

Haßheider, Hendrik; Malina, Robert

Article — Published Version

## Durchsetzung von Partialinteressen in politischen Märkten am Beispiel Metrorapid

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Haßheider, Hendrik; Malina, Robert (2003) : Durchsetzung von Partialinteressen in politischen Märkten am Beispiel Metrorapid, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Springer, Heidelberg, Vol. 83, Iss. 2, pp. 108-115

This Version is available at:  
<http://hdl.handle.net/10419/42106>

### Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

### Terms of use:

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

Hendrik Haßheider, Robert Malina

## Durchsetzung von Partialinteressen in politischen Märkten am Beispiel Metrorapid

*Vieles spricht gegenwärtig dafür, dass der Transrapid in Deutschland auf Kurzstrecken gebaut werden dürfte, obwohl konkurrierende Verkehrsinfrastrukturprojekte einen sehr viel höheren volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen. Warum hat der Metrorapid gute Realisierungschancen? Wie kommt es, dass sich auf politischen Märkten Partialinteressen gegen die Interessen der Allgemeinheit durchsetzen können?*

Der Metrorapid muss und wird kommen, davon ist auch der neue nordrhein-westfälische Ministerpräsident Peer Steinbrück fest überzeugt. Nur die Magnetschwebetechnik erlaube es, die wachsenden Infrastrukturengpässe im Ballungszentrum Rhein-Ruhr abzubauen zu können. Eine im Frühjahr 2002 vorgelegte Machbarkeitsstudie für die geplante Strecke von Dortmund nach Düsseldorf wird als Beweis für die verkehrspolitische Notwendigkeit des Projektes angeführt. Die Ergebnisse dieser Nutzen-Kosten-Analyse werden jedoch von unterschiedlicher Seite stark kritisiert.

Die Autoren dieses Beitrages schließen sich der Grundausrichtung der Kritik an, versuchen jedoch einen Schritt weiterzugehen. Im Zentrum dieses Beitrags steht die Analyse, warum der Metrorapid gute Realisierungschancen hat, obwohl sein Nutzen höchst zweifelhaft ist. Dazu untermauern wir zunächst kurz die These, dass der Metrorapid kein Projekt ist, dessen Realisierung aus verkehrs- oder industriepolitischen Gründen geboten erscheint. Danach untersuchen wir, welche Anreize bei unterschiedlichen Akteursgruppen existieren, sich im politischen Marktgeschehen für oder gegen den Metrorapid einzusetzen. Dabei legen wir ein besonderes Augenmerk auf die Frage, warum es der Minderheit von potenziellen Nutznießern des Projektes gelingen kann, sich gegen die Mehrheit der potenziellen Verlierer durchzusetzen.

### Die Machbarkeitsstudie

Die als „Machbarkeitsstudie“ bezeichnete Nutzen-Kosten-Analyse<sup>1</sup> ergab einen Nutzen-Kosten-Koeffizienten (NKK) von 1,5. Damit liegen die Nutzen des Projektes um das 1,5fache über den Kosten. Glaubt

man den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie, so ist mit dem Erreichen eines NKK von über 1 die notwendige Bedingung für die Vorteilhaftigkeit des Projektes erfüllt. Allerdings würde es zu kurz greifen zu behaupten, dass alle Projekte mit einem Koeffizienten größer 1 durchgeführt werden müssten. Diese Argumentation gilt nur im Fall einer isolierten Einzelentscheidung über ein Projekt. Da öffentliche Entscheidungsträger jedoch in der Regel nur ein begrenztes Budget zur Verfügung haben, muss eine Auswahl nach dem Grad der gesellschaftlichen Erwünschtheit erfolgen.

Nach der Herausgabe der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie hagelte es ungewöhnlich harte Kritik. Zahlreiche Stellungnahmen aus den Bereichen Wissenschaft, Politik und Medien attestierten den Verfassern der Studie, an vielen Stellen das Projekt „schönzurechnen“. Stellvertretend für die vielen kritischen Stellungnahmen wird im Folgenden insbesondere das Gutachten des Bundesrechnungshofes herangezogen. Dieser zieht nach der Überprüfung der Machbarkeitsstudie ein ablehnendes Fazit: „Es kann nach den Ergebnissen dieses Berichts nicht davon ausgegangen werden, dass die der Rechnung zu Grunde gelegten wesentlichen Bedingungen, beide Projekte [in NRW und Bayern; Anmerkung der Autoren] seien gesamtwirtschaftlich sinnvoll und wiesen ein nahezu identisches Kosten-Nutzen-Verhältnis aus, noch Bestand haben.“<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Die Machbarkeitsstudie des Metrorapid ist als eine Mischung aus „klassischer“ Nutzen-Kosten-Analyse des Fernverkehrs und der so genannten „Standardisierten Bewertung“ des Nahverkehrs konzipiert. Vgl. zur Methode Planco Consulting GmbH: Methodische Vorbereitung und inhaltliche Koordinierung der Fertigstellung des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens zur Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes 1992, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesens, Essen 2000; Intraplan Consult GmbH: Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekostenrechnung, Version 2000, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesens, München, Stuttgart 2001; Planungsgemeinschaft Metrorapid-Transrapid: Machbarkeitsstudie für Magnetschnellbahnstrecken in Bayern und Nordrhein-Westfalen, Teilprojekt Metrorapid Düsseldorf-Dortmund, Abschlussdokumentation Teil III – Nordrhein-Westfalen, o.O. 2002., S. 292 f.

*Hendrik Haßheider, 30, Dipl.-Volkswirt, und Robert Malina, 26, Dipl.-Volkswirt, sind wissenschaftliche Mitarbeiter am Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster.*

### Kritikpunkte

Ein Großteil der Kritikpunkte des Bundesrechnungshofes betrifft die Annahmen über die (Investitions-)Kosten des Projektes. Hier wird den Verfassern der Machbarkeitsstudie vorgeworfen, einzelne Kostenkomponenten unterschätzt oder sogar überhaupt nicht berücksichtigt zu haben. So wird der Termin der Inbetriebnahme als nicht realistisch bezeichnet. Es fehlen beispielsweise Zulassungen für einzelne Komponenten, zudem wird vermutet, dass der Zeitplan für das Planfeststellungsverfahren nicht eingehalten werden kann<sup>3</sup>. Einige Kostenfaktoren wurden in der Machbarkeitsstudie zudem gar nicht berücksichtigt<sup>4</sup>.

