ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Laaser, Claus-Friedrich

Working Paper — Digitized Version

Rentseeking im deutschen Verkehrswesen

Kiel Working Paper, No. 177

Provided in Cooperation with:
Kiel Institute for the World Economy – Leibniz Center for Research on Global Economic Challenges

Suggested Citation: Laaser, Claus-Friedrich (1983) : Rentseeking im deutschen Verkehrswesen, Kiel Working Paper, No. 177, Kiel Institute of World Economics (IfW), Kiel

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/718

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Kieler Arbeitspapiere
Kiel Working Papers

Arbeitspapier Nr. 177

Rentseeking im deutschen Verkehrswesen

von

Claus-Friedrich Laaser

Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel

ISSN 0342 - 0787

Institut für Weltwirtschaft

2300 Kiel, Düsternbrooker Weg 120

Arbeitspapier Nr. 177

Rentseeking im deutschen Verkehrswesen

von

Claus-Friedrich Laaser

Ag 2661/83 Weltwirtschaft Kiel

Juli 1983

Mit den Kieler Arbeitspapieren werden Manuskripte, die aus der Arbeit des Instituts für Weltwirtschaft hervorgegangen sind, von den Verfassern möglichen Interessenten in einer vorläufigen Fassung zugänglich gemacht. Für Inhalt und Verteilung sind die Autoren verantwortlich. Es wird gebeten, sich mit Anregungen und Kritik direkt an sie zu wenden und etwaige Zitate aus ihrer Arbeit vorher mit ihnen abzustimmen.

ISSN 0342 - 0787

A S 07

(I) Die Theorie des Rentseeking

1. Die Theorie des Rentseeking gewinnt in jüngster Zeit zunehmend an Bedeutung in der wirtschaftspolitischen Diskussion 1), weil sie es gestattet, elementare Verhaltensweisen von Wirtschaftssubjekten bei der Suche nach sicheren Einkommensquellen und zugleich die bestehende Rollenverteilung zwischen Staat und Privaten zu erklären, sowie die Auswirkungen dieser Aktivitäten wohlfahrtstheoretisch zu beurteilen.

Das läßt sie geeignet erscheinen, auch das System der Verkehrsregulation in seiner Entstehung und Aufrechterhaltung in unseren Tagen zu erklären und das Phänomen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung durch die Träger des öffentlichen Verkehrs zu durchleuchten.

2. In ihrer neueren Form geht die Theorie des Rentseeking auf Tullock (1967) zurück, gehörte aber auch in früheren dogmengeschichtlichen Perioden zumindest latent zum Rüstzeug der Ökonomie 2). Die Theorie des Rentseeking stellt die Umverteilung, die nach Nozick (1974, S. 149ff.) in einem Staat, der sich als Gemeinschaft zum Schutz der elementaren Naturrechte des Menschen auf Leben, Gesundheit, Eigentum und Freiheit gebildet hat, immer eine Verletzung eben dieser Individualrechte darstellt, auf eine rationale Basis. Der neueren politischen Ökonomie folgend wird auch das Streben nach Umverteilung dem Rationalkalkül zugeordnet.

Elementarer Untersuchungsgegenstand ist dabei das Streben der Wirtschaftssubjekte nach ökonomischen Renten, also jenen Einkommen, die eine Wertschöpfung über die Opportunitätskosten der eingesetzten Faktoren hinaus darstellen 3) - freilich nicht nach allen Renten, sondern nur nach jenen, die künstlichen, in der Regel vom Staat geschaffenen Privilegien entspringen 4) und damit gesicherte Monopolrenten darstellen.

3. Das Streben nach Renten an sich ist auch die Triebfeder des Wettbewerbsprozesses (Rice/Ulen, 1981, S. 57). Solange Renteneinkommen

- die Belohnung für unternehmerische Aktivitäten sind, bei denen im Prozeß der schöpferischen Zerstörung (Schumpeter, 1943) neue Güter und neues Wissen als "Mehrergiebigkeit der Produktionsumwege" (Böhm-Bawerk, 1921, S. 107ff.) hervorgebracht werden,
  und
- nur temporär begrenzt anfallen, also mit der Zeit durch den Wettbewerb nachdrängender Imitatoren und Folge-Innovationen zugunsten der Konsumenten wieder abgeschöpft werden,

erfüllen sie eine wichtige Funktion als Anreizmechanismus für eine dynamisch wachsende Wirtschaft und sind sowohl nach statischen wie nach dynamischen Effizienzkriterien von sozialem Nutzen 5). Man spricht dann von "Profit-see-

1) Vgl. hierzu den Survey-Artikel von Tollison (1982).
2) Bastiat (1880, S. 6) prägte den markanten Satz: "Der Staat ist die große Fiktion, mittels derer alle Welt leben will auf Kosten aller Welt".
3) Vgl. Henderson/Quandt (1973, S. 110); Tollison (1982, S. 577).
4) Rice/Ulen (1981, S. 54); Tollison (1982, S. 576).
5) Beispielhaft sei Bastiat (1850, S. 330f.) zitiert: "Das persönliche Interesse ist jene unbezwingbare Gewalt des Individuums, welche uns von einem Fortschritt zum anderen treibt, zugleich aber auch dazu, ihn für uns alleine auszubeuten. Die Concurrenz dagegen ist jene andere, nicht weniger unvertilgbare Kraft, welche sich jedes Fortschritts bemächtigt, um ihm aus dem Besitztum des Einzelnen zum gemeinsamen Gute der ganzen Menschheit zu machen. Diese beiden Kräfte kann man jede für sich bekritteln, in ihrem Zusammenwirken aber begründen sie die Harmonie der Gesellschaft".

king" (Tollison, 1982, S. 577f.), das im Rahmen der Theorie des Rentseeking nicht untersucht wird. Stattdessen geht es sowohl normativ wie positiv um den Monopolisierungsprozeß durch künstlich verknappte Produktionsmöglichkeiten, also das Ringen um Pfründe und Privilegien.

4. Am Anfang stand die normative Theorie des Rentseeking, die auf Arbeiten von Tullock (1967) und Posner (1975) zurückgeht. Sie fragt nach gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Kosten des Ringens von Interessengruppen um künstlich geschaffene Monopolpositionen. Die zentrale Aussage lautet, daß die sozialen Kosten eines Monopols nicht nur aus dem Nettoverlust an Konsumentenrente 1) sondern auch aus jenen Kosten bestehen, die Unternehmen eingehen, um die verknappte Produktionslizenzen, Konzessionen, etc. zu erlangen, weil der Ertrag dieser kostenträchtigen Aktivitäten lediglich in einer Umverteilung besteht 2), nicht aber in einem Mehr an Gütern oder produktiv verwertbarem Wissen (Tullock, 1967, S. 228).

5. Darauf aufbauend beschäftigt sich die positive Theorie des Rentseeking mit der Frage, weshalb Wirtschaftssubjekte trotz aller gesamtwirtschaftlichen Wohlfahrtsverluste, die letztlich auch jeden einzelnen treffen, immer wieder beim Staat um Protektion vor Konkurrenten nachsuchen und diese auch gewährt bekommen. Die positive Theorie erklärt damit den Kampf der Interessengruppen innerhalb des staatlichen Ordnungsrahmens. Es werden die jeweiligen Partikularinteressen und die partiellen Durchführungskosten, die die Handlungsweisen bestimmen, aufgezeigt. Die positive Theorie des Rentseeking hat damit letztlich die Ursachen und Auswirkungen staatlicher Regulierung der Wirtschaftstätigkeit zum Inhalt (Tollison, 1982, S. 591). Wesentliche Beiträge haben Stigler (1971), Posner (1971) und Peltzman (1976) geliefert, die ökonomische Regulation auf Umverteilungsscharmützel, die auf den politischen Märkten ausgetragen werden, zurückführen. Regulation privater Wirtschaftstätigkeit oder ihr Pendant, ein Angebot durch Unternehmen in Staatseigentum ist demnach in den allermeisten Fällen nicht auf Marktversagen (im Sinne von mangelnder Effizienz der Märkte) sondern auf die Eignung der Regulation für implizite Transfers zwischen Konsumenten und Produzenten bzw. auch innerhalb dieser Gruppen zurückzuführen.

(II) Die Interessenlage beim Rentseeking

6. Welches sind nun die Spielregeln beim Rentseeking, wer die Akteure, welche Interessen bestimmen die Handlungen?

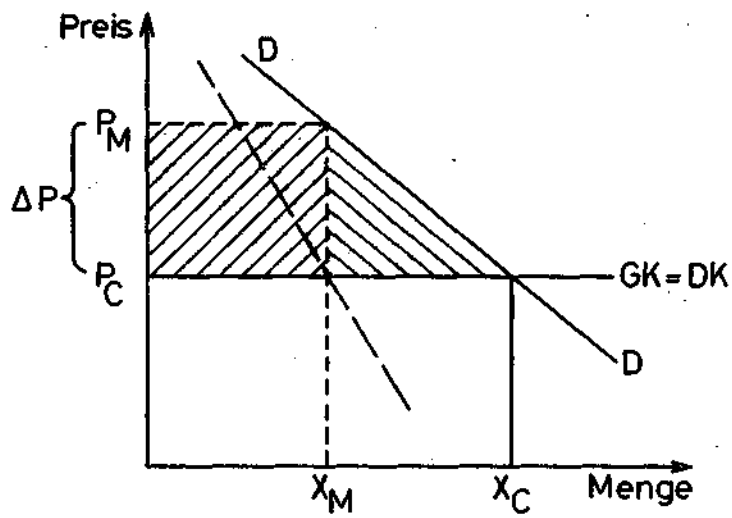
Dies näher zu erläutern ist das Anliegen des Abschnitts. Bei der Analyse ist zu unterscheiden zwischen Rentseeking von organisierten Interessengruppen und dem autonomen Rentcreating der Staatsgewalt, die damit ihre eigenen Aufgaben unkontrollierter erfüllen will.

7. Das Streben nach Monopolrenten ist aus der Sicht des einzelnen Anbieters (eines Gutes oder von Faktorleistungen) zunächst nur das Bemühen um ein Einkommen. Ob dieses (allein) einer produktiven Tätigkeit mit anschließendem Tausch oder(auch) einem Transfer pekuniärer oder nicht pekuniärer Art (z.B. Planungssicherheit) entspringt, ist für das Ertrags-Kosten-Kalkül des Anbieters aus dessen partieller Sicht zumindest langfristig ohne direkte Auswirkung (Tullock, 1980, S. 17). Ebenso wie es sich lohnt, Ressourcen in den Aufbau eines Sach- oder Humankapitalstocks zu investieren, der zur Quelle des Einkommens in der Zukunft wird, erscheint es rational, Ressourcen einzusetzen, damit der Anbieter in den Genuß einer abgesicherten Monopolrente kommt.

1) Das berühmte Harbergersche Dreieck, vgl. Harberger (1954).
2) Konsumentenrente wird zu Produzentenrente.

Zunächst beruhen Rentseeking und Profitseeking gemeinsam auf dem Motiv der Erzielung eines sicheren Einkommens. Der Unterschied besteht dann darin, daß der Innovator ein neues Produkt erzeugt, das einer zusätzlichen Bedürfnisbefriedigung seiner Tauschpartner dient, während der Rentseeker danach trachtet, andere konkurrierende Anbieter an der Produktion zu hindern, und so das maximal mögliche nutzenstiftende Güterbündel vermindert.

8. Im einfachsten Fall besteht die Monopolrente aus einem impliziten Transfer 1) von den Konsumenten zum Monopolisten: die Nachfrager müssen dem alleinigen Anbieter einen Teil ihrer Konsumentenrente ($\Delta P.X_m$ in Abb. 1) abtreten.



Ein Monopolist ist aber ständig der Substitutionskonkurrenz ausgesetzt 2). Die Monopolrente lockt Nachahmer an, die durch ihr Auftreten am Markt die Rente wieder wegkonkurrieren und darüber hinaus den bestehenden Kapitalstock des Monopolisten entwerten können. In einer Welt, in der ständig neues Wissen produziert wird und in der prinzipiell Gewerbefreiheit herrscht, fällt eine Monopolrente nur dann an, wenn sie qua lege abgesichert wird. Wichtiger noch als der einmalige Transfer pekuniärer Art ($\Delta P.X_m$) ist für den Anbieter der Aufbau einer dauerhaften Protektion durch Marktzugangsbeschränkungen, die Außenseiter und potentielle Konkurrenten vom Markt fernhalten 3) und auf diese Art und Weise das Risiko für das künftige Renteneinkommen mindern.

Das Rentseeking eines Anbieters umschließt daher die Absicherung einer Monopolrente gegen direkte Wettbewerber und eine Versicherung gegen Kapitalabschreibungen, wenn Substitutionswettbewerb droht.

Die Kosten, die ein wettbewerbliches Verhalten implizieren würde - etwa in Form eines Preisabschlags zur Sicherung der Beschäftigung und des Absatzes -, sollen auf die Konsumenten auf dem zu monopolisierenden Markt überwälzt werden.

