

Inhaltsübersicht

TEIL A	EINLEITUNG	23
I	Einführung	23
II	Aufbau und methodisches Vorgehen	25
TEIL B	GRUNDLAGEN DER INFRASTRUKTURTHEORIE UND -POLITIK.....	29
I	Begriffsbestimmung und Klassifikation.....	29
II	Ökonomische Bedeutung von Infrastruktur	36
III	Infrastruktur als politische Variable.....	62
IV	Zusammenfassung der Ergebnisse und Überleitung	83
TEIL C	THEORIE DES MARKTVERSAGENS UND INFRASTRUKTUR.....	87
I	Theoretischer Referenzrahmen und Untersuchungsgegenstand	88
II	Das Eisenbahnwesen aus Sicht der Marktversagenstheorie.....	97
III	Das Hochschulwesen aus Sicht der Marktversagenstheorie	135
IV	Resümee und Überleitung	173
TEIL D	THEORIE DES STAATSVERSAGENS UND INFRASTRUKTUR	177
I	Überblick	177
II	Wohlfahrtsökonomische Argumente gegen staatliche Bereitstellung.....	178
III	Neue Institutionenökonomik - Wegbereiter einer positiven Erklärung staatlichen Versagens	182
IV	Die Public-Choice-Theorie - Transformation des ökonomischen Verhaltensmodells auf den politischen Entscheidungsprozess.....	216
V	Zusammenfassung und Überleitung	263
TEIL E	SCHLUSSFOLGERUNGEN FÜR DIE THEORIE UND POLITIK DER INFRASTRUKTUR	267
I	Die Integration der „neuen Theorien“	267
II	Beurteilung bestehender und Ableitung neuer Reformansätze	270
III	Neuorientierungen in der Infrastrukturpolitik	284
TEIL F	SCHLUSSBETRACHTUNG.....	293

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort	5
Vorwort	7
Inhaltsübersicht	9
Abbildungsverzeichnis	18
Tabellenverzeichnis	19
Abkürzungs- und Symbolverzeichnis	20
TEIL A EINLEITUNG	23
I Einführung	23
II Aufbau und methodisches Vorgehen	25
TEIL B GRUNDLAGEN DER INFRASTRUKTURTHEORIE UND -POLITIK	29
I Begriffsbestimmung und Klassifikation	29
I.1 Vorbemerkungen.....	30
I.2 Definitionstypen der Infrastruktur.....	31
I.3 Festlegung des verwendeten Infrastrukturbegriffs	35
II Ökonomische Bedeutung von Infrastruktur	36
II.1 Systematisierung der infrastrukturellen Effekte.....	36
II.2 Theorie der Infrastruktureffekte	38
II.2.1 Haushaltsbezogene Effekte	38
II.2.2 Unternehmensbezogene Effekte.....	40
II.2.3 Sektorübergreifende Effekte	48
II.2.4 Wirkungen auf die Verteilungsstruktur	50
II.2.5 Regionalökonomische Aspekte.....	53
II.3 Kritische Beurteilung der traditionellen Wirkungsbetrachtung	55
II.3.1 Modellierung des Infrastruktur-Kapitalstocks und das Problem der Kausalität.....	55
II.3.1.1 Unterschiedliche Infrastrukturabgrenzungen.....	55
II.3.1.2 Wachstum durch Infrastruktur oder Infrastruktur durch Wachstum?	57
II.3.2 Vernachlässigung der Finanzierungsnotwendigkeit und -alternativen.....	58

