

JAHRESBERICHT 2000

Über die Arbeiten gemäss Vertrags-Nr. **74943**

Titel des Projekts:

Abgeltungen bei Infrastrukturanlagen? Grossprojekte zwischen Widerstand und Akzeptanz

Zusammenfassung:

Die Realisierung von Grossprojekten stellt politische Entscheidungsträger häufig vor grosse Herausforderungen - nicht selten sehen sie sich mit heftiger lokaler Opposition gegen Projekte aller Art konfrontiert. Proteste gegen einen Flughafenausbau, gegen nukleare Endlager oder gegen Übertragungsleitungen dokumentieren dies. Gibt es Möglichkeiten, die Gegner umzustimmen? Bieten Abgeltungen hierfür einen Beitrag?

Die Studie zeigt, dass lokaler Widerstand mit der ungleichen Nutzen- und Kostenverteilung der Projekte zusammenhängt. Abgeltungszahlungen von Nutzniessern an vom Entscheid negativ betroffene Gruppen stossen dabei auf unterschiedliche Reaktionen. Abgeltungen werden in Bereichen wie der Wasserkraft eher akzeptiert als in Bereichen, wo Projekte mit einem potenziell hohen Risiko verbunden sind (Nuklearanlagen). Oft dürften dabei Risiken mit tiefen Eintrittswahrscheinlichkeiten aufgrund eines Informationsdefizits überschätzt werden. Bei Risikoüberschätzung scheint eine Politik der kompetenten Informationsbereitstellung und der Selbstbindung des Betreibers an einen Verhaltenskodex der Abgeltungslösung überlegen zu sein.

Die Interdependenz zwischen Markt und Moral in der Infrastrukturpolitik kann zudem erklären, weshalb Sachleistungen bei der Standortbevölkerung oft auf grössere Akzeptanz stossen als rein monetäre Abgeltungen. Eine Politik die sich daran orientiert, durch prozedurale Fairness bei der Standortsuche ein Vertrauenspotenzial zwischen den Nutzungskonkurrenten aufzubauen, verspricht einigen Erfolg. Ein institutioneller Dialog durch weitreichende Mitwirkungsrechte für die lokal betroffene Bevölkerung und die Gründung von Spezialregionen für einzelne Infrastrukturprojekte werden vorgeschlagen.

Dauer des Projekts: **1. Oktober 1999 - 30. August 2000**

Beitragsempfänger

(Institution, Büro): **Wirtschaftswissenschaftliches Zentrum WWZ der Universität Basel**

Berichtersteller/in: **Prof. Dr. René L. Frey und lic. rer. pol. Christoph Schaltegger**

Adresse: **Wirtschaftswissenschaftliches Zentrum WWZ der Universität Basel
Petersgraben 51, 4003 Basel**

Telefon: **061 / 276 33 58**

Fax: **061 / 267 33 40**

E-Mail: **Christoph.Schaltegger@unibas.ch**

Abgeltungen bei Infrastrukturanlagen?

Grossprojekte zwischen Widerstand und Akzeptanz

1. Projektziele

Warum haben demokratische Gesellschaften heute Schwierigkeiten, grosse Infrastrukturprojekte zu realisieren? Gibt es Möglichkeiten, die Gegner umzustimmen? Bieten Abgeltungen hierfür einen Beitrag? Unsere Untersuchung behandelt diese Fragen aus wirtschaftswissenschaftlicher Sicht. Dabei stehen folgende Aspekte im Vordergrund:

- Wodurch wird Widerstand gegen Infrastrukturprojekte ausgelöst?
- Welche Verfahren zur Projektrealisierung werden grundsätzlich angewandt?
- Lassen sich unter diesen Gesichtspunkten Typen von Projekten unterscheiden?
- Welche Arten von Untersuchungen gibt es zu dieser Frage?
- Wann ist ein Projekt insgesamt von Nutzen? Wie sehen die Verteilungswirkungen aus?
- Sollen Abgeltungen ausgerichtet werden, um die Betroffenen zu entschädigen?
- Gibt es Alternativen zu Abgeltungen? Welche?
- Wie könnte eine Infrastrukturpolitik in Zukunft ausgestaltet werden?

2. Ergebnisse

Wodurch wird Widerstand gegen Infrastrukturprojekte ausgelöst? Asymmetrische Nutzen- und Kostenverteilung

Die Studie zeigt, weshalb Infrastrukturanlagen auf Widerstand stossen, auch wenn sie der grossen Mehrheit eindeutig einen Nettonutzen verschaffen. Projekte wie nukleare Endlager, Kraftwerke, Mülldeponien, Antennen, Übertragungsleitungen, Flughäfen, Bahnlinien usw. verursachen zwar breit gestreute Nutzen. Die negativen Auswirkungen fallen jedoch oft konzentriert bei der Standortbevölkerung an. Wenn aus Sicht der Betroffenen die Nachteile überwiegen, ist es nicht erstaunlich, dass konkrete Infrastrukturprojekte auf politischen Widerstand stossen. Dieses Problem wird als St. Floriansprinzip bezeichnet. Die Lösung lautet: Ja zum Infrastrukturprojekt, aber "Not In My Backyard" (sog. NIMBY-Problematik).

