

gen, eher schwierig zu verwirklichen sein, da die dafür nötige Verfassungsänderung nur mit einer 3/5-Mehrheit im Parlament durchgesetzt werden könnte. Bedeuten würde diese Änderung für die Zentralbank eine Schwächung ihrer Position gegenüber der Regierung, da sie ihre unabhängige Geldpolitik ohne den Geldpolitischen Rat sehr viel schwieriger durchsetzen könnte. Im Endeffekt könnte dies sogar eine Rückkehr zu höheren Inflationsraten bedeuten, falls es künftig schwierig werden sollte, die gebotene Inflationsrate im Euroraum zu erreichen.¹⁴

Günstige Aussichten für die Wirtschaftsentwicklung im nächsten Jahr, aber Risiken bleiben

Die wirtschaftliche Entwicklung hat in diesem Jahr vor allem von der gestiegenen Nachfrage nach Investitionsgütern im Inland und aus dem Ausland profitiert. Im Inland wurde sie auch von einer nochmals weiter gelockerten Geldpolitik stimuliert. Im Ausland hat sich die konjunkturelle Lage weiter aufgehellt. Die Trendwende am Arbeitsmarkt hin zu einem Beschäftigungsaufbau hat sich verfestigt, die Arbeitslosenrate ging im Jahresverlauf weiter zurück.

Die wirtschaftlichen Aussichten für das laufende und das nächste Jahr sind günstig. Weitere Impulse für eine rege Expansion der Wirtschaftslei-

stung werden vor allem von der Binnenwirtschaft kommen. Das Investitionsklima wird sich weiter verbessern. Der Außenbeitrag dürfte aufgrund der anhaltend starken Importentwicklung in etwa neutral ausfallen. Vor diesem Hintergrund wird das Bruttoinlandsprodukt in diesem Jahr mit 5,2% deutlich kräftiger als im Vorjahr expandieren. Im nächsten Jahr dürfte der Zuwachs ebenfalls hoch ausfallen und um die 5 Prozent liegen.

Dennoch bleiben Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung, die von der politisch instabilen Lage im Land ausgehen und in ihrem Ausmaß schwer zu beziffern sind. Da die wirtschaftspolitischen Weichenstellungen der Regierung noch immer unklar sind, wichtige Reformschritte verzögert werden oder ihnen keine Priorität mehr eingeräumt wird, ist auf mittlere Sicht eher damit zu rechnen, daß das Wirtschaftswachstum sein Potential nicht erreichen kann. Damit wird Polen wohl nicht nur der Eurozone erst nach 2010, und damit später als die meisten anderen osteuropäischen Länder, beitreten, sondern es riskiert auch Verzögerungen in bezug auf den wirtschaftlichen Aufholprozeß in der erweiterten Union.

Martina Kämpfe
Martina.Kaempfe@iwh-halle.de

Schwierigkeiten der Investitionsförderung – Der Fall CargoLifter AG

In seiner Regierungserklärung vom 24. November 1999 sagte der damalige Ministerpräsident des Landes Brandenburg, Manfred Stolpe:¹⁵ „Die Angleichung der Lebensverhältnisse in Ost und West gehört seit der Wiedervereinigung zu den politischen Hauptforderungen. Dieses Ziel muß ohne Abstriche erreicht werden und hat deshalb höchste Priorität.“ Weiter führte er aus: „Vor allem Hochtechnologien, über die Brandenburg bereits verfügt, wollen wir weiter ansiedeln.“

Vor dem Hintergrund dieser politischen Zielsetzung wurden durch die brandenburgische Landesregierung einige spektakuläre Investitionsvor-

haben gefördert, zu denen auch das Projekt der CargoLifter AG gehört. Dieses Unternehmen eignet sich als besonders aufschlußreiches Fallbeispiel dafür, daß der Staat bei seinen wirtschaftspolitischen Eingriffen an Grenzen stößt.¹⁶

Ansiedlung der CargoLifter AG in Brandenburg

Im Jahr 1996 wurde die CargoLifter AG gegründet. Dieses Unternehmen wollte eine Logistikdienstleistung produzieren, deren Hauptmerkmal der Transport großvolumiger und schwerer Güter sein sollte. Als innovatives Kernelement dieser Dienstleistung war der Betrieb eines Luftschiffes geplant.¹⁷ Umständliche und kostenintensive Straßenschwerlasttransporte wären damit umgangen worden. Ex-