---

1) Implizite Transfers treten im Zusammenhang mit gegenseitigen Verträgen auf, wobei die Leistung oder Gegenleistung im Vergleich zu einer Situation, in der Wettbewerb herrscht, überhöht ist. Explizite Transfers dagegen stehen in keinem Zusammenhang mit einer direkten Gegenleistung.
2) Das gilt selbst für ein natürliches Monopol, das dadurch gekennzeichnet ist, daß es den Markt zu niedrigeren Kosten bedienen kann als zwei oder mehr miteinander konkurrierende Unternehmen, vgl. Posner (1969, S. 548).
3) Ein Monopolist unter dem Druck von potentieller Konkurrenz verhält sich wie ein im aktuellen Wettbewerb stehendes Unternehmen und wäre damit wohlfahrtsökonomisch unschädlich, vgl. Baumol, Willig (1981, S. 420).

9. Die Rolle des Staates im Rentseeking-Prozeß besteht darin, den Überwälzungsprozeß der Sicherungskosten möglich zu machen (Rent-creating) und aufrecht zu erhalten (Rent-maintaining). Aufgrund seines Machtmonopols 1) kann und darf der Staat Zugangsschranken zu Märkten erlassen. Für Anbieter, die eine sichere Monopolstellung anstreben, ist der Staat dadurch ein unverzichtbarer Produktionsfaktor. Da die Organe des Staates von Menschen - hier besser: ihren individuellen Nutzen maximierenden Wirtschaftssubjekten verwaltet werden, ist es für einen Rentseeker auch rational, Ressourcen in den Wettbewerb um Rentenpositionen zu investieren. Das Interesse der Politiker an einer Wiederwahl sowie das Eigeninteresse der Verwaltung machen diese zu Transfermaklern im Rahmen ihrer legalen Kompetenzen. Um in den Genuß der sicheren Monopolrente zu kommen, muß der Rentseeker sich Verbündete in der Legislative und Administration suchen, eine effiziente Koalition bilden und dazu Verbandsarbeit leisten, eine parlamentarische Lobby unterhalten, Öffentlichkeitsarbeit betreiben, usw., kurz: Lobbykosten aufwenden.

10. Der Rentseeker wird auf dem politischen Markt ein ebenso gewinnmaximierendes Verhalten an den Tag legen wie auf den Produkt- und Faktormärkten, auf denen er seine Hauptaktivitäten entfaltet. Die Gewinnmaximierungsstrategie besteht aus einer qualitativen und einer quantitativen Dimension. Zunächst wird der Rentseeker beim Staat nur um Protektion gegen solche (potentiellen) Konkurrenten nachsuchen, die in der Lage sind, ihm die erlangten Monopolrenten wieder wegzukonkurrieren. Es wäre dagegen Verschwendung, gegen solche Anbieter vorzugehen, die die Monopolrenten des Rentseekers gar nicht bedrohen können. Dies bedingt zugleich den Umkehrschluß, daß hinter jeder wirksamen Marktzugangsschranke ein relevanter Wettbewerber steht. Die Lobbykosten zum Errichten und Aufrechterhalten der Schranke verlangen nach einem Ertrag aus gesicherten Monopolrenten. Quantitativ wird Rentseeking genau wie auf anderen Märkten durch ein Marginalkalkül bestimmt. Wenn die Totalbedingung, daß die erwartete abdiskontierte Monopolrente absolut größer ist als die Summe der Lobbykosten, erfüllt ist, wird der Rentseeker maximal soviel Ressourcen in Lobbyaktivitäten einsetzen, daß die Grenzlobbykosten gleich der Grenzrente sind (Tullock, 1967, S. 228). 3)

11. Eine Monopolrente muß - sobald sie staatlicherseits ermöglicht wird - nicht notwendigerweise in Form von Gewinnen beim monopolisierten Unternehmen anfallen. Sie kann auch weiterverteilt werden, etwa durch

- subventionierte Abgabepreise auf anderen als dem monopolisierten Markt (cross-subsidization),
- überhöhte 4) Faktorkosten (Löhne, Fremdkapitalzinsen, Vorleistungspreise), die der Monopolist freiwillig 5) zahlt oder zu zahlen verpflichtet wird,
- oder fehlenden Zwang zur effizienten Produktion (X-Ineffizienz, "ruhiges Leben" im Sinne des Hicks-Zitats) 6).

---

1) Jeder Staat ist notwendigerweise mit einem Machtmonopol ausgestattet, weil seine ureigenste Aufgabe "Durchsetzung und Sicherung von Freiheitsrechten" ein öffentliches Gut darstellt. Dies kann nicht in Rivalität konsumiert werden, daher ist seine Bereitstellung durch ein (natürliches) Monopol (statisch) am effizientesten. Vgl. zum Monopolisierungsprozeß der Gewaltausübung Nozick (1974, S. 108ff.).
2) McCormick/Tollison (1981, S. 7), vgl. auch Buchanan (1980).
3) Eine vereinfachte Version des Modells von Rice/Ulen (1981) findet sich im Anhang.
4) Überhöht im Vergleich zur Wettbewerbssituation.
5) Auch an einem privaten Monopol partizipieren die Arbeitnehmer, da die Unternehmensleistung a) Konfliktkosten vermeiden wollen und b) durch die zur Verfügung stehende Rente nicht zu einer harten Position bei Lohnverhandlungen gezwungen ist.
6) "The best of all monopoly profits is a quiet life". (Hicks, 1935, S. 8). Vgl. im übrigen auch Noll (1976, S. 56f.) zu der Typologie derartiger Effekte.

Bezieht man daher eine Weiterverteilung einer künstlich geschaffenen Monopolrente in die Analyse mit ein, dann treten als weitere potentielle Rentseeker zugunsten eines Unternehmens auf:

- subventionierte Kunden des Monopolisten,
- die Arbeitnehmer des Monopolisten,
- die Kapitalgeber des Monopolisten,
- die Zulieferer des Monopolisten und
- auch konkurrierende Anbieter, wenn diese ebenfalls zum monopolisierten Markt zugelassen und ihrerseits vor weiteren Wettbewerbern geschützt werden.

Alle, die solchermaßen komplementär zum Monopolisten sind, haben ein Interesse,

- daß eine Monopolrente anfällt,
- daß sie daran partizipieren und
- daß diese Teilhabe institutionalisiert wird.

Wie für den Unternehmer selbst lohnt sich ein Ressourceneinsatz zum Rentseeking gemäß dem Gewinnmaximierungskalkül, und zwar für jede der genannten Interessenkategorien.

12. Wichtiger noch als das Ringen von Interessengruppen um Privilegien erscheint das staatseigene Rentseeking. Nicht nur private Interessengruppen und Produzentenorganisationen können als Rentseeker auftreten sondern auch Staatsorgane selbst - dann nämlich, wenn eine zu schaffende Monopolrente zugunsten des Fiskus anfällt und zur Finanzierung allgemeiner Staatsausgaben herangezogen wird. Rentseeking ist dann äquivalent mit der Suche nach einer zusätzlichen Steuerquelle.

Wenn die Aufgaben des Staates über den Rahmen der Schutzdienstleistungen hinausgehen, die nach Nozick (1974) den normativ zu rechtfertigenden Kern der Staatstätigkeit ausmachen, sind dazu mehr Einnahmen erforderlich, als im Gebührenwege (als Äquivalent für die Schutzdienstleistung) einzuziehen wäre. Die Durchführung weitergehender Aufgaben - etwa einer Umverteilung in Form von Sachleistungen, die produktionstechnisch ebensogut privat erstellt werden könnten, aber an bestimmte Bevölkerungsgruppen subventioniert abgegeben werden sollen - verlangt daher eine Steuerfinanzierung der entsprechenden Ausgaben, die normativ nicht mehr mit dem Freiheits- und Eigentumspostulat harmoniert und folgerichtig - positiv-theoretisch gesehen - von den Bürgern durch Steuerwiderstand abgelehnt wird. Wenn demzufolge der Staat vor den Finanzierungsalternativen einmal übernommener Aufgaben steht, kann Rentseeking zugunsten des Fiskus eine rationale Alternative sein, wenn mit erheblichem Steuerwiderstand zu rechnen ist. Ob die Umverteilungsaufgabe über Steuern oder über die Einnahmen aus einem monopolisierten Produktionsunternehmen finanziert wird, hängt dann nur noch von den jeweiligen Durchführungskosten ab - wie teuer es also ist, den Steuerwiderstand zu brechen bzw. eine effiziente Koalition herbeizuführen, die durchsetzt, daß ein Unternehmen monopolisiert und dem Staat zugeschlagen wird. Bei letzterem sind private Interessengruppen nützlich, deren Zustimmung durch eine Teilhabe an den Renten erkauft wird.

13. Als weiterer Punkt kommt noch hinzu, daß auch diejenigen Staatsaufgaben, die zum normativen Kern gehören, also die Abgabe von Schutzdienstleistungen, dann leichter und vor allem unkontrollierter erfüllt werden können, wenn die Finanzierungsquelle nicht aus Gebühren oder aus Steuern besteht, bei denen der Bürger als Nachfrager dieser Dienstleistungen ständig direkt oder indirekt über das Parlament Einfluß nehmen kann, sondern aus unabhängig von der Performance des Schutzunternehmens Staat anfallenden Einnahmen.

14. Wenn also der Staat Rentseeking für Interessengruppen - auch aus den eigenen Reihen - betreibt, die den Eingriff in die Eigentumsverhältnisse mehrheitlich durchsetzen, wird er einem Produktionsunternehmen eine Monopolposition verschaffen. Sollen die anfallende Renten an die Mitglieder von komplementären Interessengruppen weiterverteilen, muß dem monopolisierten Unternehmen die Verfügungsgewalt über die zusätzlichen Renteneinkommen genommen werden. Seine Preis- und Produktpolitik muß dergestalt reguliert werden, daß die auf dem monopolisierten Markt erzielte Rente entweder als Preissubvention an Nachfrager auf abgetrennten Teilmärkten oder als Faktorpreissubvention an die komplementären Produktionsfaktoren gelangt.

Dies kann dadurch geschehen,

- daß entweder das zur Rentenumverteilung vorgesehene Unternehmen zwar in privatem Eigentum verbleibt, aber seine Unternehmenstätigkeit nur aufgrund einer staatlichen Konzession oder Lizenz ausüben darf, in der die Umverteilung (implizit) festgeschrieben ist, oder
- daß die öffentliche Hand gleich als (alleiniger) Anteilseigner auftritt und so über direkten Einfluß auf die Unternehmensleitung die Redistributionsziele verfolgt.

(III) Rentseeking im Verkehrswesen

15. Was trägt nun die Theorie des Rentseeking zur Erklärung der Verkehrsmarktregulierung bei? Zum einen kann man mit ihrer Hilfe in einer wirtschaftshistorischen Analyse das "Seeking" von Rents anhand von Quellenmaterial aus der Entstehungszeit der Regulation nachweisen. Diesen Weg hat Blankart (1983) beschritten. Seine Ergebnisse sollen hier im Hinblick auf Rentseeking des Staates für sich selbst relativiert werden.

Zum anderen kann man mit der Theorie des Rentseeking das Postulat der Gemeinwirtschaftlichkeit des Verkehrs, das die Verkehrsmarktverfassung der Bundesrepublik Deutschland beherrscht, als vorgeschobenes Argument für den wahren Tatbestand der Rentennutzung durch Interessengruppen (auch innerhalb des Staatsapparats) klassifizieren. Die Theorie des Rentseeking liefert den positiv-theoretischen Unterbau für die vorgefundenen Wettbewerbsbeschränkungen im Verkehrsrecht.

16. Bei der Untersuchung steht die Eisenbahn im Mittelpunkt. Das hat zwei Gründe. Zum einen - das zeigt die Wirtschaftsgeschichte - war sie der zentrale Ansatzpunkt aller Rentseekingversuche, weil sie durch den von ihr ausgelösten Produktivitätsfortschritt im Transportwesen und in der gesamten Volkswirtschaft ein rentables Opfer für das Rentseeking abgab. Zum anderen - das zeigt die Analyse des heutigen Verkehrsrechts und der vorhandenen Renten - steht sie immer noch im Mittelpunkt eines Umverteilungssystems.

Vom permanenten Strukturkrisenkartell der deutschen Binnenschiffahrt, das seit Anfang der zwanziger Jahre dieses Jahrhunderts besteht, kann hier abgesehen werden, obwohl sich auch hier mittelstandspolitisch begründete 1) Tendenzen des Rentmaintaining nachweisen lassen 2).

(1) Zur Geschichte der Eisenbahnregulierung

17. Die ersten Eisenbahngesellschaften, die sich in Deutschland nach der Premiere der Nürnberg-Fürther Eisenbahn im Jahre 1835 bildeten, waren reine Privatunternehmen. Gleichwohl benötigten sie für ihre Tätigkeit eine staatliche Genehmigung oder Konzession - getreu dem feudalrechtlichen Grundsatz, daß alles verboten was nicht ausdrücklich erlaubt sei. In Anlehnung an das Straßenregal als okkupierter Finanzquelle und an das Wegehoheitsrecht des Staates, das ebenfalls der Erhebung von Zöllen und staatlicher Machtausübung diente 3), wurde gefolgert, daß ein Eisenbahnunternehmen eine staatliche Erlaubnis für die Aufnahme des Betriebes bedürfe.

1) Vermögensvorteile zugunsten mittelständischer Gruppen beeinflussen die Wahlentscheidung des Medienwählers günstig. Das Argument der Mittelstandspolitik begründet meist autonomes Rentcreating und Rentmaintaining von staatlicher Seite.