II.3.3	Infrastruktur als öffentliches Gut und friktionsloses Staatshandeln.....	59
II.3.3.1	Fehlende Marktversagensanalyse	59
II.3.3.2	Absenz institutionen- und polit-ökonomischer Friktionen	60
II.4	Resümee.....	61
III	Infrastruktur als politische Variable	62
III.1	Dogmenhistorischer Abriss und Hypothesenableitung.....	63
III.1.1	Fiskalische Funktion im Merkantilismus.....	63
III.1.2	Klassik - Die dritte Aufgabe des Staates.....	64
III.1.3	Die Neoklassik und ihre Vervollständigungen.....	65
III.1.4	Keynesianismus und Infrastruktur	66
III.2	Infrastrukturpolitik der Bundesrepublik von 1960 bis 1990.....	67
III.2.1	Messungs- und Abgrenzungsproblematik.....	67
III.2.2	Bestimmung der zu untersuchenden Politikphasen	68
III.2.2.1	1949 bis 1966 - Die liberalistische Aufbauphase ...	68
III.2.2.2	1967 bis 1981 - Die Periode der antizyklischen Konjunkturpolitik.....	69
III.2.2.3	1982 bis 1990 - Tendenzielle Angebotsorientierung	69
III.2.3	Analyse der staatlichen Infrastrukturinvestitionen	70
III.2.3.1	Bruttoanlageinvestitionen als Indikator für Infrastrukturpolitik.....	70
III.2.3.2	Relative Bedeutung der Infrastruktur im Staatshaushalt.....	72
III.2.3.3	Weitere Kennziffern als Ausdruck wirtschaftspolitischer Präferenzen.....	75
III.3	Deutsche Infrastrukturpolitik seit 1991	79
III.3.1	Veränderte Rahmenbedingungen	79
III.3.2	Infrastrukturbedarfsprognosen	81
IV	Zusammenfassung der Ergebnisse und Überleitung	83

TEIL C	THEORIE DES MARKTVERSAGENS UND INFRASTRUKTUR.....	87
I	Theoretischer Referenzrahmen und Untersuchungsgegenstand.....	88
I.1	Allgemeine Theorie des Marktversagens.....	88
I.2	Auswahl der Analysebereiche.....	91
I.2.1	Begründung für den Auswahlzwang.....	91
I.2.2	Eisenbahn.....	92
I.2.3	Hochschule.....	93
I.2.4	Zusammenfassende Übersicht der Bereiche Eisenbahn und Hochschule.....	95
I.3	Systematik der Untersuchung.....	96
II	Das Eisenbahnwesen aus Sicht der Marktversagenstheorie.....	97
II.1	Marktversagen und die Kriterien öffentlicher Güter im Bahnbereich.....	98
II.1.1	Grundlegende Argumentation.....	98
II.1.2	Ausschlussmöglichkeiten beim Transport.....	98
II.1.3	Nicht-Rivalität im Wegebereich.....	99
II.2	Marktunvollkommenheiten im Bahnbereich.....	100
II.2.1	Unteilbarkeiten - Der Fall des natürlichen Monopols.....	100
II.2.1.1	Subadditivität und mangelnde Bestreitbarkeit im Schienenbereich.....	100
II.2.1.2	Preispolitische Lösungsvarianten.....	107
II.2.2	Externalitäten durch Schienentransport.....	113
II.2.2.1	Wachstumseffekte vs. externe Erträge.....	113
II.2.2.2	Externe Kosten im Betriebs- und Wegebereich....	115
II.2.3	Anpassungsmängel.....	116
II.2.3.1	Die Theorie der Gleichgewichtsstörungen.....	116
II.2.3.2	Inflexibilitäten durch hohe sunk costs.....	119
II.2.4	Informationsmängel.....	121
II.3	Zusammenfassende Thesen zum Eisenbahnbereich.....	123
II.4	Verkehrspolitik im Bereich Bahn.....	124
II.4.1	Die Deutsche Bundesbahn bis 1993.....	125
II.4.2	Bahnstrukturreform in 1994.....	129
II.5	Resümee.....	133

III	Das Hochschulwesen aus Sicht der Marktversagenstheorie	135
III.1	Hochschulbildung - ein öffentliches Gut?.....	136
III.1.1	Das Kriterium der Ausschließbarkeit.....	136
III.1.2	Rivalisierender Konsum.....	137
III.2	Marktunvollkommenheiten im Hochschulwesen.....	139
III.2.1	Natürliches Monopol und Anpassungsmängel	139
III.2.1.1	Die Universität als teilbarer Betrieb	139
III.2.1.2	Störungen des Marktgleichgewichts und Inflexibilität.....	141
III.2.2	Externalitäten durch Hochschulausbildung	142
III.2.2.1	Externe Erträge als Begründung der Hochschul- subventionierung.....	142
III.2.2.2	Der Beitrag der Grenzproduktivitätstheorie	146
III.2.3	Humankapitalspezifische Eigenschaften als Begründung von Marktdefekten	150
III.2.3.1	Mangelnde Nachfragesouveränität aufgrund verzerrter Präferenzen.....	150
III.2.3.2	Die These vom Informationsmangel.....	151
III.2.3.3	Kapitalmarktunvollkommenheiten	154
III.2.4	Das Verhältnis von Lehre und Forschung als Kuppelprodukt.....	156
III.3	Das deutsche Hochschulsystem.....	158
III.3.1	Staatliches Angebotsmonopol als Ordnungsprinzip	158
III.3.2	Ökonomische Konsequenzen der deutschen Hochschulpolitik	160
III.3.2.1	Allokative Wirkungen.....	160
III.3.2.2	Distributive Wirkungen.....	163
III.3.3	Hochschulstatistische Kennzahlen für die Bundesrepublik und im internationalen Vergleich.....	165
III.4	Zusammenfassende Thesen zum Hochschulbereich	171
IV	Resümee und Überleitung.....	173