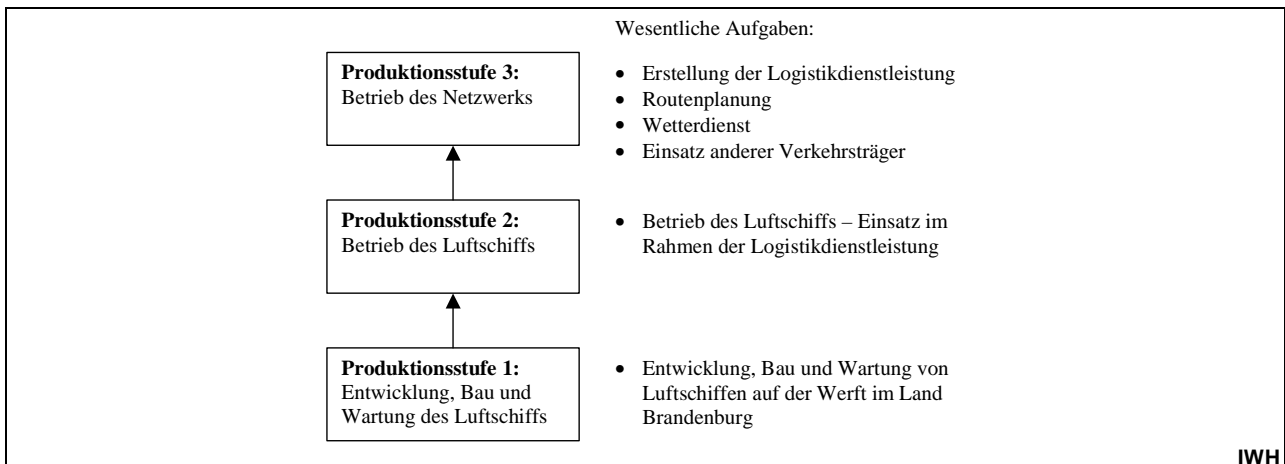
¹⁴ Die Ratingagentur Moody's äußerte kürzlich Bedenken, die kritische Haltung der Regierung gegenüber dem unabhängigen Zentralbankrat könne sich negativ auf die Kreditwürdigkeit Polens auswirken. Vgl. Poland's awkward government, in: *The Economist*, December 2nd 2006, S. 32.

¹⁵ STOLPE, M.: Kräfte Bündeln und Chancen für Brandenburg nutzen, Regierungserklärung vom 24. November 1999, <http://www.brandenburg.de/land/stk/reden/1999/1124.htm>, Zugriff am 31.07.2006.

¹⁶ Dieser Beitrag bezieht sich auf eine umfangreiche Analyse zur Förderung der CargoLifter AG. Vgl. TITZE, M.: Probleme einer strategischen Handelspolitik. Eine Untersuchung am Beispiel der CargoLifter AG. Wiesbaden 2005.

¹⁷ Vgl. SCHNEIDER, W.: Erfahrungen aus meinem Einsatz bei CargoLifter, in: Informationen für Gläubiger und Aktionäre 2003, www.insolnet.de, Zugriff am 28.01.2004.

Abbildung 1:
Stufen des CargoLifter-Produktionsverfahrens



Quelle: Titze, M.: Probleme einer strategischen Handelspolitik. Eine Untersuchung am Beispiel der CargoLifter AG. Wiesbaden 2005, S. 13.

perten bestätigten dieser Technologie gute Marktchancen. Da ein solches Luftschiff aber nicht zur Verfügung stand, mußte es von der CargoLifter AG selbst entwickelt und gebaut werden.¹⁸

Die CargoLifter AG plante ein dreistufiges Produktionsverfahren (vgl. Abbildung 1).

