

13 Richtlinien für die Verkehrspolitik

(Powell Kap. 12?)

(aus Powell-I)

13.1 Insgesamt: Maximiere den volkswirtschaftlichen Nutzen. Bedeutet meistens: Benutzung des "least cost mode"

maximiere den volkswirtschaftlichen Nutzen – ok

Benutzung des "least cost mode" –

Wenn die Leute ohnehin unterwegs sind, dann sollten sie das Verkehrsmittel mit den niedrigsten volkswirtschaftlichen Kosten verwenden.

Aber Leute sollten auch nur dann unterwegs sein, wenn der dadurch generierte volkswirtschaftliche Nutzen die dadurch generierten vw'lichen Kosten (einschl. externer Kosten/Schäden) übersteigt.

- externe Kosten

13.2 Erlaube Wahlmöglichkeiten, aber sei vorbereitet auf Anpassungen des Preises durch Regulierung

"permit choice" – im Prinzip könnte die Regierung/der Regulator Preise so festsetzen/korrigieren, dass jeder Benutzer vw'liche Preise zahlt (z.B. inkl. externer Kosten).

In der Praxis sind diese Preise nicht vernünftig feststellbar.

Ein Mechanismus, um ungefähre Preise zu erhalten, ist, den Nutzern Wahlmöglichkeiten zu lassen, und aus dem resultierenden System Anhaltspunkte für Preise zu bekommen.

Diese Preise können eventuell zu niedrig (z.B. weil ein Teil der Kosten extern anfällt) oder zu hoch (z.B. wg. Monopolstellung des Anbieters) ausfallen.

In solchen Fällen sollte die Regierung/der Regulator eingreifen.

Aus theoretischer Sicht optimale Preise sind die Summe aus

- marginale Kosten der Produktion
- plus

Merksätze und Kommentare dazu:

13.2.1 Preise sollten auf marginalen Kosten beruhen.

Falls die marginalen Kosten kleiner als die mittleren Kosten sind, so macht der Anbieter Verlust. Dieser Verlust sollte durch Subventionen ausgeglichen werden. Ob diese Subventionen sinnvoll sind, hängt davon ab, ob die Regierung mit dem Geld etwas Besseres anfangen kann oder nicht. Technisch gesehen hängt dies ab von den Opportunitätskosten der Kapitalbereitstellung durch die Regierung.

13.2.2 Internalisiere Externalitäten.

Externe Kosten (und Nutzen) sollten durch Steuern (und Subventionen) dargestellt werden.

13.2.3 Kontrolliere Monopole.

Profit-maximierende (oder subventions-minimierende) Monopole (oder Oligopole) setzen Preise, die höher sind als vw'lich optimale Preise. Dies sollte reguliert werden.

13.2.4 Analysiere die notwendige Zeitskala für marginale Kosten.

Theoretisch sind die (kurzfristigen) marginalen Kosten die ökonomisch effizientesten.

Wenn der Markt auf der kurzfristigen Zeitskala gar nicht reagieren kann (z.B. durch fixe Behältergrößen), dann sind die mittel- oder langfristigen marginalen Kosten die richtige Grundlage für optimale Preise.

13.2.5 Ignoriere bei der Preisfestsetzung diejenigen festen Kosten, welche nicht mit der Nachfrage variieren.

Problem wieder: Erfordert evtl. eine Subvention.

13.3 Die Größe des Verkehrsangebotes sollte auf ökonomischer Analyse beruhen

Ausgebaut/erhalten werden sollte nur, wenn dies einen größeren Nutzen bringt als die "do nothing"-Alternative.

Bei uns werden nur Projekte gebaut, die einen NK-Koeffizient von deutlich mehr als 1 haben – dann gilt 13.4.

Andererseits bin ich skeptisch, ob man dies wirklich im Griff hat – zu vieles auf der Nutzenseite ist m.E. arg unklar, um *dies* als Kriterium zu nehmen.

13.2.6 Verlange Preise für knappe Infrastruktur, und verwende das Geld zum Ausbau, wenn das vw'lich sinnvoll ist.

Das ist eine Abweichung von 13.2.5. Unterschied: Infrastruktur ist *knapp*.

13.2.7 Falls Infrastruktur knapp, aber Ausbau vw'lich nicht sinnvoll, so sollte die Nachfrage über Preise rationiert werden.

Wenn Angebot knapp, dann wird ohnehin rationiert, z.B. über Wartezeiten.

Rationierung über Preise ist dann vw'lich effizienter.

(Das hat aber Verteilungs-Konsequenzen. Diese lassen sich über andere Systeme im Prinzip vw'lich effizienter abfangen, aber ob das politisch machbar ist, ist eine andere Frage.)

Wenn ein monopolistischer Besitzer solch knapper Infrastruktur übermäßige Gewinne macht, dann sollten diese abgeschöpft werden.

13.4 Realistische Finanzierungsstrategie

Obige Regeln können zu einer finanziellen Belastung der Regierung führen, welche höher liegt als gesellschaftlich gewünscht (z.B. durch knappe Finanzmittel eingeschränkt).

Dann gilt:

13.4.1 Bei Subventionen für ein bestimmtes Angebot darf es keine bessere Verwendungsmöglichkeit des Kapitals geben

13.4.2 Wenn die Regierung keine vollen Subventionen zahlen will, dann sollte Ramsey-Pricing (Preis-Diskriminierung) eingesetzt werden

Zur Erinnerung: Theorie besagt:

- Marginal cost pricing ist vw'lich am effizientesten.
- Abschöpfung der Zahlungsbereitschaft entlang der demand-Kurve ist genauso effizient ...

... in der Praxis aber nicht machbar. Die nächst-effizienteste Version Ramsey-pricing, wo der Markt segmentiert wird, und Preise sind indirekt proportional zur Preiselastizität der Nachfrage im Segment.

13.5 Das Angebot im Verkehrsbereich muss durch die Regierung reguliert werden

Der Verkehrsmarkt ist nicht vollständig kompetitiv und führt damit nicht automatisch zur optimalen (vw'lich effizienten) Allokation der Ressourcen.

13.5.1 Regierung muss die grundlegende Verantwortung im Verkehrsbereich übernehmen

Selbst wenn Infrastruktur privat finanziert und gebaut wird, ist die Regierung für Ortsfestlegungen, Enteignungen, etc. zuständig.

13.5.2 Regierung sollte Wettbewerb fördern, wenn ein Marktsegment groß genug für Wettbewerb ist

Meistens schafft man es im Verkehrsbereich nur bis zum Oligopol.

13.5.3 Regierung sollte Überangebot vermeiden

Das kann vor allem passieren, wenn wenigstens ein Anbieter hohe fixe Kosten und geringe marginale Kosten hat.

13.5.4 Monopole sollten ausgeschrieben werden

Wenn Wettbewerb im Markt nicht möglich ist, sollte es wenigstens Wettbewerb um den Markt geben.

(Aber: Vorsicht, vw'liche Anpassungskosten.)

13.6 Privatisierung ist nicht automatisch immer die besser Lösung

Dies ist vor allem dann der Fall, wenn die privatisierten Firmen Monopole oder Oligopole sind.

Die Regulierung eines privaten Monopoles/Oligopoles kann aufwändiger sein als ein Betrieb als staatliche Gesellschaft.