Misstrauen hinsichtlich der Objektivität der Machbarkeitsstudie rief in vielen Stellungnahmen auch die Tatsache hervor, dass im Vergleich zur Vorstudie zum Teil stark abweichende Annahmen getroffen wurden<sup>5</sup>. So werden nun Personalkosten für den Betrieb des Metrorapid zu Grunde gelegt, die um 71% niedriger sind als vorher. Zudem wurde angenommen, dass 40% mehr Passagiere die Schwebetechnik nutzen werden. Und das, obwohl die Länge der Züge von sechs auf vier Sektionen gekürzt wurde. Auch im Bereich der Investitionskosten gab es Abweichungen von der Vorstudie.

### Vordringlichere Verkehrsinfrastrukturprojekte

Es existieren noch zahlreiche weitere Kritikpunkte, die hier aber nicht im Einzelnen behandelt werden sollen. Allein die angesprochenen Aspekte rechtfertigen bereits starke Zweifel, ob der ermittelte Nutzen-Kosten-Koeffizient von 1,5 das Resultat einer vollständigen und objektiven Bewertung ist. Trifft nur ein Teil der Einwände gegen die Annahmen der Machbarkeitsstudie zu, so ist ein Abrutschen des Koeffizienten auf unter 1 durchaus nicht unrealistisch.

Wie bereits angedeutet, ist das Kriterium eines NKK von über 1 ohnehin nur eine notwendige Bedingung für die Projektrealisierung. Bei der Frage der Verwendung knapper Ressourcen ist zudem zu überprüfen, ob der Metrorapid im Vergleich zu anderen öffentlichen Pro-

jekten vorzugswürdig ist. Dazu bietet es sich an, die sich im Prozess der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) befindenden Verkehrsinfrastrukturprojekte zu betrachten. Dort galten in der Vergangenheit nur Projekte, die einen Nutzen-Kosten-Koeffizienten von über 3 aufwiesen, als vordringlich zu realisieren; Trassen mit niedrigeren NKK-Werten wurden dagegen unter der Kategorie „weiterer Bedarf“ subsummiert<sup>6</sup>. Die Metro-rapid-Trasse ist nach dieser Systematisierung somit alles andere als ein vordringliches Projekt.

Ein Blick auf die aktuellen Projekte in der Bundesverkehrswegeplanung unterstreicht die These, dass durchaus Trassen existieren, die wesentlich vordringlicher realisiert werden sollten. Eine vorläufige Untersuchung der BVWP-Straßeninfrastrukturprojekte in NRW nach dem neuen Bewertungsverfahren ergibt, dass keines der insgesamt 39 bewerteten Projekte einen niedrigeren Nutzen-Kosten-Koeffizienten aufweist als der Metrorapid. Der durchschnittliche Wert liegt bei 6, also sehr deutlich über dem Ergebnis der Schwebetechnik-Trasse in NRW.

Auch ein Blick auf die geplanten Schieneninfrastrukturprojekte in Deutschland liefert keine Argumente, den Metrorapid als vergleichsweise wichtiges Projekt herauszustellen. Von den 25 im Rahmen des BVWP-Verfahrens bewerteten Projekten haben nur zwei Trassen einen niedrigeren Nutzen-Kosten-Koeffizienten, das arithmetische Mittel liegt mit rund 5,4 nur knapp unter dem im Straßenbereich. Alles in allem ist also – selbst wenn man die Kritikpunkte an der eigentlichen Wirtschaftlichkeitsanalyse außer Acht lässt – die Euphorie über die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse von Seiten der Politik nicht angebracht. Im Gegenteil: Es existieren genügend alternative Strecken, deren Neu- bzw. Ausbau aus verkehrspolitischer Sicht eher zu empfehlen wäre.

### Das industriepolitische Argument

Betrachtet man die Aussagen der Befürworter einer staatlich geförderten Bereitstellung des Metrorapid genauer, so fällt auf, dass häufig nicht so sehr der verkehrspolitische, sondern der industriepolitische Nutzen des Projektes im Vordergrund steht. So sei die Magnetschwebebahn „ein Symbol für die Leistungsfähigkeit des Industriestandortes Deutschland“<sup>7</sup>. Bau und Betrieb des Metrorapid Dortmund-Düsseldorf könnten angeblich enorme positive Arbeitsplatzwir-

<sup>2</sup> Bundesrechnungshof: Bericht an den Haushaltsausschuss des Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über die Machbarkeitsstudie für Magnetschnellbahnstrecken in Bayern und Nordrhein-Westfalen, Bonn 2002, S. 37 f.

<sup>3</sup> Dies führt über längere Bauzeiten zu höheren Kosten. Bei 5% höheren Baukosten würde der Nutzen-Kosten-Koeffizient (NKK) bereits um 0,2 geringer sein.

<sup>4</sup> Vgl. neben dem Gutachten des Bundesrechnungshofes auch Transnet: Un-Machbarkeitspapier Metro/Transrapid, Frankfurt 2002; und o.V.: Wie der Metrorapid schön gerechnet wird (Interview mit G. Aberle), <http://www.rundschau-online.de/politik/2474876.html> vom 2.7.2002.

<sup>5</sup> Vgl. Transnet, a.a.O., S. 6.

<sup>6</sup> Nach jüngsten Verlautbarungen aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen soll die Grenze für den „vordringlichen Bedarf“ sogar von 3 auf 5 erhöht werden.

