

Rhiel, Alois

Working Paper

Herausforderungen für den Wirtschaftsstandort Hessen

Marburger Volkswirtschaftliche Beiträge, No. 2006,03

Provided in Cooperation with:

Faculty of Business Administration and Economics, University of Marburg

Suggested Citation: Rhiel, Alois (2006) : Herausforderungen für den Wirtschaftsstandort Hessen, Marburger Volkswirtschaftliche Beiträge, No. 2006,03, Philipps-Universität Marburg, Fachbereich Wirtschaftswissenschaften, Marburg

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/29876>

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.

Marburg Papers on Economics • Marburger Volkswirtschaftliche Beiträge

http://www.wiwi.uni-marburg.de/Lehrstuehle/VWL/MAKRO/gelbe_reihe/liste.htm

ISSN-No.: 1860-5761

Dr. Alois Rhiel

Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Herausforderungen für den Wirtschaftsstandort Hessen

No. 03-2006

*[Vortrag im Rahmen einer Vortragsveranstaltung der
Forschungsstelle Mittelständische Wirtschaft am 09.11.2005]*

Dr. Alois Rhiel
Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Landesentwicklung
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

Herausforderungen für den Wirtschaftsstandort Hessen¹

Dr. Alois Rhiel

Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

1. Ordnungspolitik als Marschkompass

Globalisierung und internationaler Wettbewerb erfordern Anpassungen von Seiten der Unternehmen. Sichtbarster Ausdruck dieser Entwicklung ist die zunehmende Auslagerung von Wertschöpfungsstufen in das Ausland, der wachsende Druck auf die Löhne, Entlassungen oder die Schließung von ganzen Betriebsteilen auch deutscher Traditionsfirmen. Es findet ein anhaltender Wandel vom verarbeitenden Gewerbe hin zum Dienstleistungssektor statt, wobei noch gar nicht abzusehen ist, wo die Entwicklung endet, oder ob eine Volkswirtschaft allein durch die Erbringung von Dienstleistungen ihren Wohlstand erhalten kann.

Die Globalisierung fordert auch die Wirtschaftspolitik heraus, und zwar insbesondere dadurch, dass sie die Grenzen für eine auf konkrete Ergebnisse oder Ziele ausgerichtete, diskretionäre Wirtschaftspolitik noch enger setzt und auf diese Weise daran erinnert, dass erfolgreiche Wirtschaftspolitik in erster Linie Ordnungspolitik ist:

Der Staat soll gerade nicht die einzelnen konkreten Ergebnisse planen und umsetzen, sondern vielmehr die Rahmenbedingungen so setzen, dass die Wirtschaftssubjekte ihr unternehmerisches Handeln, ihren Innovationsgeist und ihre Findigkeit frei zu entfalten vermögen. Durch das freie Handeln einer Vielzahl von nach Eigennutz strebenden Individuen wird sichergestellt, dass das verstreute Wissen über die besonderen Umstände von Ort und Zeit bestmöglich genutzt und Marktgelegenheiten entdeckt und ausgeschöpft werden. Friedrich A. von Hayek hat dies mit „Wettbewerb als Entdeckungsverfahren“ charakterisiert, um deutlich zu machen, dass der Staat oder eine Behörde niemals die konkreten Ergebnisse des Marktes vorhersagen kann. Nur eine Gesellschaft mit einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung kommt in den Genuss dieses Entdeckungsverfahrens. Vertragsfreiheit, offene Märkte, stabile Rahmenbedingungen und klar und umfassend definierte Eigentums- und Verfügungsrechte sind für eine solche Wettbewerbsordnung konstituierend. Es reicht jedoch nicht aus, diese Bedingungen einmalig zu schaffen. Vielmehr wird die Herstel-

¹ Vortrag an der Philipps-Universität Marburg, gehalten am 9.11.2005.