2) Näheres hierzu siehe bei Willeke (1977, S. 163-166) und bei Hamm (1978) sowie der dort angegebenen Literatur.

3) Kaspar (1977, S. 70ff.), Wilhelmi (1963, S. 381 und 388). Vgl. auch Eger, 1889, S. 26ff.): "Das Eisenbahnhoheitsrecht ist der Inbegriff der Herrschaftsrechte der Staatsgewalt über die Eisenbahnen. Diese Herrschaftsrechte sind ... als Regalien betrachtet worden, indem angenommen wurde, daß der Eisenbahnbetrieb ein Privatgewerbe sei, welches der Staat sich als Finanzquelle vorbehalte und demgemäß dritten nur gegen entsprechende Abgaben und Vortheile zur Ausübung überlasse oder, insoweit der Staat selbst Eisenbahnen betreibe, zur Vermehrung der Staatseinkünfte ausübe.
...
In meiner Zeit ... gelangte zugleich ... die Annahme zur Geltung, daß die Herrschaftsrechte des Staats über die Eisenbahnen als öffentliche Straßen und Verkehrsanstalten nicht regaler Natur seien, sondern lediglich ein Ausfluß des staatlichen Wegehoheitsrechts. Das Eisenbahnhoheitsrecht ist nur ein spezieller, durch die Besonderheit und Bedeutung der Eisenbahnen, ihres Baus und Betriebs eigenthümlich gestalteter Zweig des allgemeinen staatlichen Wegehoheitsrechts.
Nothwendig ... gehören zum Eisenbahnhoheitsrechte des Staats:

1. Das Recht zur Konzessionierung der Eisenbahnen...
2. Das Recht der Aufsicht über Bau, Betrieb und Verwaltung der Eisenbahnen.
3. Das Recht der besonderen Inanspruchnahme der Eisenbahnen für einzelne Zweige der Staatsverwaltung. ...
4. Das Recht der Spezialgesetzgebung zu 1.-3. ...
5. Das Recht des zwangsweisen Erwerbs (Heimfallsrecht) der Eisenbahnen".

Mit fortschreitender Entwicklung der Eisenbahn wurde die Frage, ob Eisenbahnen von Privatgesellschaften betrieben werden sollten oder nicht, in den einzelnen deutschen Staaten zunächst noch uneinheitlich beantwortet:

- Preußen, Mecklenburg, Hessen und die Pfalz begnügten sich zunächst damit, Privatbahnen zu konzessionieren,
- Baden, Braunschweig, Hannover und Württemberg setzten von Anfang an - freilich erst nach dem Erfolg der Privatbahnen in den anderen Ländern - auf Staatseisenbahnen.
- Bayern probierte beide Systeme wechselweise aus.

Ob Staats- oder Privatbahnen bevorzugt wurden, hing auch von der Einstellung der jeweiligen gesetzgebenden Körperschaften zum privaten Unternehmertum ab 1), weniger vom Vertrauen in den Marktmechanismus selbst 2). Ab etwa 1860 läßt sich auch in denjenigen deutschen Gliedstaaten, die sich zuvor dem Privatbahnsystem oder einem gemischten System zugeneigt hatten, ein eindeutiger Trend zur reinen Staatsbahn erkennen. Noch bestehende Privatbahnen wurden gegen Entschädigung in Staatseigentum übernommen. Meist bestand die Entschädigung in staatlichen Wertpapieren, die ihren Gläubigern ein festes Renteneinkommen garantierten (v.d. Leyen, 1883, S. 115f.).

18. Wilhelmi (1963, S. 402), Alberty (1911, S. 144-189) sowie v. Bissing (1956, S. 38) führen im einzelnen als Gründe für die Verstaatlichung der Privatbahnen

- das natürliche Monopol der Eisenbahnen, das nicht einem Privatkapitalisten anheim fallen dürfe,
- die Kapitalverschwendung und die ruinöse Konkurrenz bei parallelen Eisenbahnlinien,
- die Chance, dem Fiskus eine reichlich fließende Einnahmequelle zu verschaffen,
- die Komplementarität der Eisenbahn zum Militärwesen,
- die Möglichkeit, die Eisenbahn als Bindeglied zwischen den Regionen des Staatsgebietes zu verwenden, sowohl in sicherheits- wie regionalpolitischer Hinsicht,
- die Eignung der Eisenbahn als Redistributionsmedium an einzelne Wirtschaftszweige oder Personengruppen und
- die Tendenz der Eisenbahnen, die Bismarck'sche Schutzzollpolitik zu unterlaufen 3)

an.

---

1) Wilhelmi (1963, S. 381ff.), Quarck (1929, S. 165f.), Voigt (1965, S. 511ff.).
2) Auch die preußischen Privatbahnen waren häufig mit Monopolrechten ausgestattet, vgl. V. Kunowski (1978, S. 67) zu § 44 des Preußischen Eisenbahngesetzes von 1938.
3) Diese Bedenken waren aus ökonomischer Sicht durchaus als realistisch einzustufen; wenn man sich vergegenwärtigt, "... daß die Schwierigkeiten des Transports in demselben Sinne wirken wie Schutzzölle oder umgekehrt". (Bastiat, 1880, S. 145). Da die Tarifsenkungen durch die Eisenbahn ganz erheblich waren - Quarck (1929, S. 163) spricht von einer Transportkostensenkung gegenüber Fuhrwerken auf 1/10 -, konnten die Eisenbahngesellschaften jede Schutzzollpolitik in der Tat wirksam aus den Angeln heben.

19. In diesem Katalog von Begründungen kommt sehr deutlich zum Ausdruck, daß der Staat Rentseeking zu seinen eigenen Gunsten betrieb.

Je größer der direkte Einfluß des Staates auf das Transportsystem war, desto nachhaltiger konnte er vom Zentrum des Staatsgebietes aus traditionell öffentliche Güter auch in einem vergrößerten Gebiet bis zur Peripherie hin anbieten. Es war demnach nur konsequent, wenn ein zentralistischer Staat sich des zur damaligen Zeit effizientesten Verkehrsträgers bemächtigte, um diesen als Bindeglied zwischen den Teilregionen im Sinne der (teilweise selbstgestellten, teilweise von Interessengruppen durchgesetzten) Aufgaben zu verwenden. In einem dezentral organisierten Staat wäre diese Art von staatseigenem Rentseeking vermutlich nicht aufgetreten.

20. Das gilt auch - und insbesondere - für die Staatsaufgabe "Verteidigung nach außen". Die Komplementarität der Eisenbahn zum Militärwesen hätte sich darin erschöpfen können, daß der Staat für Verteidigungszwecke wichtige Strecken baut, Transportfaszilitäten selbst vorhält und die entsprechenden Ausgaben aus dem Verteidigungshaushalt - den Nozichschem Schutzgebühren - bestreitet 1).

Die Übernahme der Produktion von Verkehrsleistungen durch den Staat kann in bezug auf das Militärwesen insofern als staatseigenes Rentseeking aufgefaßt werden, als damit Transaktionskosten gegenüber vergleichbaren Auflagen an private Bahngesellschaften gespart werden sollten. Ein Staat, der Machtpolitik betreiben wollte, müßte sich des gesamten Eisenbahnapparates bedienen, um die Reibungsverluste beim Gebrauch seines Machtinstruments zu minimieren.

Die stürmische Entwicklung des Eisenbahnbaus fällt historisch zusammen mit der Periode des aufkeimenden Nationalstaatsgedankens in Deutschland - aufzufassen als steigende Nachfrage der Bürger nach der Schutzleistung eines zentralen Staatsgebildes 2). Im Zuge der Erstarkung der Nationalstaatsidee war das Verkehrsmittel Eisenbahn ein wichtiges Instrument zur Erhaltung und zum Ausbau der Staatsmacht (Wilhelmi, 1963, S. 378), weil eine Kontrolle des Transportsystems ein komplementärer Produktionsfaktor zur Gewaltausübung bei der Produktion der Schutzdienstleistungen darstellte (Quarck, 1929, S. 165f.).

21. Bedeutsamer war aber noch, daß sich die Eisenbahn unter privatem Regime als äußerst rentables Verkehrsmittel erwiesen hatte, daß sich sehr bald allen damals am Markt vertretenen Konkurrenten als überlegen erwies, weil es einen immensen Produktivitätsfortschritt im Verkehrswesen mit sich brachte. Im Zusammenhang mit den Eingriffs- und Enteignungsmöglichkeiten, die aus der Verkehrshoheit fließen, mußte die Eisenbahn als gewinnträchtige Einnahmequelle für den Fiskus und damit für die Organwalter staatlicher Aufgaben erscheinen. Am natürlichen Monopol der Eisenbahnen störten die politisch Verantwortlichen weniger die Wohlfahrtsverluste für Konsumenten als vielmehr, daß die erziel-

1) Hier liefen die Interessen der privaten und staatlichen Rentseeker parallel, wie z.B. beim Bau der kgl. pr. Ostbahn nach Königsberg durch den preußischen Staat, der für Privatunternehmen nicht rentabel war. Der preußische Staat mußte die Bahn schließlich selbst bauen, einerseits, um zu verhindern, daß die peripheren Regionen wirtschaftlich zurückblieben, und andererseits, um die östliche Landesgrenze besser schützen zu können, vgl. Kloten (1962, S. 203ff.).

2) Mit der Vermutung, daß noch unausgenutzte economies of scale in der Produktion der Schutzdienstleistungen vorhanden seien.

baren Monopolrenten nicht dem Fiskus zuflossen 1). Ruinös an der ruinösen Konkurrenz zwischen Eisenbahngesellschaften war für die deutschen Einzelstaaten weniger die Tatsache, daß Konkurrenz zwischen Bahngesellschaften den Kapitalmarkt belastet hätte, was zu Realzinssteigerungen hätte führen müssen, als vielmehr, daß das Nebeneinander von umverteilenden Staats- und rentablen Privatbahnen die Umverteilung erschwert hätte. Maßnahmen, die lediglich bewirkt hätte, daß die Monopolmacht der nunmehr staatlichen Eisenbahngesellschaften auf ihren rentabelsten Strecken eingedämmt wurden, sind denn auch folgerichtig nicht zu entdecken. Das Motiv für die Verstaatlichung der Eisenbahnen kann daher im Staatsapparat selbst gesucht werden: hier wurde Rentseeking auf eigene Rechnung betrieben; Staatsaufgaben, die prinzipiell anerkannt waren, konnten mit den verstaatlichten und dann monopolisierten Eisenbahnen als Finanzierung, weiter ausgedehnt werden. Der Staat als Schutzorganisation hatte selbst ein Interesse an einer unabhängigen Finanzquelle 2), die es ihm gestattete, den Umfang und den Inhalt der Schutzleistungen selbst zu bestimmen, ohne auf Äquivalenzüberlegungen der für die Schutzleistungen zahlenden Bürger Rücksicht nehmen zu müssen.

22. Die Existenz von privaten Interessengruppen, die an einer Umverteilung von Transportkosten über die Eisenbahn interessiert waren, war dabei ein willkommener Umstand, der die Transaktionskosten des Rent-Seeking für die Regierung und die Verwaltung beträchtlich senkte. Die den Gruppen gewährten Vorteile als entgangene Gewinne wurden durch deren Zustimmung in der Legislative mehr als aufgewogen. So hat Blankart (1983, S. 4ff.) nachgewiesen, daß die Interessen im deutschen Reich mächtiger Pressure Groups und des Staates Hand in Hand gingen und zu einer effizienten Koalition betreffs der Verstaatlichung der Eisenbahnen zunächst auf Länderebene führten. Als sehr bezeichnend ist in diesem Zusammenhang der Sinneswandel Bismarcks in Richtung "Pro Staatsbahn" zu werten. Während er Anfang 1866 ganz im Sinne des klassischen Liberalismus Konkurrenz zwischen Eisenbahngesellschaften zum Nutzen der Nachfrager nach Verkehrsleistungen guthieß, befürwortete er die Ende 1866 aus militärischen Gründen die monopolisierte Staatsbahn, just in dem Moment also, als mit der Gründung des Norddeutschen Bundes Argumente wie Sicherheit der Grenzen, Zusammenhalt des Staatenbundes, Regionalpolitik zugunsten der Peripherie, aber auch die Zunahme oder Anzahl potentieller Interessengruppen in einem größeren Staatsgebilde relevant wurden.

1) Vgl. die von Wilhelmi (1963, S. 399) auszugsweise und v.d. Leyen (1914, S. 208ff., insbs. S. 210) vollständig abgedruckte Rede Bismarcks im preußischen Abgeordentenhaus anläßlich der Beratung des Gesetzes über die Abtretung der preußischen Staatsbahn an das Deutsche Reich. Aus ihr geht deutlich hervor, daß die wahren Bedenken Bismarcks gegen das Rentenanhäufen in privater statt in öffentlicher Hand bestanden.