TEIL D	THEORIE DES STAATSVERSAGENS UND INFRASTRUKTUR	177
I	Überblick	177
II	Wohlfahrtsökonomische Argumente gegen staatliche Bereitstellung.....	178
II.1	Fehlender Anreiz- und Sanktionsmechanismus	178
II.2	Potenzielle Wohlfahrtsverluste durch staatliche Regulierung.....	179
III	Neue Institutionenökonomik - Wegbereiter einer positiven Erklärung staatlichen Versagens	182
III.1	Einführung in die Neue Institutionenökonomik.....	182
III.1.1	Kurzüberblick.....	182
III.1.2	Das zugrundegelegte ökonomische Verhaltensmodell.....	183
III.1.3	Koordinierung als knappes Gut.....	185
III.1.4	Ziele der Neuen Institutionenökonomik	185
III.2	Theoriebestandteile der NIÖ und ihre Aussagen zur relativen Vorteilhaftigkeit privatwirtschaftlicher Bereitstellung von Infrastruktur	187
III.2.1	Property-Rights-Theorie	187
III.2.2	Prinzipal-Agent-Ansatz.....	191
III.2.3	Transaktionskostentheorie.....	195
III.3	Versuch einer Übertragung der normativen Aussagen der NIÖ auf die Infrastrukturbereiche Bahn und Hochschule.....	196
III.3.1	Die gesamtinfrastrukturelle Ebene.....	196
III.3.2	Institutionelle Ausgestaltung des Eisenbahnwesens	198
III.3.2.1	Natürliches Monopol und Privatisierung im Fahrwegbereich: Ein Zielkonflikt?	198
III.3.2.2	Institutionelle Hemmnisse bei Trennung von Wege und Betrieb.....	205
III.3.3	Das deutsche Hochschulwesen aus institutionenökonomischer Perspektive	208
III.3.3.1	Die Verteilung der Verfügungsrechte im staatlichen Hochschulwesen	208
III.3.3.2	Kapitalmarktunvollkommenheiten bei der Ausbildungsfinanzierung	212
III.4	Fazit und Überleitung	214

IV	Die Public-Choice-Theorie - Transformation des ökonomischen Verhaltensmodells auf den politischen Entscheidungsprozess.....	216
IV.1	Grundannahmen und Ziele der Neuen Politischen Ökonomie.....	216
IV.1.1	Kurzüberblick.....	216
IV.1.2	Transformation des ökonomischen Verhaltensmodells.....	217
IV.1.3	Ziele der positiven Theorie staatlichen Handelns.....	218
IV.2	Der politische Entscheidungsprozess - Die Akteure und ihre Interaktionen.....	219
IV.2.1	Die Beteiligten der politischen Entscheidungssphäre.....	219
IV.2.1.1	Die Wähler.....	219
IV.2.1.2	Die Interessengruppen.....	221
IV.2.1.3	Die Politiker.....	224
IV.2.1.4	Die Bürokraten.....	226
IV.2.2	Ein polit-ökonomisches Grundmodell und die Einflussnahme der Akteure.....	230
IV.2.2.1	Der politische Markt als interaktiver Prozess.....	230
IV.2.2.2	Regulierung als Ergebnis einer politischen Nutzen-Kosten-Analyse.....	231
IV.2.2.3	Politisches Verhalten über den Wahlzyklus.....	235
IV.2.3	Zusammenfassung und Überleitung.....	236
IV.3	Übertragung der positiven Theorie auf die infrastrukturellen Bereiche.....	237
IV.3.1	Ein polit-ökonomisches Modell für den Bereich Eisenbahn.....	237
IV.3.1.1	Die Interessenten von Regulierungen.....	237
IV.3.1.2	Der politische Erfolg der Rent-Seeking-Aktivitäten.....	246
IV.3.1.3	Positive Erklärung der Bahnstrukturreform.....	250
IV.3.2	Ein polit-ökonomisches Modell für das Hochschulwesen.....	253
IV.3.2.1	Die Akteure im Hochschulbereich.....	253
IV.3.2.2	Meritorisierung als Ergebnis von Gruppeninteressen und öffentlicher Akzeptanz.....	257
IV.4	Die Bedeutung der positiven Theorie für die Infrastruktur - Ein Fazit.....	260
V	Zusammenfassung und Überleitung.....	263