Das mit der Entwicklung und dem Bau des Luftschiffs (Produktionsstufe 1) beauftragte Tochterunternehmen dieser Gesellschaft, die CargoLifter Development GmbH, hatte sich im Land Brandenburg angesiedelt. Sie war eine einhundertprozentige Tochtergesellschaft der CargoLifter AG, die den Status einer Holding hatte.¹⁹

Die brandenburgische Landesregierung gewährte dem Unternehmen Subventionen nach der Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft zur Förderung der gewerblichen Wirtschaft im Rahmen der „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA)“.²⁰ Gegenstand dieser Richtlinie sind nach Nr. 1.2 „Zuwendungen für Investitionsvorhaben der gewerblichen Wirtschaft (...), durch die die Wettbewerbs- und Anpassungsfähigkeit der Wirtschaft (...) gestärkt und neue Arbeitsplätze geschaffen oder vorhandene gesichert werden.“ Das geförderte Investitionsvorhaben im

Fall der CargoLifter AG war der Bau der Werft-halle in Brandenburg, in der später die Luftschiffproduktion (Produktionsstufe 1) stattfinden sollte. Die Investitionssumme belief sich auf insgesamt 79,6 Mio. Euro, und der Zuschuß betrug 39,4 Mio. Euro.²¹ Voraussetzung für die Zuwendung war, daß auf dem Werftgelände in Brandenburg 239 Dauerarbeitsplätze entstehen.

Zahlungsschwierigkeiten im Jahr 2002 führten schließlich zur Insolvenz des Unternehmens. Eine Erhaltungslösung²² im Rahmen des Insolvenzverfahrens konnte nicht umgesetzt werden. Die Werft-halle wurde an einen malaysischen Investor verkauft, der sie zu einer Freizeiteinrichtung umbaute.

Sichtweisen zur Rechtfertigung der Förderung der CargoLifter AG

Es stellt sich die Frage, wie die Förderung der CargoLifter AG zu bewerten ist. Zur Rechtfertigung der Subventionierung dieses Unternehmens können die unterschiedlichsten Argumente herangezogen werden. Sie sind Ausdruck davon, daß es verschiedene Sichtweisen hinsichtlich der Notwendigkeit bzw. Existenz einer derartigen Förde-

¹⁸ Die Idee, ein Luftschiff zum Transport großvolumiger und schwerer Güter einzusetzen, ist nicht neu. Bereits in den 1960er Jahren gab es diesbezüglich Planungen in der Sowjetunion. Vgl. AHNER, H.: Kommt das Luftschiff wieder?, in: Urania Universum. Leipzig, Jena, Berlin 1964, S. 126-137.

¹⁹ Im Jahr 2002 war die CargoLifter AG an fast einem Dutzend Tochtergesellschaften beteiligt, bei den meisten mit 100%. Vgl. TITZE, M., a. a. O., S. 21-23.

²⁰ Bekanntmachung des Ministeriums für Wirtschaft des Landes Brandenburg im Amtsblatt Nr. 1, vom 3. Januar 2001.

²¹ Darüber hinaus erhielt das Unternehmen einige kleinere Subventionsbeträge, so daß sich eine Gesamtförderung von rund 50 Mio. Euro ergibt. Vgl. CARGOLIFTER AG: Informationen über oft wiederholte Pauschal-Argumente bezüglich der CargoLifter AG, in: CargoLifter AG – News, [http://www.cargolifter.com/C1256B02002FDB08/html/230fa288a27cb8f6c1256bbc002cb8c6/\\$file/Pauschal-Argumente.pdf](http://www.cargolifter.com/C1256B02002FDB08/html/230fa288a27cb8f6c1256bbc002cb8c6/$file/Pauschal-Argumente.pdf), Zugriff am 18.05.2002.

²² MÖNNING, R.; SCHNEIDER, W.: Antrag auf Gewährung eines Darlehens aus dem ERP-Fonds zur Entwicklung eines Hybrid-Luftschiffs „Skyship/EURLifter“, 2003.

Tabelle 1:

Verschiedene wirtschaftspolitische Sichtweisen zur Förderung der CargoLifter AG

Sichtweisen		Argumente zur Rechtfertigung der Förderung der CargoLifter AG
1	Korrektur von Marktmängeln	Effiziente Märkte erzeugen
2	Korrektur von Marktmängeln + Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit	Langfristige Einkommens- und Beschäftigungseffekte > kurzfristige Kosten des staatlichen Eingriffs
3	Korrektur von Marktmängeln + Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit + Erzeugen von Marktmacht	Langfristige Außenhandelsgewinne > kurzfristige Kosten des staatlichen Eingriffs

Quelle: Darstellung des IWH.

rung gibt. Ihnen allen gemeinsam ist, daß in irgendeiner Form Marktmängel korrigiert werden müssen. Die Tabelle 1 gibt einen Überblick, welche Sichtweisen sich bei der Förderung der CargoLifter AG herauskristallisieren.