2) Vgl. hierzu v.d. Leyen (1892, S. 1012f. und S. 1027ff.): Danach lag die Durchschnittsrendite der neben den Privatbahnen betriebenen preußischen Staatsbahnen zwischen 2 und 5 vH. Nach der Verstaatlichung aller Privatbahnen erwirtschafteten die preußischen Staatsbahnen in der Dekade 1882-1891 2,094 Mrd.Mk an Überschüssen. Nach Abzug der Zinsen auf die Eisenbahnkapitalschuld verblieben Reinüberschüsse von 740 Mio Mk, wobei nach Abzug von Schuldtilgungen 459 Mio Mk verblieben. Nachweislich in nicht der Eisenbahn komplementäre Zwecke flossen davon 319 Mio Mk. Nach Ottmann (1965, S. 7) erwirtschafteten die Eisenbahnen zeitweise bis zu 3/5 des preußischen Etats.

23. Die positive Theorie des Rentseeking erlaubt es somit, die von der Verkehrstheorie als exogen dargestellten Begründungen für die Verstaatlichung der Eisenbahnen - die politischen Vorgaben - als rationale Verhaltensweisen im Rahmen einer politischen Gewinnmaximierungsstrategie des Staates darzustellen. Die damals beginnende Verquickung der Produktion der öffentlichen Güter Verteidigung und Sicherheit durch den Staat ohne direkte Kostenkontrolle mit umverteilungspolitischen Gesichtspunkten begründeten das Prinzip der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung, das auch heute noch in der Bundesrepublik Deutschland Gültigkeit hat 1). Die Renten, die sich die Staatsmacht im Transportwesen selbst gesichert hatte, mußten dann schließlich gegen relevante Wettbewerber abgesichert werden.

(2) Die Regulierung der intermodalen Konkurrenz

24. Gestützt wird die Rentseeking-Hypothese durch die Tatsache, daß die intermodale Konkurrenz durch andere Verkehrsträger gerade dann einer Regulierung und Kartellierung unterzogen wurde, als diese jeweils als ernsthafte Konkurrenten des Umverteilungssystems Staatsbahn auftraten und die diesem inhärente Cross-subsidization durch eine Politik des cream-skimming zu untergraben drohten. Wäre, wie vielfach behauptet, der Schutz der Konsumenten vor monopolistischer Ausbeutung durch die Eisenbahn jemals ein Grund für die Regulierung und Verstaatlichung der Eisenbahn gewesen, so hätte spätestens bei Aufkommen der Substitutionskonkurrenz durch Kraftfahrzeuge und die Luftfahrt die Verkehrsregulation gelockert werden müssen. Stattdessen wurden auch die neu hinzukommenden Verkehrsträger zunächst einem Konzessionszwang unterworfen und später die Anzahl der Konzessionen beschränkt.

25. Der Personen und Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen wurde nach ersten Versuchen in den zwanziger Jahren und einem ersten fehlgeschlagenen Versuch mit der Überlandverkehrsordnung 1931 materiell in den Jahren 1934/35 im Hinblick auf effektive Marktzutrittsschranken reguliert und zu einem Zeitpunkt also, wo der Straßenverkehr der Eisenbahn wirksam Konkurrenz machen konnte 2).

Das Personenbeförderungsgesetz 1934 und das Güterfernverkehrsgesetz 1935 bestimmten,

- daß Personen- bzw. Gütertransport genehmigungspflichtig sei,
- daß das Unternehmen zuverlässig, sicher und leistungsfähig sei,
- daß der Betrieb den Interessen des öffentlichen Verkehrs nicht zuwiderlaufen dürfe und für ihn ein volkswirtschaftliches Bedürfnis vorliegen müsse und
- daß die Beförderungsentgelte behördlich festgesetzt oder genehmigt werden (v.Kunowski, 1978, S. 107ff. und S. 155.).

26. Schon die subjektive Zulassungsbedingung des "fit, able and willing" stellt eine Zutrittsschranke zum Verkehrsmarkt dar. Denn die Leistungsfähigkeit kann sich normalerweise erst im Wettbewerbsprozeß herausstellen und statische Maße wie Kapitalsumme, Beschäftigtenzahl etc. geben keine Auskunft über unternehmerische Aktivitäten und neue Ideen.

1) Über die Regulationszyklen in der Zwischenzeit informiert der Beitrag von Blankart (1983), der die pessimistische Hypothese enthält, daß eine Deregulierung nur bei einem exogenen Aufbruch des Rechtssystems möglich sei.
2) V. Bissing (1956, S. 38), Eucken (1949, S. 66).

Der dritte Punkt bildet die eigentliche Schranke: die "Interessen des öffentlichen Verkehrs" sind die Interessen der Staatsbahn und der durch sie Begünstigten. Die Prüfung eines volkswirtschaftlichen Bedürfnisses läuft auf eine Schutzgarantie vor Konkurrenz durch Außenseiter hinaus. Geschützt wurden die Staatsbahn und mit ihr ihre Beschäftigten sowie diejenigen, die von nicht kostendeckenden Tarifen profitieren, und die Fuhrunternehmen, die bereits über eine Genehmigung verfügten, also "drinnen" im Markt waren.

27. Das gleiche Bild ergibt sich, wenn man das Luftverkehrsrecht auf Marktzutrittsbeschänkungen und Kartellierung hin untersucht. Sobald sich das Flugzeug als technisch ausgereift und wirtschaftlich leistungsfähig erwies, wurde auch der Luftverkehr der staatliche Kontrolle unterworfen. Im Vordergrund des Luftverkehrsgesetzes 1922 standen zunächst Sicherheits- und Haftungsüberlegungen (v. Kunowski, 1978, S. 181). In den amtlichen Begründungen zu diesem Gesetz 1) finden sich aber schon Hinweise darauf, daß man künftige ruinöse Wettbewerbsprozesse zu verhindern willens sei und die wirtschaftliche Bedeutung des neuen Verkehrsmittels durchaus erkannnt hatte. Die Vorbereitung zur Marktkontrolle war damit getroffen.

28. Die Fusion der bis dahin privaten "Aero-Lloyd" und "Junkers" Fluggesellschaften zur "Deutschen Lufthansa" im Jahre 1926 geht auf die Initiative des Reichs-Verkehrsministeriums zurück, das in einer Begründung sinngemäß die - wie man heute sagen würde - X-Effizienz und dynamische Allokationseffizienz durch den Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen zwar anerkannte, aber zugleich die (statische) Kapitalverschwendung aus den doppelten Abfertigungsfaszilitäten und die bis dahin bestehende staatliche Subventionierung des Luftverkehrs zum Anlaß der Fusion nahm (Wentscher, 1926/27, S. 13f.). Der Staat beteiligte sich indirekt über eine Teil-Übernahme von Junkers und direkt am Aktienkapital der neuen Gesellschaft, die er mit dem Privileg des deutschen Auslandsluftverkehrs ausstattete (Ibid. S. 14f. und S. 20).

Damit war der Grundstein gelegt 2) für die Luftverkehrsregulierung nach 1945, als mit der wachsenden Nachfrage nach schnellen Fernverbindungen und dem technischen Fortschritt der Luftfahrzeugindustrie der Luftverkehr seine eigentliche Bedeutung erlangte und das Verkehrskartell der entstehenden Bundesrepublik einer noch weitergehenden Absicherung bedurfte.

(3) Die Verkehrsmarktregulierung in der Bundesrepublik Deutschland

29. Im Zentrum des Umverteilungssystems steht nach wie vor die in staatlichem Eigentum stehende Deutsche Bundesbahn als Rechtsnachfolgerin der Deutschen Reichsbahn.

Der Bundesgesetzgeber ist den Verpflichtungen, die ihm die Artikel 73 und 87 I des Grundgesetzes auferlegen 3), durch

1) Zitiert bei v. Kunowski (1978, S. 180).
2) Das gilt selbst dann, wenn man, wie Kaufer (1981, S. 156) es tut, die Marktzugangsbeschränkungen zum Luftverkehrsmarkt als "Patentschutz" für die Innovatoren interpretiert. Denn das Eingreifinstrumentarium für weitergehende - nicht mehr derartig zu rechtfertigende - Eingriffe war damit geschaffen.
3) Art. 73 GG: "Der Bund hat die ausschließlich Gesetzgebung über ... die Bundeseisenbahnen und den Luftverkehr"; Art. 87 I GG: "In bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau werden geführt ... die Bundesbahnen ...".

- das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG),
- das Bundesbahngesetz (BbG),
- die Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) und
- die Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (EBO)

nachgekommen.

30. Was als staatseigenes Rentseeking 1) im sich bildenden Deutschen Reich begann, hat ein Erbe in der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung durch den Staatsbetrieb und seine Verwaltung gefunden. Durch den Regulationsvorbehalt auf sämtlichen Verkehrsmärkten hielt der Staat ein Instrument in Händen, das er zwar bis dahin vorwiegend für eigene Zwecke verwendet hatte, das sich aber aufgrund der umfassenden Kartellierung auch zur bewußten Umverteilung an soziale und regionale Gruppen eignete 2).

Die wichtigsten Komponenten des einschlägigen Verkehrsrechts sind:

a) die Vorschriften, die den gesamten Betrieb der Eisenbahn dem Staat unterstellen und den Dienst bei der Bahn zum öffentlichen Dienst erklären (§§ 1, 3, 6 II und 6 III i.V.m. 19 BbG);

b) die Bestimmungen, die die unternehmerischen Entscheidungen der DB direkt über den Verwaltungsrat oder indirekt über das Bundesverkehrsministerium den Interessengruppen aus den Reihen der anderen Verkehrsträger, der Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften sowie der Regionen (Länder, Kommunen) unterstellen (§§ 10, 12, 14, 16, 43 und 44 BbG) und die für eine effektive Marktaustrittsschranke der DB sorgen, selbst wenn sie in einer Relation nicht mehr wettbewerbsfähig sein sollte;

c) die Zugangsschranken, die nahezu alle Verkehrsmärkte durch einen Konzessionszwang mit beschränkter Anzahl der Konzessionen gegen neue Unternehmen abriegeln:

   - § 4 II AEG, der der DB ein Vorrecht gegenüber neuen Eisenbahngesellschaften einräumt,
   - §§ 8-10 Güterkraftverkehrsgessetz 1952, der gegen neue Firmen im Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen gerichtet ist, weil hier sowohl eine Bedürfnisprüfung als auch eine feste Anzahl von Konzessionen festgeschrieben werden;
   - §§ 2 und 13 Personenbeförderungsgesetz 1961, die Zulassungsschranken für den Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen, insbesondere eine Begrenzung der Konzessionen festschreiben oder deren Erteilung von einer Bedürfnisprüfung abhängig machen 3), sowie

1) Mit kräftiger Unterstützung privater Interessengruppen.
2) Vgl. z.B. Drude (1976, S. 197).
3) Zwar hat das Bundesverfassungsgericht (1961, S. 168ff.), insbes. S. 187f.) eine volkswirtschaftliche Bedürfnisprüfung für verfassungswidrig erklärt und den Konkurrenzschutz als Motiv für eine Zulassungsregelung abgelehnt (Ibid, S. 188f. mit Bezug auf BVerfG, 1957, S. 377ff., insbes. S. 408), doch erstens hat es dies nur für Mietwagen und Taxen konstatiert, weil es keine Konkurrenzbeziehung mit anderen Verkehrsmitteln gebe und zweitens ruinöse Konkurrenz im Taxigewerbe als Ausnahmefall für die Versagung der Genehmigung zugelassen (Ibid, S. 191). Darüberhinaus läßt es drittens derartige Bedürfnisprüfungen im Busverkehr (Ibid, S. 192) sowie im Linienverkehr anderer Verkehrsmittel wegen des Konkurrenzschutzes ausdrücklich zu (Ibid, S. 184f.).

- §§ 20ff. Luftverkehrsgesetz, die ebenfalls Zulassungsbeschränkungen enthalten, insbesondere das Monopol für den innerdeutschen Luftverkehr zugunsten der Deutschen Lufthansa in § 23 LuftVG, wobei § 8 AEG als Wettbewerbspostulat eine Quasi-Garantie für alle Verkehrsunternehmen enthalten kann;

d) die gemeinwirtschaftlichen Pflichten Betriebspflicht, Beförderungspflicht mit Kontrahierungspflicht, Tarifpflicht und Fahrplanpflicht 1), die für die DB in den §§ 4 I AEG/§§ 3 und 53 EVO, § 453 HGB/§ 6 EVO, für den Güterkraftverkehrsbereich die §§ 20ff. 84f. GüKG (nur Tarifpflicht), für den Personenlinienverkehr § 21 I PBefG/§ 22 PBefG/§ 39 I PBefG/§ 40 PBefG sowie für den Luftverkehr nach § 21 LuftVG festgelegt sind;

e) die Bevorzugung regionaler Firmen bei Bauaufträgen der DB (§ 50 BbG).

31. Das Regulierungssystem, das wir damit im deutschen Verkehrswesen vorfinden, deckt sich in weiten Teilen mit den Ergebnissen, die das Peltzman-Modell 2) des Rentseeking liefert.

Peltzmans Basis liegt - gemäß der Grundlinie der Theorie des Rentseeking - in der Annahme, daß Wirtschaftssubjekte über den politischen Prozeß Ressourcen einsetzen, um durch Marktzugangssperren und regulierte Preise in den Genuß von Transfers zu kommen (Peltzman, 1976, S. 213f.). Ein rationaler Regulator - den wir für unsere Zwecke "Verkehrsminister" nennen können - wird angesichts von Lobbyaktivitäten sowohl der Anbieter als auch der Nachfrager keine der beiden Gruppen pauschal bevorteilen sondern die Umverteilung von Renten und deren Finanzierung innerhalb der Gruppen jeweils streuen, um den politischen Widerstand marginal auszugleichen (Ibid. S. 217ff.). Selbst wenn die Regulation generell der Produzentenseite dienen sollte, wie es die Capture-Theory nach Stigler (1971) nahelegt, werden auch einzelne Gruppen auf der Seite der Konsumenten in den Genuß von Rentenpositionen kommen.