lung von Wettbewerb auf den Güter- und Faktormärkten eine ordnungspolitische Daueraufgabe für den Staat. Eucken hat hellsichtig gezeigt, dass es eines starken Staates bedarf, um die Partikularinteressen einzelner Interessengruppen zurückzuweisen und gleichzeitig die Errichtung von Wettbewerbsbeschränkungen wirksam zu verhindern. Denn Monopole - offene Märkte vorausgesetzt – brauchen, wenn es keine natürlichen Monopole sind, staatliche Hilfe, um dauerhaft bestehen zu können. Im Falle natürlicher Monopole ist dagegen kein Wettbewerb möglich. Der Staat hat die Aufgabe, die natürlichen Monopole zu kontrollieren und den Preis zu überwachen. In der Praxis geht es um die Bereiche Strom, Wasser und Gas, die Bahn und Telekom.

Die fallenden Stückkosten, die für das Entstehen eines natürlichen Monopols ursächlich sind, sind jedoch nur auf einen engen Teilbereich der Wertschöpfungskette beschränkt, nämlich das Leitungsnetz, so dass die Herstellung und Vertrieb dieser Leistung von der Leitungsstufe getrennt werden können. Sowohl auf der Produktions- als auch der Vertriebsstufe kann grundsätzlich Wettbewerb hergestellt werden. Die Herstellung von Wettbewerb sichert die wirtschaftliche Freiheit und setzt zugleich Anreize, die Versorgung nachfragegerecht und effizient durchzuführen sowie ständig neue Marktgelegenheiten auszuprobieren. Wirtschaftspolitik sollte deshalb gerade in Zeiten der Globalisierung darauf gerichtet sein, durch die Stärkung des Wettbewerbs sein Entdeckungspotential für neue Marktgelegenheiten so zu nutzen, dass die Akteure den zahlreichen Anforderungen und Veränderungen durch die Globalisierung genauso vielfältig und flexibel begegnen können. Die Wirtschaftstheorie gibt somit für die Wirtschaftspolitik eine klare Marschrichtung vor und misst die Qualität wirtschaftspolitischer Maßnahmen an ihrem Beitrag zur Herstellung von mehr Wettbewerb.

2. Wirtschaftspolitik auf der Landesebene

Wenngleich aus der Sicht eines Bundeslandes wirtschaftspolitische Maßnahmen ihrem Charakter nach auf konkretere Ergebnisse ausgerichtet sind, so gilt dennoch, dass auch auf der Landesebene grundsätzlich nur die Rahmenbedingungen als Ansatzpunkt in Frage kommen, der Abbau von Hindernissen sowie die Gewährleistung der Versorgung mit Infrastruktur, um den Standort zu stärken.

So ist für ein im Mittelpunkt Europas gelegenes Bundesland wie Hessen der Ausbau der Infrastruktur ein Kernziel der Landespolitik. Die Infrastruktur gehört für eine mobile Wirtschaft mit zu den wichtigsten Rahmenbedingungen. Ohne den Flughafen

Frankfurt könnte Hessen seine Position als bedeutender internationaler Investitionsstandort nicht halten.

Der Finanzplatz Frankfurt wird praktisch ausschließlich durch Initiativen gefördert, die sich auf die Verbesserung des Ordnungsrahmens richten. Dabei geht es um Initiativen zur Etablierung neuer Finanzinstrumente oder die Beseitigung von Marktversagen, weil Investoren Risiken überschätzen oder die Markterschließungskosten später nicht amortisieren können, also um Hilfen bei Marktversagen. Beispielsweise besteht nachweislich eine Angebotslücke bei Private Equity in Höhe von 1 bis 5 Mio. € für mittelständische Unternehmen. Diese Lücke wird mit dem HessenFonds geschlossen, wobei das Land Hessen eine Second loss-Garantie übernimmt, um die Risiken für die privaten Investoren akzeptabel zu machen. Deutlicher ausgeprägt ist das Marktversagen bei der Gründerfinanzierung und der Finanzierung innovativer Technologien. Folglich stehen für diesen Bereich mehrere Instrumente zur Verfügung, um die Unternehmer unterstützen zu können. In fast allen Fällen überlässt das Land die eigentlichen Finanzierungsentscheidungen den privaten Investoren oder Kreditinstituten, die mit an den Risiken beteiligt bleiben.