<sup>7</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen (BMVBW): Bodewig: Bundeszuschüsse für den Transrapid in NRW und Bayern, Pressemitteilung vom 25.2.2002, Berlin 2002.

kungen durch Export der Technologie in einer Größenordnung von 1000 bis 120 000 (!) zusätzlichen Arbeitsplätzen entfalten<sup>8</sup>. Hinter diesen Argumenten steht die Auffassung, dass der Metrorapid als angebliche Schlüsseltechnologie zusätzliche Nutzen generieren würde, die nicht in der Nutzen-Kosten-Analyse enthalten sind: „Wer die neue Magnetkraft für die Rhein-Ruhr-Region verhindert, der stellt sich gegen Arbeitsplätze der Zukunft, gegen den Aufbruch der Region zu einer neuen Stärke und Attraktivität von Industrien und Dienstleistungen.“<sup>9</sup>

Sollten die beiden geplanten Anwendungstrecken in NRW und Bayern wie vorgesehen mit 2,3 Mrd. Euro unterstützt werden, so beläuft sich die Gesamtförderung in Forschung, Entwicklung und Anwendung der Magnetschwebetechnologie seit 1970 auf über 3,5 Mrd. Euro. In einer wirtschaftlichen Ordnung, die auf die grundsätzliche Überlegenheit des Marktes als Koordinationsmechanismus setzt, müssen staatliche Eingriffe in den Allokationsprozess immer besonders legitimiert werden. Dazu können sowohl die Theorie des Marktversagens, als auch die der strategischen Handelspolitik herangezogen werden. Für eine Prüfung der Theorie des Marktversagens soll hier auf Eppendorfer verwiesen werden, der zu dem Ergebnis kommt, dass eine staatliche Förderung des Transrapid nicht gerechtfertigt sei, da kein Marktversagen zu konstatieren sei<sup>10</sup>.

#### Argumente der strategischen Handelspolitik

Auch die strategische Handelspolitik vermag allerdings keine überzeugende Begründung für eine staatliche Förderung des Metrorapid zu liefern: Befürworter des Metrorapid argumentieren, dass der Staat für den Bau einer Referenzstrecke im Inland sorgen müsse, um die Exportfähigkeit des Produktes Transrapid zu gewährleisten. So meint z.B. Jung: „Aber irgendeine Anwendungstrecke muss es in Deutschland geben. Schließlich kann man nicht immer Kaufinteressierte nach Pudong bei Shanghai empfehlen, um sich den Transrapid dort in der Alltagstauglichkeit ansehen zu können.“<sup>11</sup> In diesem Sinne äußert sich auch Mnich: „Wenn ein Land seine High-Tech-Produkte nicht

selbst einsetzt, kann es sie auch nicht auf dem Weltmarkt verkaufen.“<sup>12</sup>

Dem zweiten Argument mag man direkt ein „Warum nicht?“ entgegenhalten. Es ist keinesfalls zwingend, dass in einer durch hohe und weiter wachsende internationale Verflechtung gekennzeichneten Weltwirtschaft, in der Siemens in 190 Ländern der Welt aktiv ist und in der ThyssenKrupp 75% seiner Produktionsstätten im Ausland betreibt und Kunden in 170 Ländern beliefert, der Exporterfolg eines Produktes von der Anwendung der Technologie im Inland abhängt. Es ist nicht einzusehen, warum ein Interessent für den Transrapid beispielsweise aus den USA eher bereit sein sollte, die Magnetschwebebahn zu kaufen, wenn er die Referenzstrecke in Deutschland besichtigt, als wenn er nach Shanghai reist.

Auch das erste Argument überzeugt nicht: Die strategische Handelspolitik wurde im Rahmen der neuen Außenhandelstheorie Ende der 70er Jahre in Abgrenzung zur traditionellen Freihandelslehre entwickelt. Nach ihr ist es unter bestimmten Bedingungen möglich, dass ein einheimischer Marktteilnehmer einem ausländischen Konkurrenten durch einen staatlich geförderten früheren Marktzutritt oligopolistische Renten entzieht. Handelt es sich bei dem geförderten Sektor um einen „strategischen Sektor“, so überkompensieren die Wohlfahrtsgewinne, die durch die umgelenkten Renten entstehen, die Wohlfahrtsverluste in den nicht geförderten Sektoren. Der Staat müsste demnach beim Metrorapid als eine Art „Launching Customer“ auftreten, um den Markteintritt der Transrapid-Produzenten zu beschleunigen.

Die Bedingungen für eine erfolgreiche Rentenumlenkung sind jedoch sehr restriktiv und die Ergebnisse der Modelle nicht robust gegen Annahmenänderung<sup>13</sup>. Außerdem konnte Eppendorfer bereits zeigen, dass nicht davon auszugehen ist, dass eine staatliche Förderung des Transrapid zu einem positiven Nettowohlfahrtseffekt im Inland führen wird<sup>14</sup>. Grund hierfür sei das geringe weltweite Marktpotenzial, welches aus den zu hohen Anschaffungs- und Betriebskosten im Vergleich zur Rad/Schiene-Hochgeschwindigkeits-technologie und der geringen Fähigkeit, den Zug mit den bestehenden Rad/Schiene-Netzen zu verknüpfen, resultiere. Außerdem ist zu bezweifeln, ob die Modelle

<sup>8</sup> Vgl. dazu z.B. heute online: Clement plant Metrorapid bereits bis Köln, <http://www.heute.t-online.de>, 2002 und ThyssenKrupp: ThyssenKrupp inside, Heft 4, Düsseldorf 2001, S. 21.

<sup>9</sup> heute online, a.a.O.

<sup>10</sup> Vgl. C. Eppendorfer: Die staatliche Transrapid-Förderung, Ordnungspolitischer Sündenfall oder strategische Investition in die Zukunft?, Vorträge und Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft, Heft 33, Göttingen 1999.

<sup>11</sup> V. Jung: Wo kann der Transrapid sinnvoll und sparsam eingesetzt werden?, in: Internationales Verkehrswesen, 54. Jg. (2002), H. 4, S. 160 f.

<sup>12</sup> ThyssenKrupp, a.a.O., S. 21; vgl. F. G i s e k e: Die staatliche Transrapid-Förderung auf der ordnungspolitischen Anklagebank: Plädoyer für einen Freispruch, in: List Forum für Wirtschafts- und Finanzpolitik, 22. Jg. (1996), H. 2, S. 125-131.

<sup>13</sup> Vgl. K. Sauernheimer: Die Grundgedanken der Theorie der strategischen Handelspolitik, in: Hamburger Jahrbuch für Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik, 39. Jg. (1994) S. 375-393.

<sup>14</sup> Vgl. C. Eppendorfer, a.a.O., S. 51 ff.

der strategischen Handelspolitik für eine Rechtfertigung der staatlichen Metrorapid-Förderung angewendet werden können, da mit dem Bau der ersten Strecke in Shanghai der Markteintritt des Transrapid-Konsortiums bereit stattgefunden hat.

