

Privatisierung natürlicher Monopole im Bereich von Bahn, Post und Telekommunikation

von Rupert Windisch, Günter Knieps, Charles B. Blankart,
Kenneth D. Boyer und Jürgen Müller

herausgegeben von

Rupert Windisch



J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) Tübingen 1987

Inhaltsverzeichnis

Privatisierung natürlicher Monopole: Theoretische Grundlagen und Kriterien

von Prof. Dr. RUPERT WINDISCH, Universität Göttingen

I.	Perspektiven einer Politischen Ökonomie der Privatisierung	1
I.1.	Einleitung: Über die Notwendigkeit einer theoretischen Analyse	1
I.2.	Verfügungsrechte, Eintrittsbarrieren und Privatisierung	8
I.3.	Formen der Privatisierung	15
I.4.	Gefährdung des Effizienzregimes durch Verteilungsfeldzüge und Verteilungsfallen	23
I.5.	Das „öffentliche Interesse“ und die privaten Interessen: Über Chancen einer Rückkehr zum Effizienzregime	31
I.6.	Privatisierung natürlicher Monopole: Grundlegende Fragestellungen im Überblick	37
II.	Natürliches Monopol: Definition, Bestimmungsfaktoren und empirischer Nachweis	41
II.1.	Wie wird ein natürliches Monopol definiert?	41
II.1.1.	Das Lehrbuchmodell: Eingutproduktion	41
II.1.2.	Das „realistische“ Modell: Mehrgüterproduktion	47
II.2.	Bemerkungen zur empirischen Überprüfung der Existenz eines natürlichen Monopols	52
II.3.	Zusammenfassung	55
III.	Das Problem der Beständigkeit eines natürlichen Monopols	56
III.1.	Die Möglichkeit eines Wettbewerbs um den Markt anstelle eines Wettbewerbs im Markt	56
III.2.	Versunkene Kosten als Markteintritts- und Marktaustrittsbarriere	59
III.2.1.	Fixe vs. versunkene Kosten	59
III.2.2.	Strategische Verwendung versunkener Kosten	61
III.3.	Preisbeständigkeit unter idealisierten Marktbedingungen	67
III.3.1.	Die Konzeption	67
III.3.2.	Kritik und experimentelle Ergebnisse	70
III.3.3.	Die Möglichkeit intertemporaler Preisunbeständigkeit	74
III.4.	Mengenbeständigkeit unter der Cournot-Hypothese	75
III.5.	Zusammenfassung und Ausblick	77

IV.	Quersubventionierung und Rosinenpicker-Hypothese	81
IV.1.	Argumente für und gegen Quersubventionierung	81
IV.2.	Kostenverteilung und subventionsfreie Preise	83
IV.2.1.	Kriterien für produktbezogene Quersubventionierung	83
IV.2.2.	Kriterien für personenbezogene Quersubventionierung	89
IV.3.	Über die Beständigkeit eines natürlichen Mehrproduktmonopols bei „quasi-optimalen“ Preisen	92
IV.4.	Zusammenfassung und Ausblick auf die politische Ökonomie der Quersubventionierung	100
V.	Wettbewerb um den Markt versus Regulierung	105
V.1.	Theoretische Äquivalenz zwischen der Auktion eines Marktes und seiner Regulierung?	105
V.2.	Informations- und Anreizprobleme bei der Bereitstellung komplexer Dienstleistungen	111
V.2.1.	Einführungsprobleme	111
V.2.2.	Durchführungsprobleme	114
V.3.	Zusammenfassung und Kritik	118
VI.	Epilog: Das Integrationsargument – Quis custodiet ipsos custodes? . . .	122
	Bibliographie	137

Entstaatlichung und Wettbewerb im nationalen
Telekommunikationsbereich
von Priv.-Doz. Dr. GÜNTER KNEIPS, Universität Bern