Die erste Sichtweise entspricht einer liberalen Haltung. Staatliche Eingriffe sollten nur bei Marktversagen erfolgen und daher die absolute Ausnahme sein.

Die zweite Sichtweise zielt auf die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit ab. Durch eine staatliche Unterstützung können die Unternehmen Aktivitäten ergreifen (z. B. Investitionen, FuE-Aktivitäten usw.), die sie unter (unvollkommenen) Marktbedingungen nicht durchgeführt hätten. Wettbewerbsfähige Unternehmen generieren Einkommens- und Beschäftigungseffekte in der betreffenden Region, die letztendlich das Motiv für die Förderung sind.

Die dritte Sichtweise erweitert schließlich die zwei vorangegangenen Standpunkte um den Tatbestand der strategischen Handels- und Industriepolitik. Staatliche Eingriffe werden gerechtfertigt, um den technologischen Anschluß an andere Regionen nicht zu verlieren bzw. technologischer Führer auf internationalen Märkten zu werden.

Die folgenden Ausführungen werden die Argumente für die Förderung der CargoLifter AG den einzelnen Sichtweisen zuordnen. An dieser Stelle sei angemerkt, daß diese Sammlung von Argumenten keinesfalls vollständig ist. Es lassen sich sicherlich noch weitere Argumente aufführen. In diesem Beitrag können nur diejenigen detailliert beschrieben werden, die im konkreten Fall der CargoLifter AG unstrittig sind.

Marktmängel im Fall der CargoLifter AG

Bis zur Insolvenz gelang es der CargoLifter AG immerhin, rund 220 Mio. Euro über den Kapitalmarkt zu beschaffen.²³ Fehler im Projektmanagement führten dazu, daß das Projekt immer mehr in Zeitverzug geriet. In der gesamten Projektphase

wurden zudem nur ca. 30% der finanziellen Mittel für FuE-Aktivitäten eingesetzt. Nach der Meinung ausgewiesener Experten aus der Luftfahrtindustrie war dieser Anteil viel zu gering. Unter diesen Umständen mußte eine weitere Zufuhr von finanziellen Mitteln schließlich scheitern.²⁴

Hinweise auf Marktmängel deuteten sich an, als die Finanzierung der im Jahre 2002 im Zuge des Insolvenzverfahrens angestrebten Fortführungslösung mit einem neuen Management nicht gelang. Zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich ein höherer Bedarf an Grundlagenforschung bei der Entwicklung des Luftschiffs (Produktionsstufe 1) ab, als vorab geschätzt wurde. Luftschiffe waren zwar schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelt worden, jedoch ist die Konstruktion des Luftschiffs der CargoLifter AG völlig neuartig (Prallluftschiff mit starrem Kiel, Lastaustauschverfahren, Masserückgewinnungssysteme usw.). Oft sind die aus der Grundlagenforschung gewonnenen Erkenntnisse jedoch nicht direkt verwertbar (z. B. in Form von Patenten), sondern dienen lediglich als Input für weitere FuE-Tätigkeiten.²⁵ Das hohe unternehmerische Risiko und das Problem, die FuE-Ergebnisse nicht direkt verwerten zu können, gestalteten die Finanzierung der Fortführung der CargoLifter AG sehr schwierig (vgl. Abbildung 2).

Verstärkt wurde dieses Problem im Sommer 2002, als zunehmend Bilanzierungsskandale in der „New Economy“ bekannt wurden.