Der entscheidende Grund für lokalen Widerstand gegen grosse Infrastrukturprojekte hängt mit der ungleichen Verteilung von Nutzen und Kosten zusammen. Dies verstösst gegen Fairnessvorstellungen und den Schutz von berechtigten Minderheitsanliegen in demokratischen Gesellschaften.

Welche Verfahren zur Projektrealisierung werden grundsätzlich angewandt? Die Schweiz - (k)ein Sonderfall

Widerstand gegen grosse Infrastrukturprojekte ist kein typisch schweizerisches Phänomen. Konflikte um Anlagen sind in den meisten demokratischen Gesellschaften zu beobachten. Steigender Wohlstand, bessere Interessenorganisation und genauer definierte Nutzungs-, Verfügungs- und Eigentumsrechte machen den Widerstand heute einfacher als früher.

Trotz ähnlicher Problemlage unterscheiden sich die politischen Strategien zur Lösung der Interessenkonflikte. Im Vergleich zu anderen europäischen Staaten ist die lokale Mitsprache bei Infrastrukturprojekten in der Schweiz stark ausgebaut ("bottom-up"-Ansatz). Kurzfristig wirkt sich dies gelegentlich als faktisches Veto lokal Betroffener aus. Andere Staaten planen ihre Projekte dagegen zentral und messen der lokalen Mitsprache weniger Gewicht bei. Die Durchführung von Vorhaben folgt in diesem Fall einem "top-down"-Ansatz. Die vorliegende Studie zeigt, dass die zentrale Planung und Durchführung von Infrastrukturanlagen dem spezifisch schweizerischen "bottom-up"-Ansatz lokaler Mitspracherechte nicht a priori überlegen ist. Der "bottom-up"-Ansatz bietet dem Widerstand eine demokratische Plattform und läuft deshalb weniger Gefahr, dass der Widerstand radikale und militante Züge annimmt. Allerdings ist auch in der Schweiz der "Königsweg" in der Infrastrukturpolitik noch nicht gefunden.

Lassen sich unter diesen Gesichtspunkten Typen von Infrastrukturprojekten unterscheiden? Bereich - Ausdehnung - Risiko

Infrastrukturanlagen aller Art zeigen zahlreiche Auswirkungen und fordern deshalb unterschiedlichen Widerstand heraus. Unsere Studie nimmt daher eine Kategorisierung der Infrastrukturanlagen nach drei Kriterien vor:

- Infrastrukturbereich (Verkehr, Energie, Telekommunikation, Freizeit, Entsorgung)
- Ausdehnung (Punkt- und Netzinfrastuktur)
- Risiko (hohe und tiefe Eintrittswahrscheinlichkeit)

Infrastrukturbereich: Im Bereich des Luft- und Schienenverkehrs und der Telekommunikation lässt sich ein steigender Interessenkonflikt feststellen. Die Zunahme von Sonderabfällen und damit die Nachfragesteigerung im Entsorgungsbereich bergen zunehmendes Konfliktpotenzial. Ähnliches gilt für den grösser werdenden Engpass bei der Lagerung radioaktiver Abfälle und für den an Bedeutung gewinnenden Freizeitsektor.

Ausdehnung: Es kann angenommen werden, dass die Netzinfrastuktur im Vergleich zur Punktinfrastuktur mit mehr Widerstand zu rechnen hat. Netzinfrastrukturen haben den Nachteil ihrer räumlichen Ausdehnung. Die Interessen sind im Gegensatz zur Punktinfrastuktur nicht an einem Standort gebündelt und lassen sich daher schlechter identifizieren. Dabei spielt gelegentlich auch Neid zwischen den Gemeinden oder den einzelnen Grundstückbesitzern eine Rolle. Neid kann durch Ungleichbehandlung von Betroffenen entstehen.

Risiko: Verseuchungsgefahr bei Deponien oder Verstrahlungsgefahr bei nuklearen Endlagern und dergleichen sind Risiken mit sehr tiefer statistischer Eintrittswahrscheinlichkeit. Der potenzielle Schaden kann aber existenzgefährdend sein. Untersuchungen zur Risikowahrnehmung zeigen, dass Risiken mit potenziell katastrophalen Folgen im Vergleich zum statistischen Risiko tendenziell überschätzt werden. Bei tiefen Risikowahrscheinlichkeiten, aber sehr hohen potenziellen Nachteilen wird deshalb auch in Zukunft mit Widerstand zu rechnen sein.

Welche Arten von Untersuchungen zu Infrastrukturprojekten gibt es? ***Empirische Ergebnisse***

Empirische Arbeiten zur Messung und Beurteilung von Infrastrukturprojekten sind sehr unterschiedlich. Einige Arbeiten berechnen die Auswirkungen auf Grund "objektiver" Grössen (Wertschöpfung, Arbeitsplätze, Lärm etc.). Daraus lassen sich Folgerungen für eine zukünftige Abgeltungspolitik ziehen. Monetäre Leistungen als Entschädigung für Schäden stehen dabei im Vordergrund. Beispielswei-

se fallen Abgeltungslösungen vom Typ Wasserzins darunter. Dieser stellt eine Abgeltung zur Nutzbarmachung von Wasser als Produktionsfaktor dar.

