Regulierungsinstruments, Reihe B, B 232, 2000, S. 18-41
- 68. A. Gabelmann:** Regulierung auf lokalen Telekommunikationsmärkten: Entbündelter Netzzugang in der Peripherie, April 2000
- 69. G. Knieps:** Wettbewerb um Subventionen im Regionalverkehr, in: A. Obermayr, N. Knoll (Hrsg.), Zukunft der Universaldienstleistungen, Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO), Wien, Juli 2000, S. 115-123
- 70. G. Knieps:** Marktkonforme Infrastrukturbenutzungsgebühren: Zur Notwendigkeit eines mehrstufigen Tarifkonzepts, in: Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft: Grenzkosten als Grundlage für die Preisbildung im Verkehrsbereich, Reihe B, B 229, 2000, S. 72-80
- 71. G. Knieps, H.-U. Küpper und R. Langen:** Abschreibungen bei Preisänderungen in stationären und nicht stationären Märkten, in: Zeitschrift für betriebswirtschaftliche Forschung (ZfbF), 53, 2001, 759-776
- 72. A. Berndt:** Immer Ärger mit den Trassenpreisen?, Vortrag im Rahmen der Mitgliederversammlung der Gesellschaft für Verkehrswissenschaft und Regionalpolitik an der Universität Freiburg im Breisgau am 21.12.2000
- 73. G. Brunekreeft:** Price Capping and Peak-Load Pricing in Network Industries, December 2000
- 74. G. Brunekreeft:** Regulation and Third-Party Discrimination in Vertically Related Markets; The Case of German Electricity, Revised Version, March 2001
- 75. G. Knieps:** Ökonomie der lokalen Netze, in: Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft: Lokale Versorgung im Wettbewerb, Chancen – Risiken – Strategien, Reihe B, B 240, 2001, S. 7-17
- 76. G. Knieps:** Netzsektoren zwischen Regulierung und Wettbewerb, in: H. Berg (Hrsg.), Deregulierung und Privatisierung: Gewolltes – Erreichtes – Versäumtes, Schriften des Vereins für Socialpolitik, Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Neue Folge, Band 287, Duncker und Humblot, Berlin, 2002, S. 59-69

- 77. G. Knieps:** Regulatory reform of European telecommunications: Past experience and forward-looking perspectives, in: European Business Organization and Law Review, Vol. 2, 2001, pp. 641-655
- 78. G. Knieps:** Competition in Telecommunications and the Internet Services: A Dynamic Perspective, paper presented at the International Symposium: Internet, Economic Growth and Globalization – The Impact of New Information Technologies on Corporate Strategies, Economic Policy, Regional and Social Structures, Gerhard-Mercator University Duisburg, August 8-10, 2001
- 79. G. Knieps:** Strategien zur Vollendung des Binnenmarktes II: Liberalisierung der Netzzugänge, Vortrag auf der interdisziplinären Tagung des Arbeitskreises Europäische Integration, Bonn, in Zusammenarbeit mit dem Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA): Der unvollendete Binnenmarkt, Hamburg, 21.-23. Juni 2001
- 80. G. Brunekreeft, K. Keller:** Sektorspezifische Ex-ante-Regulierung der deutschen Stromwirtschaft? Oktober 2001
- 81. A. Gabelmann:** Regulating European Telecommunications Markets: Unbundled Access to the Local Loop Outside Urban Areas, in: Telecommunications Policy, 25, 2001, S. 729-741
- 82. A. Gabelmann:** Monopolistische Bottlenecks versus wettbewerbsfähige Bereiche im Telekommunikationssektor, Dezember 2001
- 83. G. Knieps:** Knappheitsprobleme in Netzen: Was leistet die Ökonomie? in: Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft: Knappe Netzkapazitäten – Probleme und Lösungsstrategien in offenen Verkehrs- und Versorgungsnetzen, Reihe B, B 252, 2002, S. 7-22
- 84. G. Knieps:** Wholesale/retail pricing in telecom markets, in: Contributions to the WIK Seminar on „Regulatory Economics“, Königswinter, 19-21 November 2001, Bad Honnef, 2002, S. 9-20
- 85. G. Knieps:** Wettbewerb auf den Ferntransportnetzen der deutschen Gaswirtschaft: Eine netzökonomische Analyse, in: Zeitschrift für Energiewirtschaft (ZfE) 26/3, 2002, S. 171-180
- 86. G. Knieps:** Entscheidungsorientierte Ermittlung der Kapitalkosten in liberalisierten Netzindustrien, August 2002
- 87. G. Knieps:** Costing und Pricing in Netzindustrien, erscheint in: Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft: Investitionsentscheidungen und Kostenmanagement in Netzindustrien, Reihe B, 2003
- 88. G. Knieps:** Does the system of letter conveyance constitute a bottleneck resource? erscheint in: Proceedings of the 7th Königswinter Seminar „Contestability and Barriers to Entry in Postal Markets“, November 17-19, 2002
- 89. G. Knieps:** Preisregulierung auf liberalisierten Telekommunikationsmärkten, Überarbeitete Fassung des Vortrags auf der Tagung „Das Neue TKG“, Humboldt-Universität zu Berlin, 5. Dezember 2002
- 90. Hans-Jörg Weiß:** Die Doppelrolle der Kommunen im ÖPNV, Februar 2003