Schließlich arbeitet das Land an guten Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Zukunftstechnologien und Clustern. Herauszustellen sind hier die Aktionslinien HessenBiotech, HessenNanotech, Hessen-media und HessenUmwelt. Es handelt sich um die Förderung von Querschnittstechnologien mit entsprechend vielseitigen Anwendungsmöglichkeiten. Des Weiteren werden bestimmte Technologien gefördert, wie die Brennstoffzelle, die Kraft-Wärme-Koppelung oder die Windenergie. Schließlich werden Ansiedlungskeimzellen gefördert, wenn dadurch eine Initialzündung für die Ansiedlung weiterer Unternehmen in Aussicht stehen. Das Logistikcluster in Nordhessen ist ein gutes Beispiel für eine sehr erfolgreiche Clusterbildung.

Diese und fast alle weiteren wirtschaftspolitischen Maßnahmen Hessens stehen im Großen und Ganzen im Einklang mit dem wirtschaftspolitischen Leitbild des Ordoliberalismus. Das gilt sogar für die regionale Wirtschaftsförderung und die Subventions- und Förderpolitik des Landes, wie nachfolgend gezeigt werden soll.

2.1 Regionale Wirtschaftsförderung als Kerngeschäft

Maßnahmen der regionalen Förderung der Wirtschaftsstruktur haben den Charakter konkreter Eingriffe in den Wirtschaftsprozess. Sie stehen deshalb grundsätzlich im Verdacht, nicht ordnungskonform zu sein, weil der Staat in den Markt mit dem Ziel

eingreift, die Wirtschaftskraft bestimmter Regionen zu verbessern. Es sollen regionale Standortnachteile ausgeglichen werden, um eine Region wettbewerbsfähiger zu machen oder rechtzeitig Abwanderungsprozesse zu stoppen, die selbstverstärkend sind und später nicht mehr umgekehrt werden könnten. Grundsätzlich ist die Regionalförderung auf genau abgegrenzte Fördergebiete beschränkt, in denen Zuschüsse und Darlehen eingesetzt werden dürfen.

Es ist nicht zu leugnen, dass gerade an der Grenze von Förder- und Nichtfördergebiet das Fördergefälle zu Beeinflussungen der Unternehmerentscheidungen und damit zu Allokationsverzerrungen führen oder Mitnahmeeffekte auslösen können. Trotz dieser begründeten Bedenken muss jedoch in Rechnung gestellt werden, dass eine Senkung der Faktorpreise in den wirtschaftlich schwachen Regionen allein nicht ausreichen würde, um den Standort wettbewerbsfähiger zu machen, solange die Infrastruktur erhebliche Mängel aufweist. Vielmehr wandern Arbeitskräfte, Know How und Kapital aus diesen Regionen ab, wodurch ihre Entwicklungschancen nachhaltig sinken.

2.2 Beihilfen – Bürgschaften – Fördergeschäft und Industriepolitik

Regionale Wirtschaftspolitik wird mit Subventionen bzw. Beihilfen durchgeführt. Der rechtliche Rahmen dafür wird durch die Beihilfenkontrolle der EU, die Europäischen Strukturfondsverordnungen und die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) bestimmt. Beihilfen sind grundsätzlich mit dem gemeinsamen Markt unvereinbar, wenn sie den europäischen Wettbewerb beeinträchtigen (Art. 87 Abs. 1 EG-Vertrag). Aus diesem Grund müssen Beihilfen in der Regel bei der Europäischen Kommission angemeldet und genehmigt werden (Art. 88 Abs. 3 EG-Vertrag). Für Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen (KMU), Beihilfen für Forschung und Entwicklung und für Beschäftigungsbeihilfen gibt es Freistellungsverordnungen, die nur eine Anzeige bei der EU-Kommission erfordern.