Einführung	147
I. Die Möglichkeiten des Wettbewerbs im Fernmeldenetz	148
I.1. Die Abgrenzung des Netz- und Endgerätebereichs	148
I.2. Das Innovationspotential im Netzbereich	149
I.3. Stark wachsende Nachfrage nach Telekommunikationsleistungen . . .	152
I.4. Der Wettbewerb als Entdeckungsverfahren im Telekommunikationsnetz	152
I.4.1. Nutzungsliberalisierung im Netz	153
I.4.2. Aufbau konkurrierender Netzeinrichtungen	153
I.5. Wettbewerb im Netz und statische Effizienz	154
I.5.1. Nutzungsliberalisierung im Netzbereich und Kosteneffizienz	154
I.5.2. Aufbau konkurrierender Übertragungseinrichtungen und Kosteneffizienz	155
II. Die Möglichkeiten des Wettbewerbs im Endgerätebereich	160
II.1. Das Innovationspotential im Endgerätebereich	160
II.2. Das Wettbewerbspotential im Endgerätebereich	161
II.3. Wettbewerb im Endgerätebereich und Kosteneffizienz	163
II.4. Mitbeteiligung des Netzbetreibers im Endgerätebereich?	164
III. Wettbewerb im Telekommunikationsbereich und Infrastrukturziele . .	165
III.1. Das Konzept der internen Subventionierung	166

III.2.	Beispiele für interne Subventionierung im Telekommunikationsbereich	169
III.3.	Wettbewerb und Infrastrukturziele	170
IV.	Institutionelle Anreize zur Veränderung des Status quo im nationalen Telekommunikationsbereich	171
IV.1.	Der gegenwärtige monopolisierte Status quo im Fernmeldesektor der Bundesrepublik Deutschland	171
IV.1.1.	Das gesetzliche Fernmeldemonopol	171
IV.1.2.	Die Ausschöpfung des Fernmeldemonopols durch DBP	172
IV.1.2.1.	Die Rolle der DBP als Anbieter von Telekommunikationsleistungen	172
IV.1.2.2.	Vorschriften zur Netznutzung durch die DBP	173
IV.1.2.3.	Die Rolle der DBP als Zulassungsbehörde im Endgerätebereich	174
IV.1.2.4.	Die Beschaffungspolitik der DBP	176
IV.1.2.5.	Die Rolle der DBP als Anbieter von Endgeräteleistungen	177
IV.2.	Lehren aus der amerikanischen Deregulierungspolitik	177
IV.2.1.	Die traditionelle Regulierungsstruktur im amerikanischen Telekommunikationsverkehr	178
IV.2.2.	Zwischenstaatliche Deregulierung versus innerstaatliche Regulierung	178
IV.2.2.1.	Der zwischenstaatliche Deregulierungsprozeß	178
IV.2.2.2.	Die Regulierung des innerstaatlichen Telekommunikationsfernverkehrs	186
IV.2.3.	Das Umverteilungsproblem der Deregulierung im Telekommunikationsfernverkehr	187
IV.2.3.1.	Die traditionelle Subventionierung der lokalen Netze	187
IV.2.3.2.	Die Instabilität der internen Subventionierung der lokalen Netze als Folge von Wettbewerb im Fernverkehr	190
IV.2.4.	Die Auswirkung des institutionellen Regulierungsaufbaus zur Überwindung des Umverteilungsproblems	194
Schluß	197
Bibliographie	201

Privatisierung im Postwesen: Möglichkeiten und Grenzen“

von Prof. Dr. CHARLES B. BLANKART, Technische Universität Berlin

I.	Worin kann Privatisierung beim Postwesen bestehen? Fragestellung und Zusammenfassung der zentralen Thesen	205
II.	Privatisierung auf der Outputseite: Implizite Privatisierung	208
II.1.	Neuere Tendenzen im Postwesen und ihre wettbewerbspolitische Beurteilung	208
II.2.	Die Ertrags-Kosten-Situation im deutschen Postwesen	210
II.3.	Das Postwesen in ausgewählten Ländern	213
II.3.1.	Allgemeines	213
II.3.2.	Schweden	215
II.3.3.	Großbritannien	217
II.3.4.	Schweiz	219
II.3.5.	Zwischenbilanz	221