### Das Grundproblem

Das vorangehende Kapitel hat dokumentiert, wie fragwürdig eine Umsetzung des Metrorapid-Projektes in NRW wäre. Es drängt sich somit unwillkürlich die Frage auf, warum ein derartiges Projekt zustande kommt, obwohl es gesamtwirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Bei ihren Ausführungen haben die Autoren das Projekt Metrorapid vor Augen, doch lässt sich ein Großteil der Argumente vermutlich auch auf andere Projekte dieser Art übertragen, da die zu beobachtenden Anreizmechanismen und Interessenkonstellationen für viele staatliche Bereitstellungsaktivitäten gelten. Bevor die verschiedenen Interessen der maßgeblichen Akteure – der Politiker und der Interessengruppen – im Folgenden genauer beleuchtet werden, wird nun zunächst der Frage nachgegangen, weshalb diese Akteure in der Lage sind, sich auf Kosten der Allgemeinheit Vorteile zu verschaffen.

Marlow/Orzechowski sehen eine der Hauptursachen im Problem des „Divorce of Payment from Use“<sup>15</sup>, also der Trennung von Zahlung und Nutzung. Dies erinnert an das aus der Föderalismustheorie bekannte Prinzip der fiskalischen Äquivalenz. Allerdings wird Letzteres in der Regel nur in Bezug auf die Zuständigkeitsverteilungen öffentlicher Gebietskörperschaften angewendet, es spricht jedoch das gleiche ökonomische Problem an. Im Folgenden geht es nicht um die optimale Zuordnung von Verantwortlichkeiten zwischen Gebietskörperschaften, sondern um das interpersonelle Verhältnis zwischen Nutzern und Zahlern eines öffentlichen Projektes.

Zur Veranschaulichung des Problems ist es hilfreich, die Verhaltensweisen von Konsumenten bzw. Bürgern auf privaten Märkten mit denen auf politischen Märkten zu vergleichen. Auf privaten Märkten informieren sich die Konsumenten nicht über die Qualität bzw. das Preis-Leistungs-Verhältnis von Gütern, die sie nicht konsumieren wollen; umgekehrt verhält es sich bei Gütern, deren Kauf sie beabsichtigen. Hier werden mitunter zahlreiche Anstrengungen wie Preisvergleiche unternommen, um eine fundierte Entscheidung treffen zu können. Damit findet in der Regel eine sehr umfangreiche Kontrolle der Anbieter statt, was

als Grundlage einer effizienten Allokation angesehen werden kann.

### Politische Märkte

Wie sieht es nun auf politischen Märkten aus? Wie im Fall der privaten Märkte existieren Güter, die für den Einzelnen nur von geringem Interesse sind. Auch hier nehmen Marlow/Orzechowski an, dass es rational ist, sich nicht bzw. kaum für deren Bereitstellung zu interessieren<sup>16</sup>. Im Fall der staatlichen Bereitstellung von Gütern, die den einzelnen Konsumenten-Wähler stark betreffen, wird er dagegen durchaus einige Zeit aufwenden, sich mit der staatlichen Aufgabenerfüllung zu beschäftigen. Allerdings unterscheidet sich dies von den Aktivitäten auf privaten Märkten insofern, als dass sich der Konsumenten-Wähler kaum für den Preis des Gutes interessiert, sondern eher die Leistungsseite betrachtet. Die Ursache dafür liegt darin, dass vom Staat bereitgestellte Güter häufig stark subventioniert sind und in der Regel einen Preis von Null haben. Damit besteht für den Wähler kein Anreiz, in vergleichbarer Weise seine Nachfrage zu offenbaren wie auf privaten Märkten, denn nur auf Letzteren ist sich der Konsument bei der Äußerung seiner Zahlungsbereitschaft bewusst, dass er die Kosten (den Preis) wirklich tragen (zahlen) muss.

Damit bestehen zwei Probleme: Erstens kontrollieren Wähler, die sich für ein vom Staat bereitgestelltes Gut wenig interessieren, kaum die staatlichen Aktivitäten, obwohl sie diese selbst mitfinanzieren. Demzufolge ergeben sich Handlungsspielräume für Politiker, die sie gezielt auf Kosten der mitfinanzierenden Bürger ausnutzen können. Zweitens ist es für den Wähler rational, bei Gütern, mit denen er eine höhere Bedürfnisintensität verbindet, weniger den Preis, als mehr die Leistungsseite zu betrachten. Beide Probleme führen dazu, dass die Allokation nicht wie auf privaten Märkten funktioniert. Das Resultat ist unter anderem ein insgesamt zu hohes staatliches Ausgabenniveau und eventuell die systematische Bevorzugung einzelner Gruppen auf Kosten der Allgemeinheit.

Dies ist grundsätzlich auch dem Wähler bewusst, da er seine gesamten Steuerzahlungen mit dem Nutzen vergleicht, den er aus staatlich bereitgestellten Gütern zieht. Doch dieser Abgleich entspricht nicht annähernd dem, der auf privaten Märkten vom Konsu-

<sup>15</sup> Vgl. M.L. Marlow, W.P. Orzechowski: The Separation of Spending from Taxation: Implications for Collective Choices, in: Constitutional Political Economy, Vol. 8, Nr. 2 (1997), S. 151-163.

<sup>16</sup> Allerdings erklären sie nicht, weshalb die Konsumenten-Wähler sich kaum für die Bereitstellung solcher Güter interessieren, obwohl sie (im Gegensatz zu privaten Märkten), diese Güter mitfinanzieren (müssen). Mögliche Ursachen könnten beispielsweise darin liegen, dass der direkte Einfluss jedes Einzelnen auf die Bereitstellung insbesondere im jetzigen System sehr gering ist. Zudem stellt die Kontrolle ein öffentliches Gut da, weil Dritte nicht von derartigen (für sie nutzenstiftenden) Aktivitäten ausgeschlossen werden können.

menten vorgenommen werden kann. Ähnliche Anreize und Informationen würden erst dann vorliegen, wenn ein nach Problemfeldern differenzierter Vergleich von Steuern und Ausgaben möglich wäre. Konsumenten-Wähler finanzieren gegenwärtig die gesamte vom Staat angebotene Produktlinie mit, da sie sich nicht jeweils für Einzelbereiche entscheiden können. Denkbar wäre höchstens ein Gesamt-Exit, der jedoch mit sehr hohen Kosten verbunden ist und deshalb kaum als glaubhafte Drohung für Politiker dienen kann.