Investitions- oder Regionalbeihilfen im Sinne von Ansiedlungsbeihilfen werden in Fördergebieten als Ausgleich für Standortnachteile gewährt, damit sich ein Unternehmen für den Standort Hessen entscheidet. So hat beispielsweise Libri in Bad Hersfeld eine Ansiedlungsbeihilfe erhalten, wodurch eine Initialzündung für die bereits genannte selbstverstärkende Entwicklung einer Logistikregion ausgelöst worden ist. Da es bei Ansiedlungsbeihilfen oftmals darum geht, ein anderes Bundesland auszustechen, besteht freilich stets die Gefahr, dass die Subventionen unnötig hoch

ausfallen können, weil ein „Gefangenendilemma“ vorliegt und Landesregierungen sich gegenseitig überbieten.

Das wird deutlich, wenn zwischen zwei angrenzenden Regionen unterschiedlich hohe Fördersätze gelten. So beträgt zwischen Hessen und Thüringen das Fördergefälle zwischen den unteren Sätzen 17% der Investitionssumme, wobei Hessen einen Satz von 18% und Thüringen von 35% anwenden darf. In Fällen, in denen aus betriebswirtschaftlichen Gründen nur eine der beiden Regionen für die Ansiedlung in Frage kommt, würde es vollkommen ausreichen, wenn Hessen keinen Zuschuss und Thüringen nur die Differenz, also einen Zuschuss von 17% anbieten würde. Das Angebot, 35% der Investitionssumme zu bezuschussen, führt unter der gemachten Voraussetzung zu einem reinen Mitnahmeeffekt von 18% der Investitionssumme.

Ordnungspolitisch noch problematischer ist die so genannte Rettungsbeihilfe: Geraten Unternehmen in die Krise, so besteht grundsätzlich die Möglichkeit für das Land, eine Rettungsbeihilfe zu gewähren, die nur einmalig und zeitlich begrenzt sein darf und in Brüssel angemeldet werden muss. Auf diese Weise ist eine Dauersubvention ausgeschlossen. Der Selektionsmechanismus des Marktes wird auf diese Weise nicht außer Kraft gesetzt.

Das Land springt natürlich nicht ohne Weiteres einem insolventen Unternehmen mit einer Bürgschaft bei, sondern prüft zunächst, ob nachhaltige Überlebenschancen gegeben sind. Dass das Risiko einer Fehleinschätzung allerdings hoch ist, zeigt exemplarisch der Fall Holzmann, bei dem die Bundesregierung seinerzeit trotz massiver Subventionen Schiffbruch erlitten hat.

Hessen hat bislang auf Rettungsbeihilfen verzichtet und folgt einem anderen Ansatz: In einigen Fällen kann die Landesregierung mit einer Bürgschaft private Investoren in ihrer Entscheidung bestärken, das angeschlagene Unternehmen zu übernehmen und weiterzuführen. In solchen Fällen übernimmt das Land nur eine unterstützende Funktion. Die beteiligten Investoren werden dabei nicht aus ihrer Verantwortung entlassen und erhalten Auflagen, damit das Risiko nicht auf das Land abgewälzt werden kann. Da die Schließung einer Unternehmung immer einen endgültigen Arbeitsplatzverlust bedeutet, wird eine Landesregierung grundsätzlich alle Möglichkeiten in Betracht ziehen. Hinzu kommt der beachtliche politische Druck aus den Reihen der unmittelbar betroffenen Arbeitnehmer und der Kommune. Deswegen ist die Versuchung, unmittelbar auf Unternehmensentscheidungen durch gezielte Industriepolitik

