

# **REGULIERUNG IN LIBERALISIERTEN GÜTERTRANSPORTMÄRKTEN – EINE (INNOVATIONS-)ÖKONOMISCHE PERSPEKTIVE**

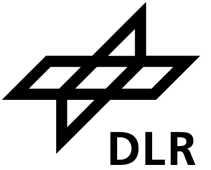
**Leipziger Gespräche zum Verkehrsrecht**

**Prof. Dr. Gernot Liedtke | DLR-Institut für Verkehrsforschung, TU Berlin**

**Dr. habil. Stephan Müller | DLR-Institut für Verkehrsforschung**



# Agenda



- Geschichte der Transportmarktregulierung
- Aktuelle und tiefgründige Herausforderungen
- Notwendigkeit von Innovationen
- Inventur des bisherigen Regulierungsrahmens
- Implikationen

# Geschichte – Kriegsende bis Motorisierungswelle (1950-1960)



- Beseitigung von Kriegsschäden
- Neuorientierung im Infrastrukturausbau (Trennung vom Osten, Westorientierung)
- **Regulierung noch allgegenwärtig**
- **Schwächung der Straße, um Defizit der Bahn zu verhindern**
- Effiziente Organisation des Fernstraßenbaus
- Bahn in der Defensive (von der Substanz lebend, keine Innovationen, wenig Rationalisierung, Festhalten an unwirtschaftlichen Angeboten)

Verkehr = technisches System

# Geschichte – Leber Plan ... Ölkrise ...



- **Programm zur Gesundung der Bahn**  
(Streckenstillegungen, Beförderungsverbote bei Lkw, Beförderungssteuer) => im Sand verlaufen
- Kombiniertes Verkehr
- Ölpreisschock
- Grenzen des Wachstums werden sichtbar  
(Raumplanung, Kombiniertes Verkehr)

Der Staat kann was machen

# Geschichte – Liberalisierung, Deregulierung (1980+)



- Intensiver Westintegration in der Wirtschaft
- 1990 Liberalisierung der Straßengüterverkehrsmärkte
- Fall des Eisernen Vorhangs
- **1994 Bahnreform**
- 1998 Kabotagefreiheit
- 1995 technische Umweltregulierung
- Ab 2000: Marktkonzentration bei Speditionen – Kontraktlogistik, Verbünde
- EU Weissbuch Verkehr 2011 – Effiziente Nutzung: Kurzfristeffizienz
- Transeuropäische Netze, darauf (organisierter) Wettbewerb



# Herausforderungen



Ukraine Krise

Energiearmut

Klimakatastrophe 1,5 C

Bahnkollaps

Lieferkettenabbruch

Fahrermangel

Interaktion der Krisen



**Vordergründiger Eindruck**

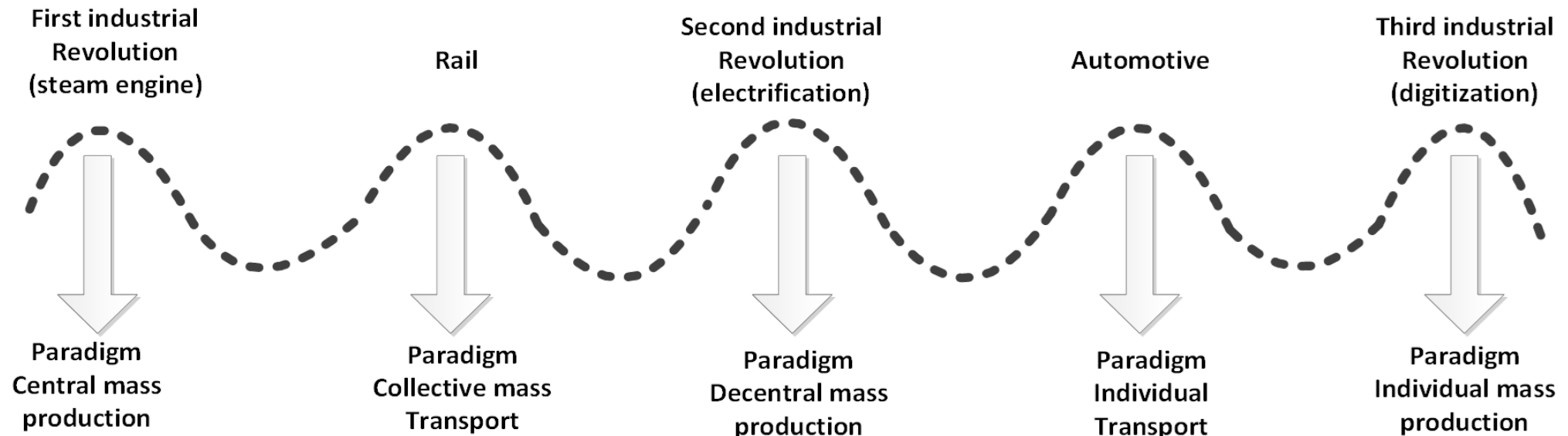
**„Alles auf Kante genäht“**

# Tieferliegende Hintergründe



- Digitalisierung mit den entsprechenden Wandelprozessen und Paradigma
- Bahn und Lkw an Leistungsgrenze (vor und insb. mit den Krisen)
- Weiteres Wirtschaftswachstum?
- Nötig? End of Growth Debatte
- Neue Energie-Nachfrage?
- Wie neue Verkehrsnachfrage bedienen?