II.4.	Ordnungspolitische Alternativen im Bereich der impliziten Privatisierung	222
II.4.1.	Die bisherige Politik der gleichgewichtigen Regulierung in der Bundesrepublik Deutschland	222
II.4.2.	Die Alternative der gleichgewichtig abnehmenden Regulierung	224
III.	Privatisierung durch Fremdbezug: Explizite Privatisierung	226
III.1.	Explizite Privatisierung aus der Sicht der Produktionstechnologie	227
III.2.	Explizite Privatisierung aus der Sicht der Vertragstheorie	233
III.3.	Die politische Ökonomie der expliziten Privatisierung	235
IV.	Was kann grundsätzlich getan werden? Zusammenfassung der Ergebnisse und politisch-ökonomische Beurteilung	238
IV.1.	Kleinere Maßnahmen	238
IV.1.1.	Zulassung privater Briefpost zu Spitzenzeiten	238
IV.1.2.	Zeitlich begrenzte Privatisierung im Bereich der Paketbeförderung	239
IV.1.3.	Freier Marktzutritt für zeitempfindliche Post auf internationaler und lokaler Ebene	239
IV.1.4.	Dokumentaustauschzentren	240
IV.1.5.	Auswärtsvergabe der Postzustellung	240
IV.1.6.	Private elektronische Post	240
IV.2.	Größere Veränderungen	240
	Bibliographie	243

Privatisierung der Eisenbahnen in den USA und Kanada
 von Prof. KENNETH D. BOYER, Ph. D., Michigan State University

Einleitung	245
I. Die Theorie des Verhaltens privater Eisenbahnen	246
I.1. Marktversagen im Eisenbahngüterverkehr	247
I.2. Regulierung des intramodalen Wettbewerbs im Bahnbereich	249
I.3. Eisenbahnen im intermodalen Wettbewerb	250
I.4. Substitution der Regulierung durch intermodalen Wettbewerb	251
I.5. Die Höhe der Betriebskosten	252
I.6. Personenverkehr	252
I.7. Zusammenfassung	254
II. Die typischen Merkmale regulierter privater Eisenbahnbetriebe	255
II.1. Das Leistungsangebot der nordamerikanischen Eisenbahnen	255
II.2. Staatliche Eisenbahnregulierung	259
II.3. Die Auswirkungen der Eisenbahnregulierung	262
II.3.1. Die Merkmale der verschiedenen Verkehrsträger	262
II.3.2. Die Auswirkungen der Regulierung auf den Stückgutverkehr	264
II.3.3. Produktivität	265
II.3.4. Die Auswirkungen der Regulierung auf Forschung und Entwicklung	268
II.3.5. Tarifhöhe	269
II.3.6. Tarifpolitik und Regionalentwicklung: Die Crow-Tarife	271
II.3.7. Entscheidung über den Streckenumfang	272