einzuwirken, dann besonders hoch, wenn ganzen Standorten die Schließung droht. Bei den Standortentscheidungen großer internationaler Unternehmen sind einer Landesregierung jedoch weitestgehend die Hände gebunden, so dass sich ordnungspolitische Sünden automatisch in Grenzen halten. Dennoch stellt beispielsweise die Gründung der Beschäftigungsgesellschaft für die Opel Mitarbeiter in Rüsselsheim eine Privilegierung der Arbeitnehmer dar, die unter normalen Umständen entlassen worden wären. Da jedoch durch diesen Schritt der Weg für die Erhaltung des Standortes freigemacht worden ist, handelt es sich gewissermaßen um eine lässliche wirtschaftspolitische Sünde. Aber auch bei der Fusion von Sanofi und Aventis hat die Intervention der französischen Regierung reflexartig zu Gesprächen mit den Beteiligten geführt, um Standortverlagerungen aus Hessen zu verhindern. Wirtschaftspolitik mit Beihilfen neigt für sich zu einem Subventionswettbewerb. Dürften Beihilfen unbeschränkt gewährt werden, könnte kaum eine Landesregierung sich dem Zwang entziehen, mitzuhalten. Aus diesem Grund stellt die Beihilfenkontrolle der EU eine wichtige Voraussetzung für eine stärker an dem ordnungspolitischen Leitbild orientierte Wirtschaftspolitik dar.

2.3 Mehr Wettbewerb im Bereich Elektrizität und Gas

Nachdem in Deutschland die Energieversorgung lange Jahre als ein Bereich galt, in dem Wettbewerb für undurchführbar gehalten worden ist, hat die Europäische Kommission die Herstellung von Wettbewerb angemahnt. Der in Deutschland zunächst eingeschlagene Weg, dass die Stromwirtschaft mit einer so genannten Verbändevereinbarung die Regeln für mehr Wettbewerb findet, hat nicht zu einem wirksamen Wettbewerb geführt. Die Verbändevereinbarung konnte nicht verhindern, dass die Netzbetreiber die hohen Netznutzungsentgelte zu einer Quersubventionierung ihres eigenen Stromes einsetzen und dass in der Folge die Preisdiskriminierung den Wettbewerb auf der Vertriebsstufe stark behindert hat.

Das Land Hessen war maßgeblich daran beteiligt, dass die Netznutzungsgebühren nun der Regulierungsbehörde, der Bundesnetzagentur, unterstellt und nunmehr ex ante genehmigt werden müssen. Um Quersubventionierungen mit den Durchleitungsentgelten zu verhindern, ist eine buchhalterische Trennung von Netz und anderen wirtschaftlichen Aktivitäten zwingend vorgeschrieben, wenn mehr als 100.000 Kunden angeschlossen sind.

Auf diese Weise wirkt sich auch nicht negativ aus, dass die Netznutzungsentgelte für bereits bestehende Netze immer noch nach dem Prinzip der Nettosubstanzerhaltung, das maßgeblich für die Kalkulation sehr hoher Durchleitungsentgelte verantwortlich sein soll, berechnet werden.

In Verbindung mit der Einführung einer Anreizregulierung, deren genaue Ausgestaltung allerdings im Energiewirtschaftsgesetz offen gelassen worden ist, sind die Rahmenbedingungen für mehr Wettbewerb und mehr Effizienz in der Elektrizitätsversorgung gesetzt worden.

Auch bei der Herstellung von mehr Wettbewerb bei der Gasversorgung konnte mit der Novelle des Energiewirtschaftsgesetzes ein entscheidender Durchbruch erreicht werden. Ein Gasversorger muss nunmehr nur noch einen einzigen Einspeise- bzw. Ausspeisevertrag mit dem Netzbetreiber abschließen, um Gas durch das gesamte deutsche Gasnetz zu den Kunden leiten zu können. Auf diese Weise vereinfacht sich das Durchleitungsprozedere und vergrößert die Möglichkeit, dass die Versorger stärker um die Endkunden konkurrieren.

