

## Buchanzeige

*Michael Fritsch: Marktversagen und Wirtschaftspolitik, München, C.H. Beck/Vahlen, 9., vollständig überarbeitete Auflage, 2014, 39, 80 €.*

Dieses mittlerweile substantiell überarbeitete Standardlehrbuch erschien zum ersten Mal im Jahr 1993. Damals waren noch drei Koautoren beteiligt, zu denen auch der allen Verkehrsökonomien noch gut erinnerliche Professor Hans-Jürgen Ewers, Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaften an der Universität Münster und später Professor an der TU Berlin, gehörte. Nach dem tragisch frühen Tod von Professor Ewers gaben Thomas Wein und Michael Fritsch das Werk zunächst in sukzessiven Auflagen gemeinsam heraus, bis es dann ab der 8. Auflage von Prof. Michael Fritsch, Universität Jena, in Alleinverantwortung übernommen wurde.

Das Buch richtet sich in erster Linie an Studierende der Wirtschaftswissenschaften, ist aber auch für Studierende der Verkehrswirtschaft oder des Verkehrsingenieurwesens, die mehr über die wirtschaftspolitische Seite ihres Fachs erfahren wollen, hervorragend geeignet. Im Grunde ist Verkehrspolitik ja nichts anderes als die Korrektur von Marktversagen. Insofern wäre zu wünschen, dass jeder, der mit Verkehrspolitik zu tun hat, mit der Theorie des Marktversagens vertraut ist.

Für den Nicht-Wirtschaftswissenschaftler sollte dabei vielleicht darauf hingewiesen werden, dass der Begriff des Marktversagens in gewisser Weise eine unglückliche Überspitzung darstellt. Der Begriff verleitet zu dem Missverständnis, als Versage der Markt in bestimmten Situationen, etwa beim Vorliegen eines natürlichen Monopols, total, sei also als Politikoption in einer solchen Konstellation völlig ungeeignet. Häufig geht es aber darum, dass der Markt lediglich ungenügend funktioniert, nicht um totales Versagen. In vielen Fällen kann das Funktionieren eines Marktes durch einen Staatseingriff, etwa durch das Erheben einer Steuer oder durch Regulierung verbessert werden. Es ist überwiegend Marktversagen von dieser Art, um das es sich im vorliegenden Buch dreht.

Hinsichtlich der Darstellungsweise verzichtet das Buch auf aufwändige Mathematik und beschränkt sich vorwiegend auf einfache Graphiken, die zum großen Teil aus den Einführungsveranstaltungen zur Mikroökonomie bekannt sind, aber auch ohne diese Vorkenntnisse verstanden werden können. Insofern kann das Buch auch Praktikern nachdrücklich empfohlen werden und ist laut Bericht der Autoren auch auf Weiterbildungsveranstaltungen schon erfolgreich verwendet worden.

Das Buch beginnt in Teil I mit einer grundlegenden Diskussion der ja gerade in der verkehrspolitischen Debatte so oft missverstandenen Funktionsweise des Marktes als Referenzsystem und den Voraussetzungen auf denen das idealisierte Standardmodell des vollkommenen Marktes beruht. In Teil II wendet sich die Darstellung dann ihrem eigentlichen Thema zu, nämlich den diversen Umständen, unter denen das Idealmodell versagt (im oben erläuterten Sinne). Behandelt werden die bekannten Tatbestände des

Marktversagens, wie das Vorliegen externer Effekte (mit einer ausführlichen Diskussion der Umweltpolitik), Unteilbarkeiten/Größenvorteile, Informationsmängel, Anpassungsmängel und als kurze Verbeugung vor den sogenannten Behavioural Economics auch Nichtrationalität. In Teil III wird der in der wirtschaftspolitischen Diskussion oft begangene Denkfehler aufgegriffen, dass die Ergebnisse der in der Realität oft nur unvollkommen funktionierenden Märkte mit denen eines perfekt funktionierenden Staates verglichen werden. Es wird vergessen, dass dem Marktversagen das Staatsversagen gegenübersteht und dass es womöglich besser sein kann, ein bestimmtes Marktversagen unkorrigiert zu lassen. Gordon Tullock hat hier die schöne Formel von den „sozialen Kosten der Vermeidung sozialer Kosten“ geprägt, die bei Staatseingriffen stets zu berücksichtigen seien. Teil III greift im Sinne dieser Erkenntnis die sogenannte ökonomische Theorie der Politik auf und stellt (in den Worten des Autors) die Frage, „... wie man gesellschaftspolitische Entscheidungsprozesse und die kollektive Bereitstellung von Gütern so organisieren kann, dass die Wahrscheinlichkeit für Staatsversagen, also von Fehlfunktionen im politisch-bürokratischen Bereich, möglichst gering ausfällt.“

Das Buch bewegt sich als Lehrbuch der Wirtschaftswissenschaft naturgemäß auf einem verhältnismäßig abstrakten Niveau und enthält kaum Bezug auf konkrete verkehrspolitische Fragestellungen (abgesehen vom Umweltproblem). Es ist dennoch eine empfehlenswerte Ergänzung zu den wenigen auf dem Markt vorhandenen mikroökonomisch fundierten Büchern der Verkehrspolitik und sollte deshalb auch im Bereich der Verkehrswirtschaft weite Verbreitung finden.

Prof. Dr. Bernhard Wieland  
Institut für Wirtschaft und Verkehr  
TU Dresden