Verkehrssystem wird zur Wachstumsgrenze der Digitalisierung



# Und Innovation?



- Phase des Autos beachten:
  - Bisher kam Innovation vom Auto
  - Sättigung in Sicht
- Innovationspolitik (auch im Verkehr) wurde in D erst relevant als die Innovationsschritte beim Auto ausliefen (ca. 2000)
- Wenig Förderprogramme und Innovationen im Bahnbereich

Krise u.U. als Chance für Innovationen (?)

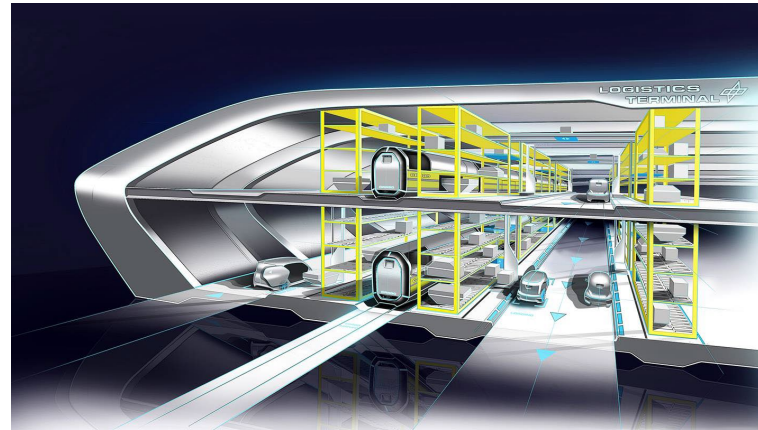
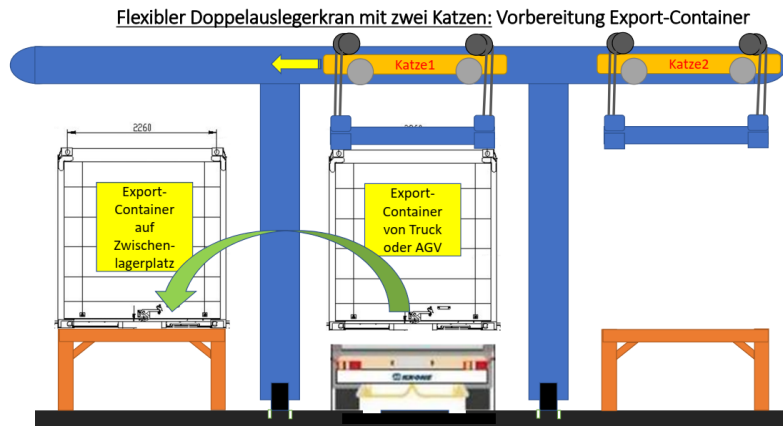