#### **Rationale Ignoranten und rationale Advokaten**

Die aufgezeigten Anreizstrukturen verdeutlichen, dass das geringe Ausmaß der Informations- bzw. Kontrollaktivitäten der Bürger durchaus als rational zu bezeichnen ist. Marlow/Orzechowski verwenden deshalb den Begriff der „rational ignorance“ zur Charakterisierung des Verhaltens der Konsumenten-Wähler. Allerdings bleibt es nicht bei den geringen Kontrollaktivitäten. Als Folge der beschriebenen Zusammenhänge entsteht für den Konsumenten-Wähler nicht nur der Anreiz zu „rational ignorance“, sondern zudem zu „rational advocacy“<sup>17</sup>. Gemeint ist damit der Versuch von Konsumenten-Wählern, Programme durchzusetzen, mit denen sie eine erhöhte Bedürfnisintensität verbinden. Rationale Advokaten sind sich zwar bewusst, dass mit der Durchsetzung ihrer (eventuell gesamtwirtschaftlich nicht sinnvollen) Programme Steuererhöhungen verbunden sind. Doch dadurch entstehende Mehrkosten werden auf die Allgemeinheit abgewälzt, so dass die von den Programmen profitierenden Konsumenten nie ihre wahren Kosten pro Einheit zu zahlen haben.

Mit Hilfe welcher Maßnahmen könnte die geschilderte Problematik behoben oder aber zumindest gemildert werden? Die Antwort erscheint relativ simpel. Wie erwähnt liegt die Ursache in der Trennung von Zahlung und Nutzung. Ziel muss es somit sein, dies aufzulösen, indem Nutzen und Kosten miteinander verknüpft werden. Auf diese Weise kann versucht werden, den Konsumenten-Wähler zu zwingen, in Preissystemen zu denken. Auf privaten Märkten funktioniert dies perfekt, da der Konsument nur dann in den Genuss des Gutes kommt, wenn er dafür zahlt. Im Fall staatlich bereitgestellter Güter wird angenommen, dass aufgrund des Versagens des Ausschlussprinzips die direkte Kostenanlastung nicht möglich ist<sup>18</sup>. Zu

<sup>17</sup> Vgl. M.L. Marlow, W.P. Orzechowski, a.a.O., S. 157 f.

<sup>18</sup> Gemeinsam mit dem Aspekt der „Rivalität im Konsum“ bildet die Ausschließbarkeit das Kriterienpaar, anhand dessen die Frage der Gutseigenschaft (im Spektrum zwischen öffentlich und privat) geprüft wird. Vgl. H. Grosseckertler: Öffentliche Finanzen, in: Vahlens Kompendium der Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik, Band 1, 7. Aufl., München 1999, S. 519-672.

prüfen ist also zunächst, ob es sich bei der vom Staat angebotenen Leistung wirklich um ein öffentliches Gut handelt.

Nun zeigt aber gerade das Beispiel Metrorapid, dass Exkludierbarkeit vorliegt. Die Nutzer könnten somit problemlos zur Zahlung der Infrastrukturkosten (und nicht nur der Betriebskosten) herangezogen werden. Die Konsequenz wären sehr hohe Nutzungspreise, durch die vermutlich fast alle potenziellen Mitfahrer abgeschreckt würden. Dies könnte allerdings als weiterer Hinweis verstanden werden, dass ein Projekt fragwürdig ist, für das keine Zahlungsbereitschaften bestehen, mit denen seine Kosten abgedeckt werden können<sup>19</sup>.

#### **Direkt-demokratische Elemente**

Derzeit scheint jedoch in der Gesellschaft mehrheitlich die Meinung vorzuherrschen, dass Verkehrsinfrastrukturprojekte einer staatlichen Unterstützung bedürfen. Insbesondere bei Schienenprojekten wird staatliches Engagement gefordert, um den Anteil dieses Verkehrsträgers im Vergleich zur Straße zu erhöhen. Wenn also eine private Bereitstellung mit einer entsprechenden Nutzerfinanzierung zumindest momentan nicht mehrheitsfähig scheint, stellt sich die Frage, wie das Problem der Trennung von Nutzung und Zahlung auf anderem Wege gemildert werden kann. Dies gestaltet sich ohne die Möglichkeit der Erhebung von direkten Nutzungsgebühren sehr schwierig.

Denkbar wäre die Einführung direkt-demokratischer Elemente. Beispielsweise könnte über Projekte ab einer bestimmten (finanziellen) Größenordnung das Volk direkt entscheiden. Damit würde dem Problem begegnet, dass im jetzigen System eine Abstrafung für schlechte Politik nur alle vier Jahre erfolgen kann. Ein Projekt wie der Metrorapid spielt derzeit bei der Wahlentscheidung kaum eine Rolle, weil es erstens nur eines von vielen Problemfeldern bzw. Politikentscheidungen darstellt und zweitens die Diskussionen um das Projekt möglicherweise zeitlich vom Wahltag weit entfernt stattfinden.

#### **Das Verhalten der Politiker**

Die obigen Überlegungen zeigten, dass ein Bau der Metrorapid-Trasse weder aus verkehrs-, noch aus

<sup>19</sup> Nicht außer Acht gelassen werden dürfen jedoch mögliche (positive) Externalitäten von Projekten wie dem Metrorapid. Diese würden (im Status quo) bei einer reinen Nutzerfinanzierung nicht internalisiert, so dass ein eventuell gesamtwirtschaftliches Projekt nicht zustande kommt. Dies spricht jedoch nicht gegen die Nutzerfinanzierung, sondern eher für effiziente Internalisierungsmaßnahmen.

<sup>20</sup> Vgl. E.C. Catlin: The Sciences and Methods of Politics, London 1927; J.A. Schumpeter: Capitalism, Socialism and Democracy, New York 1942.

industriepolitischer Sicht angeraten ist. Im politischen Diskurs erfährt der Metrorapid jedoch von Seiten der Landesregierung (zumindest der SPD) eine große Unterstützung. Warum wird von Seiten der Politik aber ein Projekt unterstützt, dessen Nutzen als sehr gering einzuschätzen ist?