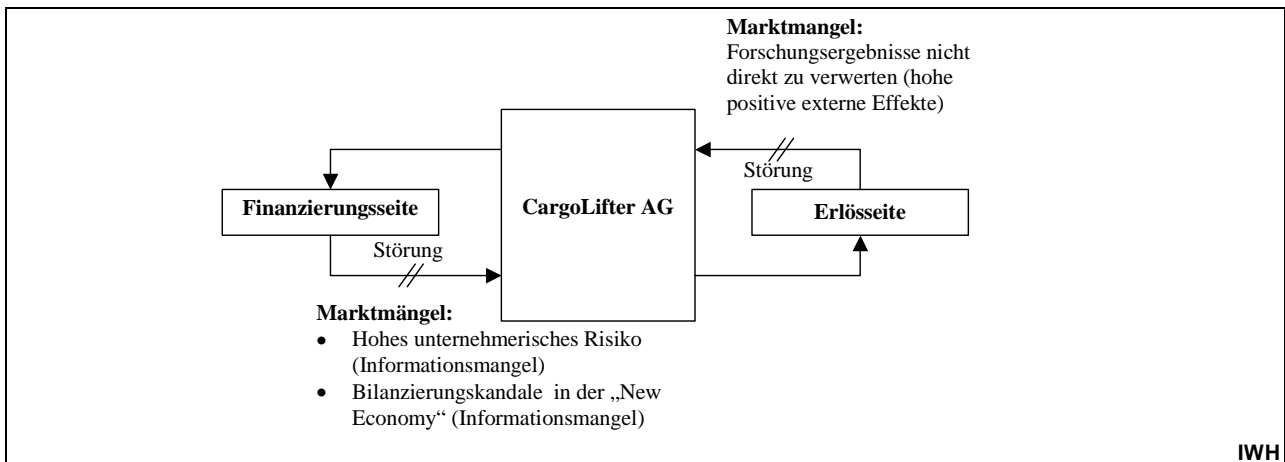
Zusammenfassend läßt sich festhalten, daß man die Insolvenz der CargoLifter AG wegen des mangelhaften Projektmanagements als Ergebnis eines gut funktionierenden Marktes interpretieren kann (Selektionsfunktion). An späterer Stelle ist noch zu prüfen, ob die Entscheidung für die GA-Förderung die Fehler im Projektmanagement auslöste bzw. begünstigte.

²⁴ Vgl. SCHNEIDER, W., a. a. O.

²⁵ Vgl. EWERS, H.-J.; FRITSCH, M.: Zu den Gründen staatlicher Forschungs- und Technologiepolitik, in: Jahrbuch für Neue Politische Ökonomie, Band 6, 1987, S. 108-135.

²³ Vgl. TITZE, M., a. a. O., S. 30 ff.

Abbildung 2:
Marktmängel im Fall der CargoLifter AG



Quelle: Darstellung des IWH.

Ein sicherlich unstrittiger Rechtfertigungsgrund für die Förderung der CargoLifter AG ist das hohe Ausmaß der Grundlagenforschung. Da ihre Ergebnisse nicht direkt verwertbar sind, kann die Grundlagenforschung als öffentliches Gut aufgefaßt werden. Bei den öffentlichen Gütern versagt der Marktmechanismus, weshalb ein staatlicher Eingriff gerechtfertigt ist. Mit gewissen Abstrichen könnte man die Förderung der CargoLifter AG auch mit Informationsmängeln begründen.

Einkommens- und Beschäftigungseffekte im Fall der CargoLifter AG

Die zweite Sichtweise akzeptiert gewisse Marktmängel – im Zentrum steht jedoch die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Durch staatliche Eingriffe sollen Aktivitäten bei den Unternehmen (z. B. Investitionen, FuE-Aktivitäten usw.) ausgelöst werden, die die Unternehmen unter (unvollkommenen) Marktbedingungen so nicht durchgeführt hätten. Durch die GA-Förderung führte die CargoLifter AG eine Investition (Bau der Werfthalle) durch, aus der Einkommens- und Beschäftigungseffekte hätten entstehen können. Die von Großinvestitionen ausgelösten Effekte können sehr vielfältiger Art sein. In diesen Fällen sind folgende Wirkungen interessant:²⁶

- direkte und indirekte Beschäftigungseffekte, die aus der Errichtung der neuen Anlage (Bau der Werfthalle) resultieren;

- direkte und indirekte Beschäftigungseffekte, die vom laufenden Betrieb der neu errichteten Anlage (Entwicklung, Bau und Wartung von Luftschiffen auf der Werft im Land Brandenburg) resultieren;
- Beschäftigungseffekte, die über die Verausgabung des Einkommens der Beschäftigten entstehen, die zunächst direkt oder indirekt an der Errichtung der neuen Anlage (Bau der Werfthalle) teilhaben und später direkt oder indirekt mit deren Betrieb verbunden sind (Entwicklung, Bau und Wartung von Luftschiffen).