TEIL E	SCHLUSSFOLGERUNGEN FÜR DIE THEORIE UND POLITIK DER INFRASTRUKTUR	267
I	Die Integration der „neuen Theorien“	267
I.1	Eigentum, Anreizstrukturen und Wettbewerb	267
I.2	Ziele und Möglichkeiten des Staates	269
II	Beurteilung bestehender und Ableitung neuer Reformansätze	270
II.1	Die Bahnstrukturreform - Chancen und Risiken	270
II.1.1	Chancen der Liberalisierung	270
II.1.2	Offene Fragen und Ausblick	272
II.2	Neuorientierungen im Hochschulwesen	275
II.2.1	Überblick über die wichtigsten Reformstränge	275
II.2.2	Die Realisierung der Reformvorschläge und Ausblick	281
III	Neuorientierungen in der Infrastrukturpolitik	284
III.1	Ordnungspolitische Notwendigkeiten und Ansatzpunkte für institutionelle Reformen	284
III.2	Implementierungschancen und die Rolle der Wissenschaft	289
III.3	Zukünftiger Forschungsbedarf	291
TEIL F	SCHLUSSBETRACHTUNG	293
	Literaturverzeichnis	295
	Anhang	307

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Bruttoanlageinvestitionen des Staates - absolut und in % BIP	70
Abb. 2	Struktur der Staatsausgaben nach Ausgabearten	74
Abb. 3	Systematik der Marktversagensanalyse.....	97
Abb. 4	Natürliches Monopol - Kostenverläufe im Schienenbereich	104
Abb. 5	Ramsey-Preise	110
Abb. 6	Verfahrensschritte der Bahnstrukturreform von 1994	130
Abb. 7	Der Markt für Hochschulbildung und externe Effekte.....	143
Abb. 8	Lebenszeiteinkommen bei unterschiedlichen Bildungs- investitionen	147
Abb. 9	Allokationseffekte der deutschen Hochschulpolitik.....	161
Abb. 10	Potenzielle Wohlfahrtsverluste durch staatliche Bereitstellung .	180
Abb. 11	Prinzipal-Agent-Modelle bei öffentlichem und reguliertem Netzbetrieb	201
Abb. 12	Der Markt für Verwaltungsdienstleistungen	228
Abb. 13	Ein polit-ökonomisches Grundmodell.....	230
Abb. 14	Konstellationen der Nutzen- und Kostenverteilungen von Regulierungen	233
Abb. 15	Ein polit-ökonomisches Modell für den Eisenbahnbereich.....	246
Abb. 16	Ein polit-ökonomisches Modell für den Hochschulbereich.....	258
Abb. 17	Reformstränge im deutschen Hochschulwesen	276

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Merkmale von Infrastruktur.....	32
Tab. 2	Systematik der Infrastruktureffekte	37
Tab. 3	Infrastrukturelle Einordnung von Eisenbahn- und Hochschulwesen.....	96
Tab. 4	Subadditivität und Irreversibilität im Eisenbahnbereich	106
Tab. 5	Hochschulstatistische Kennzahlen für die Bundesrepublik (1970 - 1998).....	166
Tab. 6	Hochschulindikatoren ausgewählter OECD-Staaten im Vergleich (1996)	170
Tab. 7	Marktmängel im Bereich Bahn und Hochschule	174
Tab. 8	Verhältnis von Wettbewerbs- und Ausdünnungsintensität im Netzbereich.....	200