Dieses Ergebnis ist äquivalent mit der hier in Tz. 11 aufgeführten Beobachtung, daß die Monopolrente, sobald sie gegen Erosion gesichert ist, nicht beim Unternehmen selbst verbleiben muß, sondern sowohl an komplementäre Faktoreinkommensbezieher als auch an Nachfrager auf anderen als den monopolisierten Märkten weiterverteilt wird. Es wird also nach diesem Modell bei Regulierung einer Branche die Monopolisierung auf rentablen Märkten dazu führen, daß sowohl auf Produzentenseite als auch auf verbundenen Märkten auf der Nachfragerseite Renten auf Kosten der Konsumenten auf den monopolisierten Märkten anfallen.

Unterschiede zwischen den Grenzkosten der Bedienung auf der einen und der Preiselastizität der Nachfrage auf der anderen Seite werden durch einheitliche Tarife eingeebnet, es findet eine cross-subsidization statt. Bezogen auf die Eisenbahn ist es der Nahverkehr mit Personen und Gütern, der nur zu höheren Grenzkosten - verglichen mit dem Fernverkehr - bedient werden kann und der sich einer geringeren Preiselastizität der Nachfrage gegenübersieht. Ein gewinnmaximierender Monopolist würde gegen den Nahverkehr diskriminieren. In einem Regulationskartell wird dagegen der Nahverkehr begünstigt werden (Ibid. S. 235f.).

1) Vgl. z.B. Kaspar (1977, S. 87).
2) Vgl. Peltzman (1976); auch S. 2, Tz. 5 dieses Papiers.

32. Die Voraussetzungen für ein derartiges Umverteilungskartell zugunsten der Produzenten und einiger Nachfrager sind durch die umfassenden Marktzugangsbeschränkungen gegeben. Ohne staatliche Genehmigung ist das gewerbsmäßige Befördern von Personen und Gütern nicht zulässig und wer als Anbieter zugelassen wird, kann dies als Privileg auffassen, weil die Anzahl der Konzessionen der Konkurrenten der Eisenbahn beschränkt ist:

- Private Eisenbahngesellschaften sind durch den § 4 II AEG in die Rolle von Komplementärlinien gedrängt,
- die Anzahl der Güterkraftverkehrslizenzen ist ausdrücklich beschränkt,
- gleiches gilt im Nahverkehr für Taxenunternehmen, die von den betreffenden Kommunen vor Außenseitern geschützt werden 1), wodurch gleichzeitig wieder der ÖPNV (auch DB S-Bahnen) profitiert, der dadurch eine effiziente aber als unsozial geltende Peak-load-Preisgestaltung nicht einführen muß,
- private Busgesellschaften werden durch die "Großvaterklausel" des § 13 II 2, IV PBegG am Marktzutritt gehindert und
- Luftverkehrsunternehmen des Auslandes dürfen weder im deutschen Binnenverkehr noch im Rahmen der "Fünften Freiheit" im Verkehr zwischen der Bundesrepublik und einem Dritten Land tätig werden, wovon auch die LH und mit ihr die DB profitiert.

So können auf den Verkehrsmärkten keine effizienten Suchprozesse stattfinden, bei denen durch neue, private Wettbewerber eine Verkehrsbedienung sich als zu geringeren volkswirtschaftlichen Kosten möglich erweisen könnte.

Die Theorie des Rentseeking besagt ja letztendlich, daß die Kosten gesetzgeberischer Aktivitäten einen Ertrag in Form von gesicherten Monopolrenten erbringen müssen, daß dagegen ein Vorgehen gegen "irrelevante Wettbewerber" Ressourcenverschwendung ist. Da nun das deutsche Verkehrswesen - jedenfalls soweit es den öffentlichen, sprich über Beförderungsverträge abgewickelten, Personen- und Güterverkehr betrifft 2) - nahezu wasserdicht gegen aktuelle und potentielle Konkurrenz gemacht worden ist, liegt der Schluß nahe, daß mit dem Unterbinden der genannten Suchprozesse und dem Aufrechterhalten eines einmal erreichten Status-quo lediglich Renten von im Markt befindlichen Unternehmen und zu ihnen komplementärer Produktionsfaktoren und Kunden geschützt werden sollen.

Als Bezieher solcher Renten kommen dabei in Frage

- die Bediensteten der Deutschen Bundesbahn,
- diejenigen Verkehrskunden, die von den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der DB profitieren (sollen) und
- zur DB komplementäre Verkehrsanbieter.

---

1) Wie hohl die Begründung der ruinösen Konkurrenz bei Taxen und LKW ist, zeigen die hohen Schwarzmarktpreise für diese, vgl. Bonus (1983). Die Existenz von Warteschlangen und Preisen für die Konzessionen hat das Bundesverwaltungsgericht (NJW, 1981, S. 1168ff.) bewogen, die administrative Verknappung der Konzessionen für rechtswidrig zu erklären, weil unter diesen Umständen die Konkurrenz nicht ruinös sein kann. Als skandalös ist daher die Gesetzesinitiative der Bundesregierung einzuordnen, wonach die Kommunalbehörden, die Konzessionen vergeben, wieder ein unbeschränktes diskriminierendes Verfahren bei der Vergabe anwenden können. Damit wird das Urteil des BVerwG auf kaltem Wege beseitigt, vgl. FAZ vom 17.3.1983.

2) Eine Ausnahme macht da nur der private Eigenverkehr (was aber insoweit der Rentseeking-Hypothese nicht widerpsricht, als dieser über die Automobilindustrie und die Automobilclubs seinerseits über eine starke Lobby verfügt) und der Gelegenheitsverkehr.

Um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen:

die Renten der DB-Mitarbeiter liegen weniger darin, daß diese nicht gewissenhaft genug ihre vorgeschriebene Tätigkeit ausführen, als vielmehr darin, daß die einmal vorgegebenen Stellen unverrückbar und inflexibel festgeschrieben sind und nicht nach der Marktnachfrage ausgerichtet werden müssen. Es geht also zunächst um das öffentliche Dienstrecht bei der Eisenbahn, um den mangelnden Zwang zu unternehmerischer Anpassungsfähigkeit, die nicht nur im Management eines Unternehmens vorhanden sein sollte.

33. Das öffentliche Dienstrecht bei der DB - ein Erbe aus der Zeit, als eine enge Komplementarität zwischen Transportwesen und Staatsmacht bestand - erweist sich ordnungspolitisch als anachronistisch und privilegienbewahrend für die Mitarbeiter der DB:

Ein modernes Verkehrsunternehmen, das im intermodalen Wettbewerb mit substitutiven Verkehrsträgern steht, muß alte Märkte räumen und in neue vorstoßen, Personal umsetzen, die Personalstruktur den Marktgegebenheiten anpassen, rationalisieren und Innovationen einführen, ja die Angebotspalette von Grund auf reformieren dürfen. All diese unternehmerischen Aktivitäten sind zwar prinzipiell auch bei einer Staatsbahn möglich, doch steht das öffentliche Dienstrecht, das auf dem Laufbahnprinzip beruht und eigentlich für die Wahrnehmung elementarer hoheitlicher Aufgaben konzipiert ist 1), einem weitergehenden Einsatz dieser Instrumente im Wege 2).

Um etwa mit einem unregulierten Flugverkehr im Inland konkurrieren zu können, müßte die DB auf den dafür geeigneten Mittelstrecken wahrscheinlich ihr Serviceangebot betreffs Komfort, Geschwindigkeit und Nebenleistungen noch deutlich erhöhen. Um im Güterverkehr der qualitativ überlegenen LKW-Konkurrenz begegnen zu können, müßten die Eisenbahn die ihr technisch möglichen Geschwindigkeitsvorteile nicht durch arbeitsrechtlich bedingte Organisationsmängel bei der Zugleitung und Wagenverteilung wieder verspielen.

Solange aber der Staat der Eigentümer ist und Verluste, die aus Organisationsmängeln herrühren, pauschal abdeckt, kann nicht damit gerechnet werden, daß diese Mängel behoben werden. Im fehlenden Zwang dazu ist eine der Renten der DB-Mitarbeiter und des Managements zu erblicken 3). Die DB produziert dann zuviel unrentables mit zu hohem Aufwand. Auch wenn die Ursache für das "Zuviel" in den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu suchen ist, bewirkt das öffentliche Dienstrecht, daß zu teuer (auch im Opportunitätskostensinn) angeboten wird. Dieses "zu teuer" äußert sich in einer vergleichsweise niedrigen Arbeitsproduktivität - oder Übermannung - und in einem Lohn- und Gehaltsniveau, das auf die inkorporierten Renten der Arbeitsplatzsicherheit keine Rücksicht nimmt.

34. Die Übermannung der DB und die überhöhten Personalkosten zeigen sich etwa, wenn man ihren Beschäftigtenstand je Streckenkilometer mit denjenigen anderer Bahngesellschaften vergleicht. 1979 beschäftigte die DB je Streckenkilometer 12 Mitarbeiter bei 68% Anteil der Personalkosten an den Gesamtkosten und einen staatlichen Zuschuß von 42% zu den Gesamtkosten.

---

1) Nur bei hoheitlichen Tätigkeiten hat das Fürsorgeverhältnis Staat-Beamter seine Berechtigung.
2) Vgl. dazu auch Vogt (1979, S. 79-97).
3) Ob die Vorgabe des BMF, daß die Zuschüsse an die DB auf 13,5 Mrd. DM/Jahr einzufrieren seien, Wettbewerbsdruck vom Markt her ersetzen kann, bleibt zu bezweifeln.

Demgegenüber waren es

- bei der SNCF 8 Mitarbeiter/km, bei 58% Personalkosten/GK und 30% Staatszuschüssen,
- bei der NS 9 Mitarbeiter/km, bei 60% Persk./GK, und 40% Staatszuschüssen,
- bei der SBB zwar 13 Mitarbeiter/km, aber zugleich nur 59% Persk./GK und 20% Staatszuschüsse.

Die Schweizer Privatbahngesellschaft BLS schließlich, deren Betrieb einen Referenzmaßstab für einen Bereich, auf den sich eine Eisenbahn konzentrieren sollte, insofern bilden kann,

- als sie ein wichtiges Bindeglied im europäischen Fernpersonen- und Ferngüterzugnetz betreibt,
- als sie nur über wenige flächenbedienende Nebenstrecken verfügt,
- als sie als komplementäres Verkehrsmittel zu wichtigen Touristenzentren der Zentralschweiz Transportleistungen höherer Einkommenselastizität der Nachfrage anbietet,
- als sie auf ihrer Hauptstrecke über ein natürliches (nämlich geographisch bedingtes) Monopol verfügt und
- als sie unter den europäischen Eisenbahngesellschaften als relativ innovations- und experimentierfreudig gilt,

beschäftigte im gleichen Zeitraum nur 8 Mitarbeiter/km, hatte einen Personalkostenanteil von 53% und bekam lediglich 13% Zuschüsse vom Staat, die zudem noch z.T. in einen Gewinn von 2,9 Mio SFr. mündeten 1).

Auch nach anderen Produktivitätsmaßen (Wagenachskilometer je Beschäftigten) schneidet die DB sowohl im intersektoralen als auch im internationalen Vergleich schlecht ab (Vogt, 1979, S. 91).

35. In Verbindung mit dem Lohn- und Gehaltsniveau, das sich nicht wesentlich von dem der Industrie unterscheidet 2), sind die überflüssigen, weil betriebswirtschaftlich funktionslosen Stellen als Rentenpositionen zu klassifizieren, die auch von den Gewerkschaften in diesem Bereich vehement verteidigt werden. Ohne die Marktzutritts- und Marktaustrittsschrauben zu den Verkehrsmärkten würde die Obsoleszenz dieser Stellen sehr viel deutlicher zum Ausdruck kommen und wäre auf die Dauer kaum finanzierbar.

Obwohl direkte Vergleiche zwischen einem freiheitlichen Verkehrssystem und dem Status quo mangels eines geeigneten Kandidaten für die entmonopolisierte Lösung nicht angestellt werden können, ist es doch recht aufschlußreich, wenn

1) Zahlen nach UIC-Eisenbahnstatistik (1979). Die Einführung eines Taktfahrplanes 1982 und der Zwang, nicht vom Publikum nachgefragte Leistungen anbieten zu müssen, hat auch der BLS ein Defizit gebracht, vgl. NZZ vom 12.3.1983, S. 27.