In der Neuen Politischen Ökonomie wird aufbauend auf die frühen Arbeiten von Catlin und Schumpeter das Verhalten der Politiker mithilfe des ökonomischen Instrumentariums abgebildet<sup>20</sup>. Es wird gemäß des Eigennutzaxioms der Wohlfahrtsökonomie angenommen, dass der Politiker versucht (wie jeder andere Bürger), seinen Nutzen und nicht den Nutzen der Gesellschaft, zu maximieren. Politiker werden als „politische Unternehmer“ aufgefasst, deren Ziel (in Demokratien) die (Wieder-)Wahl, d.h. der Machterhalt, bzw. die Machterlangung ist. Alles Handeln des politischen Unternehmers muss daher auf die Frage ausgerichtet sein: „Bringt mir diese Entscheidung mehr Stimmen, als sie Stimmen kostet?“

Der politische Unternehmer ist grundsätzlich gezwungen, sich an den Zielen der Wähler zu orientieren, da er ansonsten seine Wiederwahl aufs Spiel setzt<sup>21</sup>. Dies gilt so lange, wie der Wähler als Prinzipal im Sinne der Prinzipal-Agent-Theorie Abweichungen von seinen Präferenzen durch den Agenten mit Stimmenentzug sanktioniert. Eine Sanktionierung wird jedoch nur dann stattfinden, wenn der Wähler darüber informiert ist, dass eine Diskrepanz zwischen seinen Präferenzen und dem Handeln des politischen Unternehmers besteht.

Wir haben bereits dargestellt, dass zwischen dem Informationsniveau eines Großteils der Konsumenten-Wähler und ihren Agenten eine Asymmetrie existiert, die darauf gründet, dass die „rationalen Ignoranten“ insbesondere über die wahren Pro-Kopf-Kosten eines staatlich geplanten und aus dem Haushalt finanzierten Projektes keine oder nur eine geringe Kenntnis besitzen. Der politische Unternehmer hat kein Interesse, die Informationsmängel auf Seiten der Wähler zu verringern. Er wird stattdessen versuchen, die wahren Kosten von Projekten, die auf seine Initiative zurückgehen, zu verschleiern und im Gegenzug die Nutzen umso stärker herauszustellen. Er wird den Metrorapid als „Quantensprung bei der Verbesserung der Attraktivität des Nahverkehrs“<sup>22</sup> und als „Antwort auf die Herausforderungen des wachsenden Verkehrsaufkommens“<sup>23</sup> bezeichnen, die Alternativlosigkeit

<sup>21</sup> Vgl. zu diesen grundsätzlichen Überlegungen A. Downs: *An Economic Theory of Democracy*, New York 1957.

<sup>22</sup> Presseservice der Landesregierung: *Der Metrorapid für NRW – verkehrspolitische, technologische und wirtschaftliche Bedeutung*, <http://www.presservice.nrw.de>, 2002.

des Projektes betonen<sup>24</sup>, Kritiker als rückständig und fortschrittsfeindlich brandmarken<sup>25</sup> und – falls immer noch nicht genügend Bürger vom Nutzen überzeugt sind – die vermeintliche Bedeutung des Metrorapid als „Symbol für die Modernisierung unseres Landes“ herausstreichen<sup>26</sup>.

### Organisierte und unorganisierte Interessen

Weiter oben haben wir gezeigt, dass sich Individuen, die eine hohe Bedürfnisintensität aufweisen, als „rationale Advokaten“ verhalten, die eine öffentliche Bereitstellung des Metrorapid unterstützen, da sie einen Nutzen aus dem Projekt ziehen, für die Kosten durch die Steuerfinanzierung des Baus jedoch nicht in voller Höhe aufkommen müssen. Wir konnten bereits einen ersten Anhaltspunkt dafür finden, warum die Mehrheit der Verlierer sich nicht gegen die Minderheit der Gewinner wehrt: Die Verlierer verhalten sich wie „rationale Ignoranten“, da sie keinen Anreiz haben, Kosten und Nutzen des Projektes zu eruieren. Wer sind nun aber die rationalen Ignoranten und wer die rationalen Advokaten der Entscheidung für oder gegen den Metrorapid?

Die Antwort fällt für die rationalen Ignoranten leicht: Rationale Ignoranten sind die Mehrheit der Bürger, die keinen Nutzen aus dem Metrorapid ziehen, aber über ihre Steuerzahlung unter Verletzung des Äquivalenzprinzips einen Beitrag zur Finanzierung leisten müssen. Sie wehren sich aus zwei Gründen nicht gegen den Bau der Trasse: Erstens sind die Kosten für Sie nicht fühlbar und zweitens sind ihre Interessen nicht organisierbar. Olson erläuterte schon 1965, dass sich kleine Gruppen mit einem gemeinsamen Ziel und einer hohen Bedürfnisintensität besser organisieren lassen, als große Gruppen mit einer sehr heterogenen Zusammensetzung<sup>27</sup>. Der Grund dafür liegt in der Schwierigkeit für große Gruppen, das Trittbrettfahrer-Problem zu überwinden.

<sup>23</sup> Ebenda.

<sup>24</sup> „Es gibt keine ähnlich überzeugende oder auch annähernd so überzeugende Alternative zu diesem System.“ W. Clement: Regierungserklärung vom 1.3.2002, Düsseldorf 2002, [http://www.presservice.nrw.de/pub/docs/reden/20020301\\_1.html](http://www.presservice.nrw.de/pub/docs/reden/20020301_1.html).

<sup>25</sup> „Der Metrorapid hat nämlich mit anderen technischen Durchbrüchen, beispielsweise der Eisenbahn, eines gemeinsam: Alle werden diese Technik nutzen können, auch diejenigen, die anfangs versucht haben, sie zu verhindern.“ (W. Clement, a.a.O.)

<sup>26</sup> Insbesondere das letzte Argument ist sehr schwer zu entkräften, denn der Nutzen von Symbolen entzieht sich zunächst einer monetären Bewertung. Daher wird es auch häufig verwendet, wenn die Bürger von unrentablen öffentlichen Projekten überzeugt werden sollen. Vgl. z.B. die Diskussion um die EXPO 2000 oder auch das (Trick-)Filmstudio HDO in Oberhausen.

<sup>27</sup> Vgl. M. Olson: *The Logic of Collective Action*, Cambridge (Mass.) 1965.