Alles in allem waren die Einkommens- und Beschäftigungseffekte das Hauptmotiv für die brandenburgische Landesregierung, der CargoLifter AG Fördermittel zuzuweisen. In der Richtlinie zur Gewährung von Investitionszuschüssen für die gewerbliche Wirtschaft heißt es in Nr. 4.2: „Das Investitionsvorhaben muß geeignet sein, durch Schaffung von zusätzlichen Einkommensquellen das Gesamteinkommen in dem jeweiligen Wirtschaftsraum unmittelbar und auf Dauer nicht unwesentlich zu erhöhen (Primäreffekt).“

Ausnutzen von Marktmacht im Fall der CargoLifter AG

Bei der dritten Sichtweise kommt das strategische Denken der wirtschaftspolitischen Entscheidungsträger unter der Ausnutzung von Marktmacht hinzu. Bei der Produktionsstufe 1 (vgl. Abbildung 1) ist die Entwicklung des Luftschiffs durch einen sehr hohen FuE-Bedarf gekennzeichnet. Expertenschätzungen gingen hier von einem Betrag von 460 bis 580 Mio. Euro aus.²⁷ Zudem treten gerade in der Luftfahrt-

²⁶ Vgl. BRAUTZSCH, H.-U.; LUDWIG, U.: Gesamtwirtschaftliche Effekte von Großinvestitionen, in: Neuere Anwendungsfelder der Input-Output-Analyse in Deutschland. Tagungsband. IWH-Sonderheft 4/2003, S. 151-180.

²⁷ Vgl. SCHNEIDER, W., a. a. O.

industrie sehr hohe Lernkurveneffekte auf.²⁸ Daher wären sinkende Durchschnittskosten sehr wahrscheinlich gewesen. Die sinkenden Durchschnittskosten werden dann an die nachfolgenden Produktionsstufen 2 und 3 (vgl. Abbildung 1) weitergegeben. Sind im relevanten Absatzbereich die Durchschnittskosten der CargoLifter AG geringer als die der etablierten Schwerlasttransportunternehmen, dann kann die CargoLifter AG den Markt als einziger Anbieter bedienen. Stabil wird diese Marktstellung, wenn potentielle Nachahmer den Markteintritt wegen möglicher hoher versunkener Kosten scheuen.²⁹ Unter diesen Bedingungen hätte die CargoLifter AG mit ihrer Logistikdienstleistung im Ergebnis überdurchschnittliche Gewinne auf den internationalen Märkten erreichen können. Dieses Kalkül könnte man sich in der brandenburgischen Landesregierung zu Nutze machen, indem sie mit Subventionen der CargoLifter AG zu einem „head-start“ auf Weltmarktebene verhilft. Dadurch kann ein Vorsprung erreicht werden, der von der Konkurrenz nicht mehr aufzuholen ist. Sind die auf den internationalen Märkten erzielten Gewinne größer als die Subvention, kommt es zu einem Nettowohlfahrtseffekt.³⁰

Beurteilung der Förderung im Fall der CargoLifter AG

Aus den vorangegangenen Abschnitten ist ersichtlich, daß Argumente für eine Förderung der CargoLifter AG vorgelegen haben. Grundsätzlich sollte ein Förderinstrument drei Kriterien³¹ erfüllen:

- **Treffsicherheit:** Mit dem Instrument sollte langfristig ein klar definierter wirtschaftspolitischer Zielwert (z. B. Erhöhung der Anzahl an Arbeitsplätzen um einen bestimmten Wert) erreicht werden können.

²⁸ Vgl. BLETSCHACHER, G.; KLODT, H.: Strategische Handels- und Industriepolitik – Theoretische Grundlagen, Branchenanalysen und wettbewerbspolitische Implikationen. Tübingen 1992, S. 74 ff.

²⁹ Vgl. BAUMOL, W. J.: Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industry Structure, in: The American Economic Review, Jahrgang 72, März 1982, S. 1-15.

³⁰ Vgl. BRANDER, J. A.; SPENCER, B. J.: Export Subsidies and International Market Share Rivalry, in: Journal of International Economics, Vol. 18, 1985, S. 83-100. – KRUGMAN, P. R.: Is Free Trade Passé?, in: Economic Perspectives, Jahrgang 1, Heft 2 1987, S. 131-144. – RAUSCHER, M.: Markteintritt durch Exportsubventionen, in: Zeitschrift für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Band 110, 1990, S. 83-91.

³¹ Diese Aufzählung ließe sich ohne weiteres erweitern. Bei den hier genannten Kriterien handelt es sich um Anforderungen, die mindestens erfüllt sein müssen.