Speziell auf der Landesebene ist die Preiskontrolle durch die Landeskartellaufsicht ein zentrales Aufgabenfeld. Die Kopplung von Öl- und Gaspreis und die Preiserhöhungsrunden hessischer Gasversorger geben Anlass, einen Missbrauch der marktbeherrschenden Stellung zu vermuten. Das Land, das zunächst auf Verhandlungen mit den Versorgern setzt, hat grundsätzlich die Möglichkeit, die Preiserhöhungen zu untersagen und gerichtlich klären zu lassen.

2.4 Verkehrswesen

Die Attraktivität des Verkehrswesens zu erhalten und zu steigern, ist eine zentrale landespolitische Aufgabe. Auch in diesem Aufgabenbereich hat das Land Hessen für deutlich mehr Wettbewerb gesorgt.

Hessen setzt bei seiner Verkehrspolitik auf die Intermodalität, d.h. die Verknüpfung der Verkehrsträger auf der Schiene, der Straße, der Wasserstraße und zum Luftverkehr in der Verkehrsdrehscheibe Flughafen Frankfurt. Des Weiteren wird ein intelligentes Verkehrsmanagement angestrebt, das die Infrastruktur, bestehend aus Netz, Fahrzeugen und der technischen Verkehrssteuerung, dabei unterstützen muss. Jeder Verkehrsträger muss optimal eingesetzt, Flächeninanspruchnahme und Umweltbelastung müssen minimiert werden. Dazu bedarf es einer zukunftsfähigen, funktionierenden und flächendeckenden Verkehrsinfrastruktur.

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch den regulären Bundeshaushalt stößt jedoch auf immer größere Schwierigkeiten. Gemäß Bundesverkehrswegeplan werden bis 2015 jährlich ca. 11,5 Mrd. € für die Verkehrsinfrastruktur insgesamt benötigt, davon ca. 4,5 Mrd. € für die Schiene. Die tatsächlichen Ausgaben der Jahre 2001 bis 2005 liegen bei 9,4 Mrd. € pro Jahr mit weiter abnehmender Tendenz in Richtung auf ca. 8 Mrd. €, davon knapp 3 Mrd. € für die Schiene. Wenn man den Bereichen Schiene und Wasserstraße tatsächlich die Hälfte der Verkehrsweegeinvestitionen zugesteht, wird deutlich, dass allein bei einem Erhaltungsbedarf des Schienennetzes von 2,5 Mrd. € jährlich kaum Spielraum für Neubauvorhaben verbleibt. Mit der LKW-Maut ist zwar der Einstieg in die Nutzerfinanzierung nach langen Geburtswehen gelungen. Aber es ist kein Geld „on Top“ zur Haushaltsfinanzierung, wie es die Länder einhellig gefordert hatten. Deshalb hat das Land Hessen bereits einen Vorstoß im Bundesrat mit dem Ziel unternommen, die Mauteinnahmen direkt der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zuzuweisen. Auch eine Ausweitung von Public Private Partnership-Projekten bietet sich als Lösung an, wobei dem Nutzen aus Zeitvorteilen die zusätzlichen Kosten einer privaten Finanzierung gegenüberzustellen sind.

Im Öffentlichen Personen- und Schienennahverkehr (ÖPNV/ SPNV) hat der durch einen regulierten Netzzugang zum Schienennetz der Deutschen Bahn sowie durch die Einführung eines Ausschreibungswettbewerbs um die Konzessionen für den Personennahverkehr geänderte Ordnungsrahmen eindeutig zu mehr Wettbewerb und Effizienz geführt. Das Land Hessen unterstützt das System, das die EU-Kommission als „regulierten Wettbewerb“ bezeichnet. Die EU-Kommission hat am 20.7.2005 einen neuen Verordnungsentwurf vorgelegt, der vorsieht, dass die kommunalen ÖPNV- Aufgabenträger in einem mit dem Betreiber abgeschlossenen Dienstleistungsvertrag genau festlegen, welche Verkehrsleistungen er zu erbringen hat und welche Finanzmittel ihm dafür gewährt werden. Dieser Forderung entspricht das neue Hessische ÖPNV-Gesetz. Künftig soll eine strikte Trennung von Besteller (ÖPNV- Aufgabenträger) und Ersteller (Verkehrsunternehmen) erfolgen, um den öffentlichen Sicherstellungsauftrag der ÖPNV- Aufgabenträger klar von den unternehmerischen Aufgaben der Verkehrsdurchführung abzugrenzen und Ausschreibungen von Verkehrsleistungen durch die ÖPNV- Aufgabenträgerorganisationen diskriminierungsfrei zu gestalten. Immer dann, wenn die Durchführung des Verkehrs öffentliche Zuwendungen erfordert, soll der Aufgabenträger als Besteller auftreten.