2) Die durchschnittlichen Bruttoeinkommen aller DB-Mitarbeiter (Beamte und Arbeiter) betrugen 1981 34.900,-- DM/a, incl. aller Ausgaben zur Sozialversicherung 62.200,-- DM/a (DB-Geschäftsbericht, 1981, S. 43ff.). Die entsprechenden Werte für die gesamte Industrie sind 35.800,-- resp. 62.600,-- DM/a.
In den Zahlen für die DB macht sich sowohl die Parkinsonsche Stellenpyramide als auch die Belastung der DB mit der internen Pensionsregelung bemerkbar.

man im Teilbereich des Busverkehrs die Verdienstsituation des beamteten Personals derjenigen gegenüberstellt, die für die privatrechtlich angestellten Mitarbeiter der regionalen Verkehrsgesellschaften zutrifft. Die RV's gehören zum Beteiligungsvermögen der DB, sind aber formal privatisiert, wenn auch nicht entmonopolisiert. Das Karl-Bräuer-Institut des Bundes der Steuerzahler schätzt die Differenz im Anteil der Personalkosten der Bahn gegenüber den formal privatisierten Unternehmen auf ca. 20% insgesamt, was sich in rund 30% höhere Personalkosten pro Mitarbeiter niederschlägt, die diesem in pekuniären und nicht pekuniären Renten zukommen (v.Arnim et.al., 1978, S. 84).

Zusätzlich soll nicht unerwähnt bleiben, daß sich die Stellenprivilegien der beamteten Mitarbeiter sowie der ihnen rechtlich nahezu gleichgestellten Arbeitnehmer sich bislang nicht in zurückhaltenderen Lohnerhöhungen ausgewirkt haben. Vogt (1979, S. 88ff.) weist nach, daß die Bundesbahnmitarbeiter sowohl gegenüber dem gesamten öffentlichen Dienst als auch gegenüber dem privatwirtschaftlichen Sektor in der Einkommensentwicklung mindestens mitgehalten haben, wenn nicht sogar vorausgeschritten sind.

Es sind also ganz erhebliche Rentenpositionen, die bei den Mitarbeitern der DB vorhanden sind. Unter anderem ihrem Schutz dient die Verkehrsmarktregulierung.

36. Während aber das öffentliche Dienstrecht noch als Ausfluß der Einbindung der Eisenbahn ins Militärwesen angesehen und zentralstaatlichem Rentseeking zugeordnet werden kann, offenbart sich das, was aus den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vor allem der Staatsbahn ergibt, als ein Instrumentarium, das privaten und - nennen wir es - föderalem Rentseeking den Weg bereitet.

Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen umfassen - wie schon angedeutet - die Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht. Danach muß das solcherart in die Pflicht genommene Verkehrsunternehmen seinen Betrieb ungeachtet der aktuellen Nachfrage aufrechterhalten, unterliegt einem Kontrahierungszwang und muß all dies zu vorher festgesetzten und - via Bürokratie ist die Entscheidung dem Rentseeking zugänglich - verkehrbehördlich genehmigten Tarifen durchführen (Kaspar, 1977, S. 87).

Im Personenverkehr unterliegen diesen Pflichten die DB, der ÖPNV mit Bussen und der Luftverkehr, im Güterverkehr die DB vollständig und der Güterkraftverkehr nur eingeschränkt (Tarifpflicht).

37. Ihrem Wesen nach sind diese Auflagen dazu da, daß auf politischem Wege in die unternehmerischen Entscheidungen der verpflichteten Unternehmen - im wesentlichen der Staatsbahn, denn die anderen Verpflichtungen dehnen die Wettbewerbsnachteile nur auf die Konkurrenten aus - eingegriffen werden kann. Unternehmensfremde Zielsetzungen, die der betriebswirtschaftlichen Gewinnmaximierung widersprechen, können damit durchgesetzt werden.

Wo etwa die DB von sich aus eine Strecke stillegen will, kann sie dies nur gegen den Widerstand der Kommunen, Kreise und Länder tun, die von der Strecke bedient werden. Die Einflußmöglichkeiten, die das BbG in seinen §§ 10, 12, 14, 16, 43 und 44 diesen Interessengruppen auf den Verwaltungsrat der Bahn und den Bundesverkehrsminister geben, führen dazu, daß die autonome Entscheidung der Bahn über ihre rentable Angebotspalette verfälscht wird. Die Tarifpflicht bewirkt zusätzlich, daß eine potentielle Nachfrage nach Verkehrsleistungen auf der entsprechenden Strecke sich nicht spontan äußern kann: weder darf die Bahn zu langfristigen Grenzkosten 1) anbieten, um so eventuell selbst mehr Verkehr an sich zu ziehen, noch kann sie durch überhöhte Tarife das Feld räumen, um so Substitutionskonkurrenz durch Busse etwa. zu provozieren, die dann die Relation allein bedienen.

---

1) Einschließlich von Wiederaufarbeitungskosten für das Gleisbett.

38. Die Praxis hat gezeigt, daß diese Art von Rentseeking laufend stattgefunden hat. Stillegungsbegehren der Bahn für unterausgelastete Nebenstrecken sind nur nach langwierigen Verhandlungen im Verwaltungsrat und innerhalb des Verkehrsministeriums erfüllt worden. Selten ist eine Betriebseinstellung ohne Widerstand vor allem kommunaler Entscheidungsträger vor sich gegangen. Das hat dann zwar letztlich eine Stillegung der Nebenstrecken auf Umwegen nicht verhindern können, weil die Bahn bei einer Ablehnung des Stillegungsbegehrens den Betrieb dadurch künstlich unattraktiv machen kann, daß sie schlechte Anschlüsse herstellt, entgegen der Nachfrage anbietet, die Qualität senkt etc. und dann darauf verweisen kann, daß der Betrieb auf der Strecke nicht mehr angenommen wird.

Unabhängig von der Frage, ob eine Streckenstillegung allokationstheoretisch zu rechtfertigen wäre, weil die Bahn möglicherweise externe Ersparnisse für die bediente Wirtschaft bereitstellt oder bei Aufhebung der Tarifpflicht auch zu langfristigen Grenzkosten anbieten und wieder mehr Nachfrage auf sich ziehen könnte (Kaufer, 1981, S. 91f.), müssen die Ressourcen, die von den Kommunen und von der Bahn in den beschriebenen Stillegungsprozeß verausgabt werden, als Verschwendung verbucht werden. Solange zugleich die Substitutionskonkurrenz anderer Verkehrsträger (Busse) durch eine limitierte Konzessionierung verhindert wird, bedeutet der Versuch, den Bahnbetrieb zu erzwingen, Rentseeking in einem sehr speziellen Sinne: Es sind nicht unbedingt die Verkehrskunden, die eine Rente erhalten, sondern die kommunal-politischen Organe, die durch diese Art von Daseinsvorsorge mehr Bedeutung und Ansehen für sich erheischen.

39. Zwar wird die DB aus dem Bundeshaushalt mit gegenwärtig ca. 5,4 Mrd. DM (in 1980) und 1,2 Mrd. DM (in 1981) für die Aufrechterhaltung defizitärer Strecken unterstützt (DB-Geschäftsbericht, 1981, S. 69), doch sind diese Beträge, zu deren Zahlung der Bund nach § 28a BbG verpflichtet ist, bei weitem nicht adäquat zu der durch das Aufrechterhalten von Strecken ausgelösten Redistribution. Denn vergleicht man das gegenwärtig bediente Streckennetz von rund 22.000 km im Personenverkehr und 28.000 km im Güterverkehr (Ibid., S. 92) mit den Netzen, die nach Ansicht des neuen Bahnvorstandes betriebswirtschaftlich zu verantworten wären (16.000 km Personenverkehr, 20.000 km Güterverkehr, also jeweils rund 2/3 des bestehenden Netzes), so wird deutlich, daß die Zuschußzahlung nur einen Teil der im Umverteilungswege erbrachten Dienstleistungen finanzieren. Die Zuwendungen wären nur dann adäquat, wenn der Bund bei einem Angebot der DB zu Grenzkosten auf den entsprechenden Strecken 1) die Differenz zu den dann entstehenden Vollkosten abdeckt. So aber bedarf es weiterhin des Flankenschutzes auf den rentablem Teilmärkten. Darüberhinaus muß man den Prozeß der regionalen Umverteilung von Schienenverkehrsdienstleistungen als unterlegen im Vergleich zu einem Zustand ansehen, in dem die Subventionen direkt an die Empfänger in ausgewählten Bevölkerungsgruppen, Regionen etc. gezahlt werden, wobei diese frei entscheiden können für welche Art von Verkehrsleistung sie die Subvention verwenden wollen. Wenn dennoch an einer Unterstützung durch direkte Sachleistungen wie im Fall des Aufrechterhaltens eines nicht nachgefragten Schienenverkehrs festgehalten wird, dann wird den Empfängern das Erreichen des höchst möglichen Nutzenniveaus verwehrt. Soweit der subventionierte Betrieb noch nicht einmal nachgefragt sondern nur von Kommunen, Kreisen etc. aus Prestigegründen (vgl. etwa Bonus, 1983) aufrechterhalten wird, ist er nicht nur als Umverteilung sondern sogar als Verschwendung einzustufen.

1) In Abwesenheit von cream-skimming-Verboten gegen Substitutionskonkurrenten.

40. Angesichts der lückenlosen Marktzutrittsschranken für Konkurrenten können defizitiäre und daher subventionierte Strecken auch nicht mit dem Argument gerechtfertigt werden, hier werde eine reine Optionsnachfrage befriedigt (Blankart, 1977, S. 430f.). Mit Optionsnachfrage ist die Nachfrage nach dem Gut "Verfügungsmöglichkeit" über ein Transportmittel im Bedarfsfall gemeint, die sich mangels tatsächlich abgeschlossener Beförderungskontrakte in Defiziten für die einzelne Strecke (zu bestimmten Zeiten) niederschlagen würde. Die Existenz einer Optionsnachfrage wäre dadurch sehr einfach offenzulegen, daß an Optionsnachfrager Grundkarten verkauft werden, die zu tatsächlichen Fahrten zu ermäßigtem Tarif (zu Grenzkosten) berechtigen, während der Preis der Grundkarte dem Gegenwert der Optionsnachfrage in Form der Kosten der Betriebsbereitschaft zu entsprechen hätte. Sollten diese Kosten über die Optionskarten nicht zu decken sein, etwa weil free-rider-Aktivitäten auftreten, verbliebe dann immer noch die Alternative, den Markt für individualisierte Transportverträge bzw. den für Verkehrsmittel des Bedarfsverkehrs zu entregulieren, so daß von diesen Anbietern eine Optionsnachfrage bedient werden könnte.

41. Das Aufrechterhalten des nicht rentablen Schienenverkehrs auf Nebenstrecken paßt daher in das Bild, das das Peltzman-Modell zeichnet, zumal sich die Tarifgestaltung auf diesen Strecken nicht von derjenigen auf stark befahrenen unterscheidet. Die Tarifstruktur der Bahn ist im Personenverkehr weder den langfristigen Grenzkosten der Beförderung noch den Wettbewerbsverhältnissen zu anderen Verkehrsträgern noch der Preiselastizität der Nachfrage nach Verkehrsleistungen in den unterschiedlichen Relationen angepaßt.

So werden etwa die Tarife nicht nach den Belastungen der einzelnen Strecken differenziert: ob eine Strecke dicht oder nur wenig befahren ist, so daß unterschiedliche Opportunitätskosten einer marginalen Betriebseinheit auftreten, ist für die Tarife ohne Auswirkung. Ebenso fehlen allgemeingültige Kampftarife nahe bei den Grenzkosten, mit denen die Bahn den privaten Eigenverkehr oder den Geschäftsreiseverkehr mit anderen Verkehrsmitteln Paroli bieten könnte. Die Sonderangebote um die Jahreswende 1982/83 haben deutlich gemacht, welche unausgeschöpften Nachfragereservoirs bei deutlich hoher Preiselastizität der Nachfrage noch vorhanden sind. Die positiven Deckungsbeiträge, die durch die Sonderangebote eingefahren wurden, sollten Anlaß dazu sein, das Tarifgefüge zu reformieren. Solange der Fernverkehr, insbesondere der gewinnträchtige IC-Verkehr, zur cross-subsidization des ÖPNV herangezogen wird, der nur über einen Kostendeckungsgrad von 27% aufweist (v. Arnim et.al., 1978, S. 80), bleibt das Rentengefüge, wie es durch das Peltzman-Modell beschrieben wird, unangetastet, bleiben vorhandene Produktivitätsreserven ungenutzt. Ähnliches gilt für den Güterverkehr, in dem Ausnahmetarife zugunsten von Primärgütertransporten bestehen.

Bei einer Deregulierung würde im Personenverkehr der Fernverkehr mit der Eisenbahn und allen konkurrierenden Verkehrsträgern (Bussen, Flugzeug) relativ billiger zum bislang subventionierlten Nahverkehr werden; das Einebnen der Tarife, das nach Peltzman ein Ergebnis des Rentseeking darstellt, würde dann aufgehoben werden, denn der Wettbewerb auf den Fernverkehrslinien würde eine cross-subsidization des ÖPNV innerhalb der Kostenrechnung der Bahn nicht mehr zulassen. Damit wird zugleich deutlich, daß die Preisregulierung in Verbindung mit der Monopolisierung der Dienstleistungsangebote nicht nur den Benutzern der wenig frequentierten Linien 1) und den DB-Bediensteten nutzt, sondern auch einer Gruppe, auf die noch näher einzugehen sein wird, nämlich denjenigen Anbietern von konkurrierenden Verkehrsleistungen, die im Besitz einer Konzession sind.

1) Rsp. den politischen Vertretern der Nicht-Benutzer.