Bei oberflächlicher Betrachtung existiert für einen Großteil der Steuerzahler ein starker Anreiz, eine Vereinigung zu gründen, deren Ziel die Verhinderung des Metrorapid darstellt. In Realitas wird eine solche Gruppe jedoch nicht entstehen. Aufgrund des Öffentlichen-Gut-Charakters der Arbeit einer Pressure-Group kann jedes Individuum von der Gruppenleistung profitieren (Nichtrivalität im Konsum), unabhängig davon ob es die Gruppe selbst mitfinanziert hat (fehlende Exkludierbarkeit). Ein rationaler Bürger wird daher keinen Beitrag zum Aufbau und Erhalt einer solchen Pressure-Group leisten, sondern hoffen, dass andere die Finanzierung sicherstellen. Folgen alle diesem Kalkül, so wird sich keine Pressure-Group bilden; die Interessen der Steuerzahler werden nicht organisiert.

Beim Metrorapid ist das Kalkül eines Großteils der Wähler eindeutig: Die individuellen Kosten, eine Pressure-Group aufzubauen oder sich an ihrer Arbeit aktiv zu beteiligen, sind sehr hoch. Der potenzielle Nutzen durch die Arbeit der Gruppe ist aber sehr gering, da die einzusparenden Pro-Kopf-Kosten des Metrorapid für den Einzelnen fast nicht spürbar sind. Es existieren außerdem keine negativen oder positiven selektiven Anreize, die eine Bildung dieser Gruppe ermöglichen könnten. Für einen Großteil der Bürger ist es daher rational, das Risiko in Kauf zu nehmen, dass unter Umständen gar keine Gruppe zustande kommt. Sie werden daher keine Unterstützung für den Aufbau und Erhalt der Gruppe leisten. Anders ausgedrückt: Die geringe Bedürfnisintensität dieser Bürger verhindert die Organisation ihrer Interessen.

#### Widerstand durch Bürgerinitiativen

Nun existieren jedoch durchaus organisierte Interessen gegen den Metrorapid, insbesondere Bürgerinitiativen. In mehreren Ruhrgebietsstädten (Essen, Mülheim, Oberhausen und Duisburg) haben sich Initiativen gegründet, die sich gegen einen Bau des Metrorapid in NRW aussprechen<sup>28</sup>. Diese Gruppen vertreten nicht die Interessen der „rationalen Ignoranten“, also derjenigen Individuen, die unmerkliche Nettonutzen einbußen durch den Metrorapid haben, sondern Bürger, denen bewusst ist, dass gerade sie durch den Bau und Betrieb des Metrorapid mit großen Kosten belastet werden. Auch wenn sich die Bürgerinitiativen in ihren Veröffentlichungen zum Teil allgemeinen verkehrspolitischen Zielen verschrieben haben<sup>29</sup>, kann ihr Widerstand gegen den Metrorapid primär dadurch begründet werden, dass die Mitglieder Anwohner der geplanten Metrorapid-Trasse sind und mit individuell

hohen Umweltkosten insbesondere durch die Lärmbelastung rechnen müssen.

Die hohe Bedürfnisintensität der Anwohner führt dazu, dass das Trittbrettfahrerproblem bei der Gründung einer Vereinigung überwunden werden kann: Die betroffenen Anwohner können es sich nicht leisten, das Risiko einzugehen, keinen (Finanzierungs- oder Zeit-)Beitrag für die Gruppe zu leisten, da ihre potenziellen Nutzeneinbußen beim Bau und Betrieb der Magnetschwebebahn sehr hoch wären. Damit unterscheidet sich das Kosten-Nutzen Kalkül der Anwohner fundamental vom Kosten-Nutzen Kalkül der „rationalen Ignoranten“.

#### „Rent-Seeking“ von Produzentengruppen

Betrachtet man, welche Gruppen sich für den Metrorapid aussprechen, so fällt auf, dass die rationalen Advokaten durch die Produzenten gebildet werden. Metrorapid-Befürworter sind auf Arbeitgeberseite die Industrie- und Handelskammern der Region, der Bundesverband der Deutschen Industrie sowie eine Initiative von Bau- und Zulieferindustrie (Partnership Metrorapid NRW). Unterstützer des Projektes bei den Arbeitnehmern sind eine Betriebsräteinitiative sowie eine Gruppe „Jugendbündnis pro Metrorapid“, die von der regionalen Gewerkschaftsjugend aus der Metall-, Elektro- und Bauwirtschaft gebildet wird.

Im Gegensatz zu den „rationalen Ignoranten“ gelingt diesen Akteuren die Bildung von Interessengruppen, da sie a) ein gemeinsames Ziel haben, b) eine beschränkte Gruppengröße aufweisen und sie c) eine hohe Bedürfnisintensität besitzen, da eine Entscheidung für den Bau des Metrorapid mit Aufträgen der öffentlichen Hand in Höhe mehrerer Milliarden Euro verbunden ist<sup>30</sup>. Die Arbeitnehmervertreter erhoffen sich durch diese Aufträge Arbeitsplatzsicherheit, die Arbeitgeber höhere Renditen.

Diese Gruppen verhalten sich daher rational, wenn sie Ressourcen aufwenden, um einen Beschluss zugunsten des Metrorapid herbeizuführen. Sie werden – analog zum Verhalten des politischen Unternehmers – die vermeintlich hohe Bedeutung des Projektes für Arbeitsplätze<sup>31</sup>, heimische Wirtschaft<sup>32</sup> und insbesondere den „Hochtechnologiestandort“<sup>33</sup> Deutschland herausstreichen. Die ökonomische Theorie hat für dieses Verhalten den Begriff des „Rent-Seeking“ geprägt<sup>34</sup>.

<sup>30</sup> Vgl. Planungsgemeinschaft Metrorapid-Transrapid, a.a.O., S. 173.

<sup>31</sup> Vgl. heute online, a.a.O.

<sup>32</sup> Vgl. Industrie- und Handelskammer Dortmund: IHK: Meilenstein für den Bau des Metrorapid, Pressemitteilung vom 29.5.2002, Dortmund 2002.

<sup>28</sup> „BI Contrarapid“ sowie „MBI Mülheimer Bürger Initiativen“.

<sup>29</sup> Vgl. die Aussagen der BI Contrarapid unter <http://www.contrarapid.de> zu einer „anderen Verkehrspolitik“.