# Situation Lkw



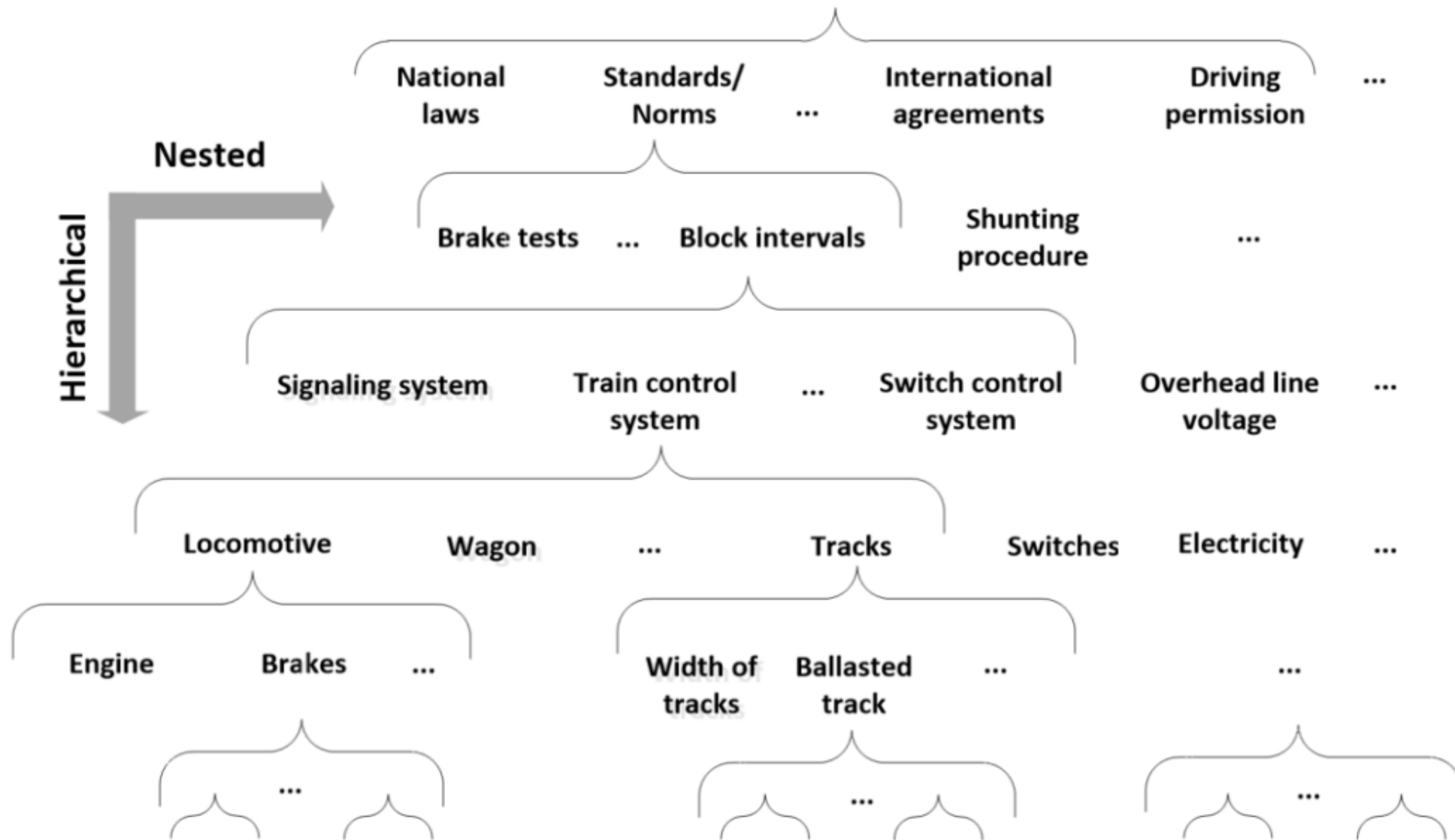
Technisch „ausgereift“ (Innovationsfeindliche Umgebung  
im Rahmen von Regulierung und Marktbedingungen; Absprachen als Folge)  
Automatisiertes und vernetztes Fahren als Vision

# Situation Bahn



Mißmatch zwischen Visionen und Systemanforderungen

# Situation Bahn



- Innovation kann unterstützen, mit den Herausforderungen umzugehen
  - Klima
  - Energie
  - Risiken
  - ...
- Innovation wird momentan gehindert durch
  - Mangelnde Wachstumserwartungen/ Kondratieff
  - Marktstrukturen und Marktinteressen
  - Innovators Dilemma
  - Regulierung
  - Klimaeffekte nicht internalisiert
- Man braucht Technologie-, Prozess- und Produktinnovationen
- Verhalten muss sich aber auch ändern

# Inventur „Neo-Klassischer Verkehrspolitik“



Wettbewerb ist „gut“:

1. Signal- und Allokation
2. Effizienzsteigerung
3. Freiheit vor Marktmachtmissbrauch
4. Innovation / Selektion

Regulierung (organisierter Wettbewerb) dann, wenn:

1. Marktkonzentration
2. Informationsasymmetrien u.a.
3. Externe Effekte

# Inventur Neo-klassischer Verkehrspolitik



1. Marktkonzentration: Bundesnetzagentur ...
2. Informationsasymmetrien: EBA ...
3. Externe Effekte: Verkehrsplanung, technische Regulierung

# Marktversagenstatbestandteile



- 1. Marktkonzentration: Innovationsmöglichkeiten des DB Konzerns geschwächt  
Innovationen fehlen im Eisenbahnregulierungsgesetz  
Lobbyismus Straße, Energie; Wirtschaft ... vergessen
- 2. Informationsasymmetrien: Bürokratie!
- 3. Externe Effekte: Planungsvarianten bei Bahnstrecken!

Klassische „mikroökonomische“ neoklassische Wirtschaftspolitik zeigt ihre Nebenwirkungen

Risikomanagement in (teil-) liberalisierten Märkten funktioniert nicht gut

Innovationspolitik, neue Marktdesigns

- (De-)regulierte liberalisierte Märkte (1980er-heute) sind an Ihre Grenzen gestoßen
  - Kreativer Umgang der Marktteilnehmer mit Restriktionen
  - Neue Herausforderungen (Klima, Wachstum/Digitalisierung)
  - Marktorientierte Lösungen weichen von gesellschaftlicher Zielstellung ab
- Implikationen fürs Agenda-Setting
  - Methoden und Instrumente der Innovationspolitik (Stichwort: Automatisierung)
  - Regulierungswerke auf Fehlanreize und Wirksamkeit prüfen
  - Stimmen die Marktbedingungen?