- **Anreize:** Das Instrument sollte Anreize bieten für den Empfänger der Subvention, durch seine wirtschaftliche Tätigkeit langfristig aus gesamtwirtschaftlicher Sicht wünschenswerte Ergebnisse zu erreichen (z. B. Verhinderung von Gewöhnungseffekten, Erhöhung der FuE-Aktivitäten usw.).
- **Effizienz:** Wenn das Unternehmen mit zusätzlicher Liquidität versorgt wird, dann muß das Instrument so wirken, daß das Unternehmen diese finanziellen Mittel bestmöglich einsetzen kann. Sie führen also in keiner anderen Verwendung zu einem besseren Ergebnis.

Im Fall der CargoLifter AG kann man feststellen, daß die GA-Förderung keines dieser drei Kriterien erfüllte.

Fehlende Treffsicherheit im Fall der CargoLifter AG

Legt man einen kurzfristigen Zeitraum zugrunde, haben die Fördermittel zweifelsfrei dazu beigetragen, die Finanzierungsengpässe der CargoLifter AG zu beseitigen. Dadurch wurden kurzfristig Marktängel korrigiert (Sichtweise 1) sowie durch den Bau der Werfthalle die Grundlagen für die Generierung von Einkommens- und Beschäftigungseffekten (Sichtweise 2) und Außenhandelsgewinnen (Sichtweise 3) gelegt. Aus langfristiger Sicht kann die GA-Förderung der CargoLifter AG keinesfalls als treffsicher bezeichnet werden. Expertenschätzungen während des Insolvenzverfahrens gingen davon aus, daß man bis zur Serienreife des Fluggerätes eine Summe von 460 bis 580 Mio. Euro für FuE-Aktivitäten benötigt hätte.³² Der überwiegende Anteil davon hätte den Bereich der Grundlagenforschung betroffen, der aber gerade durch Marktversagen gekennzeichnet ist. Ein treffsicheres Förderinstrument müßte finanzielle Mittel in etwa dieser Größenordnung freisetzen. Die Höhe der GA-Förderung ist jedoch an die Summe des Investitionsvorhabens (Baukosten der Werfthalle 79,6 Mio. Euro) gebunden. Daher sind bei der CargoLifter AG nur 39,4 Mio. Euro für FuE-Aktivitäten frei geworden.

Fehlende Anreize im Fall der CargoLifter AG

Die Aussicht auf die GA-Förderung gab letztendlich den Anreiz, daß sich die CargoLifter AG für den Bau der Werfthalle entschied. Damit ging die CargoLifter AG versunkene Kosten³³ ein, und das Unternehmen hat sich an einen Markteintritt ge-

³² Vgl. SCHNEIDER, W., a. a. O.

³³ Versunkene Kosten sind der Wiederverkaufswert von Vermögensteilen minus deren Anschaffungskosten.

bunden.³⁴ Dieses Signal muß aber für die Marktakteure (Finanziers, Wettbewerber, Nachfrager usw.) glaubwürdig sein, und das war bei der Cargo-Lifter AG nicht der Fall. Die Werfthalle wurde im Jahr 2000 fertiggestellt, aber wesentliche Entwicklungsschritte für das Luftschiff waren noch nicht abgeschlossen. Der Markteintritt hätte in absehbarer Zukunft nicht vollzogen werden können. Die in Aussicht stehenden GA-Mittel für den Bau der Werfthalle stellten demnach einen aus gesamtwirtschaftlicher Sicht unerwünschten Anreiz für die CargoLifter AG dar, eine Kapazität zu errichten, die vom Markt keineswegs als glaubwürdiges Signal verstanden werden würde.

Fehlende Effizienz im Fall der CargoLifter AG

Die GA-Förderung war im Fall der CargoLifter AG nicht effizient. Der Bau der Werfthalle hat Eigenmittel sowie finanzielle Mittel für den Unterhalt der Werfthalle und das Werftpersonal gebunden (239 eingestellte Arbeitskräfte, die beim Bau des Luftschiffs eingesetzt werden sollten). Die finanziellen Mittel hätten aber einer besseren Verwendung – den FuE-Tätigkeiten – zugeführt werden müssen, um die Entwicklung des Luftschiffs abzuschließen. Ausdruck dieser Ineffizienz ist, daß in der gesamten Projektphase nur ca. 30% des Kapitals für FuE-Aktivitäten eingesetzt wurden. Mit einer Ausweitung der FuE-Aktivitäten hätte man einen flugfähigen Erprobungsträger entwickeln und präsentieren können. Dies baut zweifelsfrei Informationsdefizite auf der Finanzierungsseite ab und eröffnet damit weitere Finanzierungsmöglichkeiten.