42. Was weiterhin als Objekt des Rentseeking bzw. Rentmaintaining in der deutschen Verkehrsregulation angesehen werden muß, sind die ermäßigten Tarife für bestimmte Personengruppen im Personenverkehr und für die Güter des primären Sektors im Güterverkehr. Ein ganz erheblicher Teil des DB-Personennahverkehrs wird zu subventionierten Sozial-Pendler- und Schülertarifen abgewickelt. 1981 betrug die Beförderungsleistung im Berufs- und Schülerverkehr rd. 15,4 Mrd. pkm (davon 10,2 Mrd. pkm auf der Schiene) gegenüber 33,5 Mrd. pkm zu normalen Tarifen (DB-Geschäftsbericht, 1981, S. 21f.).

Für diese subventionierten Leistungen - eine Umverteilung in Form von verbilligten Sachleistungen - gilt das gleiche wie für das Aufrechterhalten des Betriebes auf chronisch defizitären Strecken: Um die Leistungen anbieten und finanzieren zu können, muß der Regulator (BMV) die Bahn zur Kontrahierung zu diesen Bedingungen zwingen und sie zugleich auf ihren rentablen Teilmärkten vor Konkurrenz abschirmen, damit die Zuschüsse aus dem Staatshaushalt, auf die die Bahn nach der Verordnung 1191/69 (EG) prinzipiell Anspruch hat, nicht zu hoch werden. Nach Vogt (1979, S. 28f.) reichen die Zuwendungen, die vom Bund zum Ausgleich dieser Leistungen gezahlt werden, in der Tat bei weitem nicht aus, um die (allerdings durch die Auswirkungen des öffentlichen Dienstrechts überhöhten) Kosten dafür zu decken.

43. Vor allem werden dabei jene Opportunitätskosten nicht berücksichtigt, die entstehen, weil die Bahn und der ÖPNV allgemein nicht peak-load-Preise für den Berufs- und Schülerverkehr verlangen dürfen. Gerade dieser Verkehr tritt zu Spitzenzeiten auf 1) und verlangt eine höhere Kapazitätsvorhaltung als in dem Fall, in dem die Nachfrage nach diesen Leistungen gleichmäßig über die Zeit verteilt aufträte. Die allokationstheoretisch richtige Antwort auf eine zyklisch schwankende Nachfrage nach nicht lagerbaren Dienstleistungen, nämlich Spitzenlast-Preisbildung, wird durch den Zwang, daß die Bahn Pendler und Schüler zu ermäßigten Tarifen befördern muß, nicht nur unterdrückt, sondern sogar in ihr Gegenteil verkehrt: Diejenigen, die die ÖPNV-Mittel zu Spitzenzeiten in Anspruch nehmen, zahlen relativ am wenigsten. Darin ist eine Rente im Sinne der Theorie des Rentseeking zu erkennen, die hier zudem von den Kunden auf den Fernverkehrsmärkten oder vom Steuerzahler über den nachträglichen Verlustausgleich zu finanzieren ist. Die Umverteilung, die hier in verdeckter Form stattfindet, müßte als implizite Lohnsubvention eingeordnet werden. Ließe man das allokationstheoretisch gebotene peak-load-pricing zu, so müßte man offene Subventionen an die bislang Begünstigten zahlen, sofern das dann entstehene Preisgefüge als unsozial empfunden würde.

44. Eine Gruppe von Rentenbeziehern aus dem System der deutschen Verkehrsregulierung genießt mindestens ebenso hohe Vorteile wie die Mitarbeiter der DB und die subventionierten Nachfrager: es sind die "Kartellbrüder der DB", die ebenfalls als komplementär zur Bahn eingestuft werden müssen. Alle diejenigen Unternehmen, die "drinnen" im System sind, weil sie im Besitz einer gültigen Lizenz für gewerbsmäßige Transporte sind, werden ebenso wie die Bahn und ihre Nutznießer vor Außenseiterkonkurrenz geschützt.

Der Schutz liegt aber nicht in der Konzession an sich. Für eine Konzessionierungspflicht, die sich auf eine Registrierung der Anbieter beschränkt, lassen sich nämlich gewichtige Effizienzgesichtspunkte anführen. Ohne jegliche Genehmigung, gewissermaßen den Gewerbeschein, müßte jeder Vertragspartner des Anbieters der Verkehrsdienstleistungen individuell unter Aufwendung von Kosten Informationen über die Zuverlässigkeit seines Vertragspartners einholen und zugleich sicherstellen, daß der Vertrag ordnungsmäßig abgewickelt wird.

1) Er ist insofern auch abhängig von Büro- und Ladenzeiten. Eine Aufhebung des Ladenschlußgesetzes, eine flexiblere Handhabung der Arbeitszeitverteilung über den Tag und eine bessere Verteilung der Schulstunden könnten das Problem bereits etwas entschärfen.

Da ebenso der Verkehrsanbieter ein Interesse hat, als zuverlässig zu gelten, würden sich in einem Zustand der völligen Freiheit - abstrahieren wir vom tatsächlichem Staatsgebilde - unternehmensähnliche Agenturen herausbilden, die Anbieter auf ihre Zuverlässigkeit hin prüfen, ihnen gewissermaßen ein Gütesiegel verleihen und die Informationen gegen Gebühren an Nachfrager abgeben. Diese registrierende Konzessionierung unterstützt also die staatliche Aufgabe des Nozickschen Minimalstaates, die Rahmenbedingung für Vertragsfreiheit zu schaffen, weil Ansprüche aus Verträgen justiziabel werden und bleiben. Dem Zustand der individuellen Vertragssicherung ist daher eine Sammelregistrierung überlegen, weil hierbei economies of scale bei den Transaktionskosten anfallen. Ob nun der Staat selbst oder eine Agentur in seinem Auftrag diese Aufgabe wahrnehmen soll, ist eine reine Kostenfrage.

45. Die Schutzwirkung der aktuellen Konzessionierungspflicht im deutschen Verkehrswesen für die Konkurrenten der Bahn liegt in der schon erwähnten Tatsache begründet, daß die Konzessionsanzahl in allen Fällen beschränkt ist. Gemäß der Theorie des Rentseeking ist anzunehmen, daß staatliche Entscheidungen über die Begrenzung der Konzessionsanzahl Gegenstand von Rentseekingbemühungen sein wird, sobald die Grundentscheidung für eine Konzessionierung an sich gefallen ist. Daher ist es nicht weiter verwunderlich, daß die Anzahl der Anbieter

- den Personennahverkehr mit Bussen und Taxen,
- den Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen und
- den Personen- und Güter-Luftverkehr

seit dem Aufkommen der jeweiligen Verkehrsart begrenzt ist und die Bestimmungen aus der Vorkriegszeit nahezu unverändert Eingang in das Verkehrsrecht der Bundesrepublik Deutschland gefunden haben, so sehr sie auch den Grundgedanken der sozialen Marktwirtschaft widersprechen.

Die Konzessionsinhaber, also die Bus- und Taxenunternehmen, die Güterkraftverkehrsbetriebe und die Deutsche Lufthansa mit einigen komplementären Regionalfluggesellschaften profitieren davon, daß einerseits der Außenseiterwettbewerb ausgeschlossen ist und andererseits Ausbruchsversuche innerhalb des Kartells wegen der staatlichen Oberaufsicht über Preise, Qualitäten und Mengen unwahrscheinlicher sind als in dem Fall, in dem Privatunternehmen illegal ein Kartell bilden.

Durch die gemeinsame, vom BMV zu genehmigende Preispolitik sind diese Unternehmen mit der DB zu einem Preiskartell zusammengebunden, wobei noch zu beachten ist, daß sich zahlreiche Konzessionsinhaber ganz oder zu wesentlichen Teilen im Beteiligungseigentum der Bahn befinden (vgl. DB-Geschäftsbericht, 1981, S. 36ff.), so daß der Unterschied zwischen Kartell und (künstlichem) Monopol verschwimmt. Über die Marktzutrittsbeschränkungen 1) wird dann die erforderliche Mengenkontrolle vorgenommen. Weil das Verkehrsvolumen auf die Kartellmitglieder aufgeteilt wird, erfahren dann diejenigen, die "drinnen" sind, ein höheren Renteneinkommen und ein geringeres Risiko für den eingesetzten Kapitalstock (Peltzman, 1976, S. 230). Ein Indiz, daß diese Vorgabe des Peltzman-Modells auch in der Realität des deutschen Verkehrswesens erfüllt ist, kann z.B. in den hohen Schwarzmarktpreisen für Konzessionen für LKW und Taxen gesehen werden. Eine LKW-Konzession kostet nach Umfragen rund DM 200.000,--, eine Taxen-Konzession in deutschen Großstädten bei DM 50.000,-- (Bonus, 1983). Mindestens in dieser Höhe müssen in diesem Gewerbe Renteneinkommen anfallen, denn anderenfalls wären neuhinzukommende Unternehmen, die legal nicht als Anbieter auftreten können, nicht bereit, für ihren Marktzutritt diese Summe zu entrichten. Ohne die Marktzutrittsschranken über die begrenzte Konzessionenzahl würden diese Renteneinkommen auch nicht anfallen, die Schwarzmarkt-Buchwerte wären bei einer Deregulierung (teilweise) abzuschreiben.

1) Vgl. Einzelheiten bei v. Kunowski (1978), der sie unkritisch aufzählt.

46. Das durch die Zugangsbeschränkungen auf nahezu allen Verkehrsmärkten des Personen- und Güterverkehrs geschaffene Kartell hat erst dazu beigetragen, daß verschiedene allokative Fehlentwicklungen entstanden sind, die gängigerweise als Marktversagen hingestellt werden. Der Marktabschluß im inländischen Personenverkehr, der dem Schutz des subventionierten Nahverkehrs dient, bewirkt, daß auch der Wettbewerb im internationalen Luftverkehr stark beschränkt ist: müßten nicht DB und DLH im Inlandsverkehr durch das Versagen der "Fünften Freiheit des Luftverkehrs" 1) und durch den Kabotagevorbehalt 2) geschützt werden, könnte auch auf internationalen Flugninien der prinzipiell voll funktionsfähige Wettbewerb große Produktivitätsfortschritte initieren. So aber werden Ressourcen verschwendet, weil statt eines Preiswettbewerbs im Luftverkehr dort anfallende Renten durch einen ineffizienten Qualitätswettbewerb weiterverteilt werden, weil auch hier zu teure Faktorleistungen in den Produktionsprozeß eingehen, bei den etablierten Gesellschaften Überkapazitäten an Gerät und Personal bestehen, während der Unternehmensgeist von Newcomern unterdrückt wird 3).

Die strenge Konzessionierung im Güterverkehr der Bundesrepublik Deutschland hat ähnliche Konsequenzen zur Folge: Das als Verschwendung angesehene Aufkommen des Werkverkehrs kann nur als Reaktion der Unternehmen und Verlader auf den Marktabschluß gedeutet werden. Die Überbeanspruchung volkswirtschaftliche Ressourcen durch das Nebeneinander von gewerblichem Güterfernverkehr und dem Werkseigenverkehr der Verlader ist eine rationale Folge der Regulation. Ohne diese würde auch die Verschwendung von Ressourcen aufhören.

(IV) Zusammenfassung

47. Es hat sich damit gezeigt, daß die Theorie des Rentseeking einen Erklärungsbeitrag für das Entstehen und Festhalten an der Verkehrsmarktordnung bieten kann.

Als Rentseeking des Staates kann das Entstehen der Verkehrsmarktregulierungen angesehen werden, wobei wichtige Interessengruppen als "Koalitionspartner" auftraten.

Dieses einmal in der Hand des Staates befindliche Instrument ist dann zum System der Daseinsvorsorge, der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung ausgebaut worden. Die darin inkorporierten Renten für die Mitarbeiter der DB, die Anteilseigner und Mitarbeiter der konzessionierten Verkehrsunternehmen sowie für durch Tarife unter Grenzkosten subventionierte Konsumenten lassen das Aufrechterhalten dieser Ordnung als Rentmaintaining erscheinen.

48. Was dieses Umverteilungskartell aus ordnungspolitischer Sicht so fragwürdig macht, ist der Umstand, daß effiziente Suchprozesse - Wettbewerbsprozesse im Sinne Hayeks - durch die gesetzlichen Regelungen von vornherein unterbunden werden. Mögliche statische Allokationsverzerrungen etwa bei natürlichen Monopolen könnten aber allein durch Substitutionskonkurrenz irrelevant werden, wenn sich etwa die Bahn aus der Flächenbedienung zurückzieht, nur noch Knotenpunktverkehr betreibt und durch eine Beschränkung der Konzessionierung von Busgesellschaften auf eine Registrierungspflicht auch im Flächenverkehr Wettbewerb zwischen gleichrangigen Unternehmen ermöglicht. Innerhalb eines Suchprozesses nach der idealen Marktkonstellation sollte Außenseiterkonkurrenz, die auf cream-skimming hinausläuft, ausdrücklich zugelassen werden, während den solchermaßen bedrängten Unternehmen, vornehmlich der DB, ebenfalls eine aggressive Preis- und Qualitätspolitik zugestanden werden sollte.

1) Verkehr zwischen zwei Staaten durch eine Fluggesellschaft eines dritten Staates.
2) Inlandsverkehr nur durch inländische Unternehmen.
3) Siehe hierzu Pustay (1982).