Unter Rent-Seeking verstehen wir das Streben der oben genannten Gruppen, durch eine Entscheidung im politischen System Einkommen („Renten“) auf Kosten der Allgemeinheit (d.h. insbesondere der „rationalen Ignoranten“) zu erzielen, das sie bei einer marktlichen Entscheidung nicht erzielen könnten. Ein rein privatwirtschaftlicher Bau und Betrieb ohne staatliche Zuschüsse würde nicht zustande kommen, da die Rentabilität des Projektes sehr zweifelhaft ist. Rent-Seeking ist im Gegensatz zum normalen „Profit-Seeking“ von Unternehmen auf privaten Märkten mit Wohlfahrtsverlusten verbunden, die beim Metrorapid nicht nur aus den Kosten für den unproduktiven Unterhalt der verschiedenen Interessengruppen bestehen, sondern vor allem aus den Kosten der Fehlallokation von Ressourcen<sup>35</sup> in Milliardenhöhe, könnten doch die staatlichen Mittel für die Magnetschwebbahn viel produktiveren Verwendungen zugeführt werden.

#### Das Interesse der Politik

Wir haben bereits geklärt, warum die „rationalen Advokaten“ politische Renten nachfragen. Warum aber existiert von Seiten der Politik ein Angebot? Der Rent-Seeker versucht – wie bereits beschrieben wurde – durch eine Überbetonung der Nutzen eine Entscheidung für den Metrorapid herbeizuführen. Zusätzlich bietet der Rent-Seeker dem politischen Unternehmer doch vor allem ein Tauschgeschäft „Stimmen gegen Renten“ an: Als Gegenleistung für die Gewährung von politischen Renten verspricht er die Stimmen seiner Interessengruppe bei der nächsten Wahl.

So erklärte der Konzernbetriebsrat von Thyssen-Krupp direkt nach der Bundestagswahl 2002: „Die Ankündigung des Kanzlerkandidaten der CDU/CSU, die zugesagten Bundesmittel für den Metrorapid in NRW bei Übernahme der Regierungsverantwortung sofort zu streichen, hat die Wahlentscheidung unserer Belegschaft beeinflusst. [...]Der zugesagte Bundeszuschuss darf nach der Wahl nicht in den Koalitionsverhandlungen geopfert werden. Wir sind davon überzeugt, dass diese Zusage der Bundesregierung in den Gesprächen zur Koalitionsvereinbarung Bestand haben wird.“<sup>36</sup>

Der politische Unternehmer ist bereit, auf das Tauschgeschäft einzugehen, wenn er dadurch mehr Stimmen erhält, als er verliert. Die „rationalen Ignoranten“ werden ihre Stimmabgabe aufgrund ihrer gerin-

gen Bedürfnisintensität nicht von der Entscheidung für oder gegen den Metrorapid abhängig machen. Einzig die Mitglieder der Bürgerinitiativen sind vom Metrorapid so negativ betroffen, dass ihre Stimmabgabe durch den Metrorapid beeinflusst wird. Verglichen mit 110 000 Beschäftigten von ThyssenKrupp und ca. 200 000 von Siemens fallen diese Stimmen für den politischen Unternehmer allerdings nicht ins Gewicht.

#### Fazit

Der Metrorapid sollte aus verkehrspolitischer Sicht keinesfalls mit öffentlichen Mitteln gebaut werden: Selbst wenn sich der in der Nutzen-Kosten-Analyse ermittelte Koeffizient von 1,5 bei Berücksichtigung der Kritik an Methodik und Durchführung der NKA bestätigen lassen würde, so existiert doch eine Vielzahl anderer Verkehrsinfrastrukturvorhaben, deren Realisierung einen deutlich höheren Nettonutzen generieren würde. Dies bestätigt auch die industriepolitische Analyse des Projektes.

Der Hauptgrund für die dessen ungeachtet guten Realisierungschancen liegt in der Trennung von Zahlung und Nutzung bei öffentlichen Vorhaben, die es dem politischen Unternehmer und „rationalen Advokaten“ ermöglicht, seine Interessen durchzusetzen. Die Folge sind ineffiziente Entscheidungen, die letztlich nur Einzelnen zu Gute kommen, deren Kosten jedoch von der Allgemeinheit getragen werden müssen. Blicke es bei einzelnen Projekten, wäre dies nicht weiter tragisch. Die in diesem Beitrag thematisierten Anreizkonstellationen beschränken sich jedoch nicht auf den Verkehrsinfrastruktursektor. Fehlende Äquivalenz zwischen Nutzung und Zahlung sowie die Möglichkeit für Politiker und Interessengruppen, eigene Ziele auf Kosten der Allgemeinheit durchzusetzen, sind allgegenwärtige Probleme unseres politischen Systems.

Welche Schlüsse lassen sich aus den dargestellten Zusammenhängen ziehen? Allgemein sollte angestrebt werden, Zahlung und Nutzung bei öffentlich bereitgestellten Gütern enger miteinander zu verknüpfen. Dies bildet die Grundlage für rationale Entscheidungen und schränkt gleichzeitig die wohlfahrtsmindernden Aktivitäten von Politikern und Interessengruppen ein. Im speziellen Fall des Metrorapid ist zu hoffen, dass das Projekt doch noch zu den Akten gelegt wird. Allerdings ist zu befürchten, dass nicht eine Rückbesinnung auf allokativen Überlegungen eine solche Entscheidung hervorbringt, sondern vermutlich eher die zurzeit sehr strengen Budgetrestriktionen der öffentlichen Haushalte.

<sup>33</sup> Vgl. Bundesverband der Deutschen Industrie: BDI: Transrapid für ein innovatives Deutschland, Pressemitteilung vom 21.2.2002, Berlin 2002, S. 1.

<sup>34</sup> Vgl. zur Theorie des Rent-Seeking z.B. J.M. Buchanan, R.D. Tollison, G. Tullock: Toward a Theory of the Rent-Seeking Society, College Station 1980.

<sup>35</sup> Vgl. zu den negativen Folgen des Rent-Seeking M. Olson: Aufstieg und Niedergang von Nationen, Tübingen 1982.

<sup>36</sup> O.V.: Thyssen-Betriebsrat erinnert an Zusage, Schlenz: Bundeszuschuss für Metrorapid nicht opfern, in: Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 30. September 2002, zitiert nach: <http://contrarapid.bei.t-online.de/presse0071.htm#1975>.