Wirtschaftspolitische Schlußfolgerungen

Abschließend muß man festhalten, daß die GA-Förderung im Fall der CargoLifter AG versagt hat. Die brandenburgische Landesregierung hätte erkennen müssen, daß die CargoLifter AG noch umfassende FuE-Aktivitäten durchführen mußte. Das Versagen ist letztendlich Ausdruck von Informationsmängeln des Staates. Informationsmängel sind nur einer von vielen Kritikpunkten, die gegen einen staatlichen Eingriff im Zusammenhang mit der Förderung von Unternehmen vorgetragen werden.³⁵ Es stellt sich die Frage, ob die Entscheidungsträger der Wirtschaftspolitik wirklich besser informiert

sein können als die Akteure auf den Märkten.³⁶ Das ist aus praktischer Sicht zu bezweifeln. In letzter Konsequenz bedeutet das, daß auf derartige wirtschaftspolitische Eingriffe ganz verzichtet wird.

Ob trotz der vielen Risiken eine Förderung von Unternehmen durchgeführt wird, ist letztendlich auch ein politökonomisches Problem. Wenn man sich aber mit einem gewissen Restrisiko für einen Eingriff entscheidet, dann muß vor jeder Fördermittelzusage detailliert geprüft werden, ob das avisierte Förderinstrument treffsicher sowie effizient ist und ob von ihm aus gesamtwirtschaftlicher Sicht gewünschte Anreize ausgehen. Die Indizien sprechen dafür, daß genau das im Fall der CargoLifter AG nicht bzw. nur unzureichend geschehen ist.

Grundsätzlich ist kritisch zur GA-Förderung anzumerken, daß der Zuwendungsempfänger die Arbeitsplätze höchstens für einen Zeitraum von fünf Jahren sichern muß. Er ist nach Ablauf der fünf Jahre nicht mehr an den Standort in der betreffenden Region gebunden. Unter Ausnutzung von Mitnahmeeffekten kann sich das entsprechende Unternehmen aus der Region zurückziehen. Die durch die Förderung induzierten Arbeitsplätze würden danach wieder wegfallen.

Epilog

Der Fall der CargoLifter AG ist darüber hinaus ein Beispiel für regulatorische Risiken bzw. Chancen.³⁷ Großvolumige und schwere Güter werden heute meist als Straßenschwerlasttransporte abgewickelt. Damit einher gehen hohe negative externe Effekte. Das sind insbesondere Stauungskosten (Zeit- und Betriebskosten) sowie die Kosten für eine Anpassung der Straßeninfrastruktur (z. B. Anhebung von Brücken, Befestigung und Ausbau von Straßen usw.). Eine Form der Internalisierung dieser negativen externen Effekte wäre z. B. das absolute Verbot von Straßenschwerlasttransporten. Der regulatorische Eingriff hätte der CargoLifter AG bzw. dieser neuen Technologie – quasi über Nacht – ein enormes zusätzliches Absatzpotential beschert. Unter diesen Umständen hätte es sicherlich noch mehr Impulse für eine private Finanzierung der CargoLifter AG gegeben.

Mirko Titze
(*Mirko.Titze@iwh-halle.de*)

³⁴ Vgl. TIROLE, J.: *The Theory of Industrial Organization*, 6th edition. Cambridge, London 1993, S. 314-323.

³⁵ Vgl. hierzu z. B. WILLMS, M.: *Strukturpolitik*, in: Bender, D. u. a. (Hrsg.), *Vahlens Kompendium der Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik*, Band 2, 6. Auflage. München, 1995, S. 371-404.

³⁶ Vgl. hierzu insbesondere HAYEK v., F. A.: *Die Anmaßung von Wissen*, Neue Freiburger Studien, *Wirtschaftswissenschaftliche und wirtschaftsrechtliche Untersuchungen*, Nr. 32. Tübingen 1996.

³⁷ Vgl. TITZE, M., a. a. O., S. 100-102.