Dazu gehört auch, daß sie Ballast auf der Kosten- und Angebotsseite abwerfen darf. Da für die inkorporierten Renten, die im Zuge dieses Prozesses in höheren Zuschüssen bzw. Entlassungen und Konkursen sichtbar würden, in Ausnahmefällen Vertrauensschutzargumente geltend gemacht werden könnten, wäre ein "Auskaufen von Renten" nicht völlig zu umgehen. Hierzu käme dann freilich nur die Trennung von Allokation und Distribution zutage und die Frage, ob eine interne Redistribution, wie sie das gegenwärtige System darstellt, auch auf Dauer einer einmaligen expliziten Umverteilung mit anschließender Liberalisierung vorzuziehen wäre, nur weil bei letzterem große Summen zu transferieren wären, scheint angesichts der dynamischen Allokationsverzerrungen aus dem gegenwärtigen System keinesfalls zugunsten eines "Weitermachen wie bisher" entschieden zu sein.

Anhang: Zur Gewinnmaximierung beim Rentseeking

Es sei R der Gegenwartswert der Monopolrente, K_i die Lobbykosten des Unternehmens i und K_h mit h = i die Lobbykosten sowohl konkurrierender Unternehmen als auch die Lobbykosten derjenigen Wirtschaftssubjekte, die verhindern wollen, daß überhaupt eine Monopolposition geschaffen wird. K_j (mit j = h + 1) ist positiv mit R korrelliert, w_i sei die Wahrscheinlichkeit, daß i eine Rentenposition zugesprochen bekommt. w_i hängt positiv von K_i und K_j ab. Unter Verwendung einer gegenüber Rice/Ulen (1981) vereinfachten Wahrscheinlichkeitsfunktion

$$(1)\quad w_i = \frac{K_i}{\Sigma K_j} = \frac{K_i}{K_i + \Sigma K_h} \qquad \text{mit } j = h + 1\ (i)$$

berechnet sich der maximale Gewinn für i G_i^e aus der Monopolrente als

$$(2)\quad G_i^e = w_i \,.\, R - K_i = \frac{K_i}{K_i + \Sigma K_h} \,.\, R - K_i \rightarrow \max.$$

Nach K_i abgeleitet ergibt sich im Gewinnmaximum 1):

$$(3)\quad \frac{\partial G_i^e}{\partial K_i} = R\,\frac{(K_i + \Sigma K_h) - K}{(K_i + \Sigma K_h)^2} - 1 = 0$$

Die maximal eingegangenen Lobbykosten von i betragen demnach

$$(4)\quad K_i = R \,.\, \Sigma K_h - \Sigma K_h.$$

Das bedeutet, daß ein Rentseeker nur dann Ressourcen für die Rente einsetzen wird, wenn eine nennenswerte Opposition besteht. Ist ΣK_h dagegen nahezu Null 2), dann braucht auch i kaum Ressourcen aufzuwenden; die Wahrscheinlichkeit, daß er die Rente zugesprochen bekommt, ist nach (1) nahezu 100%.

Der Rentseeker wird darüber hinaus nur dann kostenträchtige Lobbyaktivitäten entfalten, wenn die Monopolrente hinreichend groß ist bzw. das Risiko für seine künftigen Erträge spürbar abgebaut wird.

1) Die Maximumbedingung 2. Grades gilt:

$$\frac{\partial_i^2 G^e}{\partial K_i^2} = \frac{2.R.\ \Sigma K_h\ (K_i + \Sigma K_h)}{(K_i - \Sigma K_n)^4} < 0.$$

2) Die qualitative Bedingung, daß $K_{i,h}$ vom Erwartungswert der Rente abhängt, verhindert, daß $K_{i,h} = 0$ werden.

Literaturverzeichnis

A l b e r t y, Mathias, Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen. Seine Begründung, seine Durchführung und seine Folgen. Eine wirtschaftspolitische Untersuchung, Jena 1911.

A r n i m, H.H. et.al., Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen, Karl-Bräuer-Institut des Bundes der Steuerzahler e.V., Wiesbaden 1978.

B a s t i a t, Frederic, Gegenseitigkeit, S. 145-149, in: Friedrich Bastiat. Eine Auswahl aus seinen Werken, hrsg. v. Dr. Karl Braun-Wiesbaden, Berlin 1880.

--, Der Staat, S. 1-16, in: Friedrich Bastiat. Eine Auswahl aus seinen Werken, hrsg. v. Dr. Karl Braun-Wiesbaden, Berlin 1880.

--, Volkswirtschaftliche Harmonien, Berlin 1850.

B a u m o l, William J., and Robert D. W i l l i g, Fixed Costs, Sunk Costs, Entry Barriers, and Sustainability of Monopoly, S. 405-431, in: Quarterly Journal of Economics, Vol. 96, 1981, No. 3 (August),

B i s s i n g, W. M. Frhr. v., Verkehrspolitik. Eine Einführung, Berlin 1956.

B l a n k a r t, Charles Beat, Waves of Regulation and Deregulation in the German Railroad and Trucking Industry 1830-1980, unveröffentlichtes Manuskript.

--, Wohlfahrtsökonomie und Defizite öffentlicher Unternehmungen: Das Beispiel der Bundesbahnen, S. 425-446, in: Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik, Bd. 115, Bern 1977, Heft 4.

B ö h m - B a w e r k, Eugen von, Kapital und Kapitalzins, Jena 1921.

B o n u s, Holger, Deregulierung im Verkehrswesen, in: H. Giersch, (Hrsg.), Wie es zu schaffen ist - Agenda für die Deutsche Wirtschaftspolitik, Stuttgart 1983, erscheint demnächst.

B u c h a n a n, James M., Rentseeking and Profitseeking, S. 3-15, in: J.M. Buchanan et.al. (eds.), Toward a Theory of the Rent-Seeking Socienty. Texas A & M University Press (College Station) 1980.

B u n d e s v e r f a s s u n g s g e r i c h t, Entscheidungen, Bd. 7, Tübingen 1957.

--, Entscheidungen, Bd. 11., Tübingen 1961.

B u n d e s v e r w a l t u n g s g e r i c h t, Entscheidung zu Art. 12IGG, §§ 13 III, IV, 47, 79 IV Pers. Bef.G. (Versagung der Kraftdroschkengenehmigung wegen Bedrohung der Existenz des örtlichen Droschkengewerbes) S. 1168-1170, in: Neue Juristische Wochenschrift (NJW), 1982, Heft 21.

D e u t s c h e B u n d e s b a h n, Geschäftsbericht o.O. 1981.

D r u d e, Michael, Sanierung der Deutschen Bundesbahn durch Privatisierung? - Eine Problemskizze, S. 195-221, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Bd. 47, 1976, Heft 4.

E g e r, Georg, Handbuch des Preußischen Eisenbahnrechts, 1. Bd., Breslau 1889.

E u c k e n, Walter, Die Wettbewerbsordnung und ihre Verwirklichung, S. 1-99, in: ORDO, Bd. 2, 1949.

G r ö b e n, Hans-Joachim, Taschenbuch der Eisenbahn-Gesetze, 5. Aufl. Darmstadt 1975.

H a m m, Walter, Staatsaufsicht über wettbewerbspolitische Ausnahmebereiche als Ursache ökonomischer Fehlentwicklungen, S. 156-172, in: ORDO, Bd. 29, Stuttgart 1978.

H a r b e r g e r, Arnold C., Monopoly and Ressource Allocation, S. 77-87, in: American Economic Review, Vol. 44, 1954, Papers and Proceedings.

H e n d e r s o n, James M., and Richard E. Q u a n d t, Mikroökomische Theorie. Eine mathematische Darstellung. 3. Aufl. München 1973.

H i c k s, Sir John, Annual survey of economic theory. The theory of monopoly. S. 1-20, in: Econometrica, Vol. 3, 1935, No. 1 (January).

K a s p a r, Claude, Verkehrswirtschaftslehre im Grundriß, Bern und Stuttgart 1977.

K a u f e r, Erich, Theorie der öffentlichen Regulierung, München 1981.

K l o t e n, Norbert, Die Gemeinwirtschaftlichkeit im Verkehr. Zum Stilwandel in der Verkehrspolitik, S. 199-232, in: ORDO, Bd. 13, 1962.

K u n o w s k i, Jan von, Ordnung des Wettbewerbs und Wirtschaftslenkung in der verkehrspolitischen Gesetzgebung - Grundlagen der Verkehrswirtschaft im deutschen und europäischen Recht. Diss. München, 1978.

L e y e n, Alfred v.d., Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914.

--, Die Erträge der Eisenbahnen und der Staatshaushalt, S. 1-42 (996-1036), in: Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich (Schmollers Jahrbuch), 16. Jg., Leipzig, 1892, Heft 4.

L e y e n, Alfred v.d., Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preußen, S. 89-140 (461-512), in: Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich (Schmollers Jahrbuch), 7. Jg., Leipzig 1883, Heft 2.

M c C o r m i c k, Robert E., and Robert D. T o l l i s o n, Politicians, Legislation, and the Economy, Boston et.al. 1981.

N o l l, Roger G., The Social Cost of Governmental Intervention, S. 56-64, in: Neil H. Jacoby (Ed.), The Business-Government Relationship, A Reassessment. Pacific Palisades/Ca 1975.

N o z i c k, Robert, Anarchy, State and Utopia, Oxford 1974.

O t t m a n n, Karl, Eisenbahnfinanzen und Staatshaushalt. Ein Kapitel preußischer Eisenbahngeschichte, S. 1-26, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 75. Jg. Berlin et.al. 1965, Heft 1.

P e l t z m a n, Sam, Toward a More General Theory of Regulation, S. 211-240, in: Journal of Law and Economics, Vol. 19, Chicago 1976, No. 2 (August).

P o s n e r, Richard A., Natural Monopoly and Its Regulation, S. 548-643, in: Stanford Law Review, Vol. 21, 1969, No. 3 (February).

--, Taxation by Regulation, S. 22-50, in: Bell Journal of Economics and Management, Vol. 2, 1971.

--, The Social Cost of Monopoly and Regulation, S. 807-828, in: Journal of Political Economy, Vol. 83, Chicago 1975, No. 4 (August).

P u s t a y, Michael W., Deregulating Air Transportation. The U.S. Experience, S. 265-286, (Comment: Holger Bonus, S. 287-289), in: Herbert Giersch (ed.), Reassessing the Role of Government in the Mixed Economy, Symposion 1982, Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Tübingen 1983.

Q u a r c k, Max, Die Entwicklung des Handels, Transports und Verkehrs in Deutschland (Geschichte des Deutschen Verkehrsbundes, Bd. I), Berlin 1929.

R i c e, Edward M., and Thomas S. U l e n, Rent-Seeking and Welfare Loss, S. 53-65, in: Research in Law and Economics, Vol. 3, 1981.

S c h u m p e t e r, Joseph Alois, Capitalism, Socialism and Democracy, London 1943.

S t i g l e r, George J., The Theory of Economic Regulation, S. 3-21, in: Bell Journal of Economics and Management, Vol. 2, 1971.

T o f a u t e, Hartmut, Gesellschaftliche und ökonomische Aspekte der Privatisierung unter besonderer Berücksichtigung gewerkschaftlicher Gesichtspunkte, S. 370-392, in: WSI-Mitteilungen, 29. Jg., Düsseldorf 1976, Nr. 7.

T o l l i s o n, Robert D., Rent Seeking: A Survey, S. 575-602, in: Kyklos, Vol. 35, Basel 1982, Fasc. 4.

T u l l o c k, Gordon, Rent-Seeking as a Negative-sum Game, S. 16-36, in: James M. Buchanan et.al. (Eds.), Toward a Theory of the Rent-Seeking Society, Texas A & M Press (College Station) 1980.

--, The Welfare Costs of Tariffs, Monopolies and Theft, S. 224-232, in: Western Economic Journal, Volume 5, Los Angeles 1967, No. 3 (June).

Union International des Chemins de Fer (UIC), Internationale Eisenbahnstatistik 1979 Paris 1980.

V o i g t, Fritz, Verkehr. Zweiter Band. Erste Hälfte, Die Entwicklung des Verkehrssystems, Berlin 1965.

V o g t, Gustav, Die Entwicklung der Finanzen der Deutschen Bundesbahn - Darstellung und Analyse der wirtschaftlichen und finanzpolitischen Problematik der DB unter Einbeziehung potentieller Sanierungsmaßnahmen. Berlin 1979.

W e n t s c h e r, Bruno, Ein Jahr Deutsche Luft Hansa, S. 13-39, in: Jahrbuch für Luftverkehr, München 1926/27.

W i l h e l m i, Hans-Herbert, Staat und Staatseisenbahn. Die Entwicklung der Eisenbahnverfassung in Deutschland, S. 377-459, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 73. Jg., Berlin et.al. 1963, Heft 4.

W i l l e k e, Rainer, "Ruinöse Konkurrenz" als verkehrspolitisches Argument, S. 155-170, in: ORDO, Bd. 28, 1977.

W i s e m a n n, Jack, The Political Economy of Nationalised Industry, S. 71-92, in: James M. Buchanan et.al. (Eds.), The Economics of Politics, London 1978.

F r a n k f u r t e r A l l g e m e i n e Z e i t u n g vom 17. März 1983

N e u e Z ü r c h e r Z e i t u n g vom 12. März 1983.