Ein offenes und transparentes Ausschreibungsverfahren stellt sicher, dass der Bieter mit dem besten Preis-Leistungsverhältnis den Zuschlag für die Erstellung der von der Kommune bestellten Verkehrsleistung erhält, wobei es aber ausschließlich um die Fahrleistungen und derzeit noch nicht um die Infrastruktur selbst geht.

Wenn man bedenkt, dass die Fahrgeldeinnahmen nur wenig über 50 % der Kosten im öffentlichen Personennahverkehr decken, ist die Ausschreibung notwendig, um die Steuermittel wirtschaftlich einzusetzen. Denn der Wettbewerb führt zu deutlich günstigeren Preisen, wobei rein rechnerisch aufgrund der bisher durchgeführten Ausschreibungen insbesondere bei Bussen jährlich bereits 20 Mio. € eingespart werden. Allerdings werden diese Einsparungen durch die sinkenden öffentlichen Zuschüsse im Nahverkehr (Kürzungsszenarios bis 40 Mio. € pro Jahr in Hessen) mehr als aufgeessen.

Gegenwärtig sind von den 46 Mio. jährlichen Zug-km-Leistungen im hessischen Nahverkehr etwa 14 % ausgeschrieben und vergeben. In den nächsten Jahren wird das Ausschreibungsvolumen deutlich zunehmen. Aufgrund der Vorgabe höherer Qualitätsstandards der Fahrzeuge/ Wagen und besserer Fahrpläne werden sich die Leistungspreise allerdings nur geringfügig verringern lassen.

Im Buslinienverkehr sind bisher 43 Linienbündel mit einer Jahresleistung von rund 29 Mio. km ausgeschrieben worden. Das entspricht etwa 19 % der Gesamtleistung von 150 bis 160 Mio. km. Private Busunternehmen haben davon 25 % der Leistungen gewonnen, 27 % entfallen auf Kooperationen und Bietergemeinschaften von privaten mit kommunalen Verkehrsunternehmen, weitere 17 % auf Bahnbusgesellschaften und schließlich 16 % auf kommunale Verkehrsbetriebe.

Der vollständige Übergang zum neuen Verfahren wird im Busverkehr bis 2010 bzw. bis 2012 im Regionalverkehr und bis 2014 im S-Bahn-Verkehr vollzogen sein.

3. Fazit

Im Großen und Ganzen steht die Wirtschaftspolitik Hessens mit dem Leitbild der Ordnungspolitik im Einklang und ist darauf gerichtet, die Rahmenbedingungen für mehr Wachstum durch Wettbewerb zu verbessern. In einigen Bereichen - wie beim Energiewirtschaftsgesetz, der Preiskontrolle bei Gas oder dem ÖPNV-Gesetz - ist Hessen sogar Vorreiter. Aber selbst bei Maßnahmen, die auf den ersten Blick nicht in eine Marktwirtschaft gehören, wie die Beihilfegewährung, lässt sich bei einem zweiten Blick auch hier erkennen, dass die Funktionsweise und Funktionsfähigkeit der

Märkte auch bei der Wirtschaftsförderung des Landes Hessen nicht außer Acht gelassen werden.