II.3.8.	Investitionen in rollendes Material	274
II.4.	Die Auswirkungen der Regulierung: Fazit	274
III.	Die Merkmale entregulierter, privater Güterverkehrsbahnen	275
III.1.	Eisenbahntregulierung in den USA	276
III.1.1.	Der Staggers Act	276
III.1.2.	Die Auswirkungen der Entregulierung auf die Verkehrsteilung	278
III.1.3.	Die Auswirkungen der Entregulierung auf die Tarifgestaltung	278
III.1.4.	Die Umstrukturierung der Eisenbahnen als Folge der Entregulierung	279
III.1.5.	Conrail	280
III.1.6.	Die Auswirkungen der Entregulierung auf die Leistung	282
III.1.7.	Löhne und Beschäftigung unter dem Staggers Act	283
III.1.8.	Wegekosten und Entregulierung	284
III.1.9.	Hat die Deregulierung eine Zukunft?	285
III.2.	Die kanadischen Deregulierungserfahrungen	285
III.2.1.	Tarifregulierung	285
III.3.	Grenzüberschreitender Frachtverkehr unter Entregulierung	287
III.4.	Die Auswirkungen der Deregulierung: Fazit	288
IV.	Personenverkehr mit regulierten Privatbahnen	289
IV.1.	Der Abbau des Eisenbahnpersonenverkehrs in Nordamerika	290
IV.1.1.	Eisenbahnpersonenverkehr – einst ein einträglicher Wirtschaftszweig	290
IV.1.2.	Fernverkehrs-/Nahverkehrsverbund	291
IV.1.3.	Die Eisenbahngesellschaften machen den Personenverkehr unattraktiv	292
IV.2.	Amtrak	293
IV.2.1.	Die Verstaatlichung des Personenverkehrs	293
IV.2.2.	Koordinierung des Güter- und Personenverkehrs	293
IV.2.3.	Amtrak aus heutiger Sicht	294
IV.3.	Kanadische Erfahrungen mit VIA Rail Canada	296
IV.4.	Schienenpersonennahverkehr	296
IV.4.1.	Schienenpersonennahverkehr unter kommunaler Verwaltung	296
IV.4.2.	Betreiber von örtlichen Nahverkehrsstrecken	297
IV.4.3.	Arbeitsrechtliche Bestimmungen für den Eisenbahnnahverkehr der Kommunen	299
IV.5.	Eisenbahnpersonenverkehr: Fazit	300
V.	Zusammenfassung	301
V.1.	Konsumentensouveränität	301
V.1.1.	Güterverkehr	301
V.1.2.	Personenverkehr	302
V.2.	Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit	303
V.3.	Technologische Progressivität	304
V.4.	Nichtökonomische Überlegungen bei Tarifgestaltung und Dienstleistungsangebot	304
Bibliographie		305

Möglichkeiten der Privatisierung im Bereich der Deutschen Bundesbahn
 von Dr. JÜRGEN MÜLLER, Deutsches Institut für Wirtschaftsordnung

I.	Einleitung	309
II.	Die sich wandelnde Rolle der Deutschen Bundesbahn in der Verkehrs- wirtschaft	310
II.1.	Fallender Anteil am Verkehrsmarkt	310
II.2.	Hohe finanzielle Aufwendungen	312
III.	Ökonomische versus finanzielle Verluste	315
III.1.	Unterschätzung der ökonomischen Kosten	316
III.1.1.	Überhöhte Produktionskosten	316
III.1.2.	Allokative Preisverzerrungen durch regulative Eingriffe	317
III.1.3.	Allokative Preisverzerrungen durch Subventionen	319
III.1.4.	Dynamische Ineffizienz	323
III.1.5.	Resümee	324
III.2.	Überschätzung der ökonomischen Kosten	324
III.2.1.	Externalitäten	325
III.2.2.	Grenzkostenpreisbedingte Defizite im natürlichen Monopol	325
III.2.3.	Resümee	326
IV.	Auswirkungen institutioneller Rahmenbedingungen	326
IV.1.	Ungenügende Anpassung wegen der bestehenden Anreizstruktur	327
IV.2.	Das Verhältnis der DB zu öffentlichen und gesellschaftlichen Institutio- nen	331
IV.3.	Das Verhältnis der DB zu ihrem Personal	333
IV.4.	Resümee	334
V.	Formen der Entstaatlichung/Privatisierung im Bereich der DB	335
V.1.	„Privatisierung“ durch das Konzept der Resultatsverantwortung	336
V.2.	Formelle Privatisierung durch Umwandlung der DB in eine AG	338
V.3.	Privatisierung als gemischtwirtschaftliche AG	340
V.4.	Auslagerung von Teilfunktionen	345
V.5.	Trennungsrechnung und Privatisierung	346
V.6.	Explizite Teilprivatisierung nach regionalen Kriterien	348
VI.	Wirkungen einer Privatisierung	351
VI.1.	Allokative Wirkungen	351
VI.2.	Verteilungswirkungen	355
VI.2.1.	Subventionsauswirkungen	355
VI.2.2.	Verteilungsauswirkungen einer Privatisierung: Gewinner und Verlierer	362
VII.	Schlußfolgerungen	365
	Bibliographie	367
	Personenregister	370
	Sachregister	375