Inzidenzanalysen untersuchen anhand von Fallbeispielen die Verteilungswirkungen. Sie zeigen auf Grund "subjektiver" Grössen (persönliche Wertschätzung), wer von Infrastrukturanlagen profitiert und wer Nachteile erleidet. Auf diese Weise kann der Kreis identifiziert werden, der für Abgeltungszahlungen grundsätzlich in Frage käme.

Kapitalisierungsstudien zeigen, dass Projekte Anpassungsreaktionen auf den Boden-, Immobilien- und Mietmärkten zur Folge haben. Bei genügend flexiblen Märkten führen Abgeltungszahlungen mit räumlichem Bezug dazu, dass die Anpassung wieder rückgängig gemacht wird. Im Endeffekt resultiert dann keine oder keine ausreichende reale Vermögensveränderung für die Betroffenen.

Je nach Analysemethode gelangt eine Abschätzung der Grössenordnung von Abgeltungen zu unterschiedlichen Ergebnissen. Einen Extremwert stellt das nukleare Endlager am Wellenberg dar, wo 24 % der Projektsumme für Abgeltungszahlungen eingeplant sind.

Wann ist ein Projekt insgesamt von Nutzen und wie sehen die Verteilungswirkungen aus? Auktionen und Abgeltungen in der Infrastrukturpolitik

Zur Lösung von Interessenkonflikten in der Infrastrukturpolitik hat die Wirtschaftswissenschaft Auktionskonzepte entwickelt. Die grundsätzliche Überlegung der Konzepte basiert auf folgendem Mechanismus: Wenn der Bau und Betrieb einer Anlage von der Mehrheit einer Gesellschaft gewünscht, von einer Minderheit jedoch abgelehnt wird, so entsteht Widerstand auf Grund eines Umverteilungsproblems. Die naheliegende Lösung lautet: Kompensation der Verlierer durch die Gewinner. Das könnte theoretisch wie folgt aussehen: Alle Personen einer Region werden nach ihrer Wertschätzung (in monetären Grössen) des Projekts befragt. Wer einen positiven Nutzen zu ziehen glaubt, gibt einen positiven Betrag an und umgekehrt. Wenn die gesellschaftliche Wertschätzung insgesamt grösser als Null ist, so ist das Infrastrukturprojekt gewünscht. Ist der Wert dagegen negativ, so sollte auf die Anlage verzichtet werden. Wenn die Infrastrukturanlage von der Gesellschaft gewünscht wird, können diejenigen, die einen positiven Betrag angegeben haben, diesen in einen Fonds einzahlen. Solche, die einen negativen Betrag genannt haben, erhalten aus diesem Fonds eine Abgeltung. Im Endeffekt sind alle mindestens so gut gestellt wie in der Ausgangssituation. Wer die Infrastrukturanlage als wünschenswert erachtet, erhält die Anlage. Wer Nachteile aus der Anlage erwartet, erhält eine finanzielle Kompensation. Eine solche individuelle Befragung zur Bestimmung der Abgeltungsempfänger und der Abgeltungshöhe hat drei entscheidende Vorteile:

- Sie besagt, ob eine Infrastrukturanlage gebaut oder betrieben werden soll.
- Sie zeigt, wer Nutzniesser und wer Kostenträger von Infrastruktureffekten ist. Abgeltungen lassen sich damit zielgenau ausrichten.
- Sie löst das Finanzierungsproblem von Abgeltungen.

In der Praxis muss selbstverständlich ein einfacheres Vorgehen gewählt werden. Beispielsweise stellt die demokratische Abstimmung eine Annäherung an die individuelle Befragung dar. Sie liefert Aussagen darüber, ob die Infrastrukturanlage von gesamtgesellschaftlichem Nettonutzen ist und wer (räumlich gesehen) Abgeltungszahlungen erhalten soll, nicht aber über die Abgeltungshöhe. Zudem taucht ein Finanzierungsproblem auf. Dieses kann zum Beispiel dadurch gelöst werden, dass mit der Annahme eines Projekts auch die Finanzierung aus allgemeinen Steuern (Leistungsfähigkeitsprinzip) oder durch Gebühren (Äquivalenz- oder Nutzniesserprinzip) erfolgt.

Theoretisch sind Auktionen die "sauberste" Lösung. Sie stellen zusätzlich sicher, dass niemand tiefere Summen bekannt gibt, als die Infrastrukturanlage der betreffenden Person tatsächlich wert ist. Dabei werden den potenziellen Standortgemeinden steigende Abgeltungsbeträge angeboten. Jene Gemeinde, die als erste bereit ist, die Infrastrukturanlage zuzulassen, erhält die Anlage. Dafür werden ihr von allen anderen Nutzniessern Abgeltungszahlungen für die negativen Auswirkungen geleistet.

Sollen Abgeltungen ausgerichtet werden, um die von Infrastrukturprojekten negativ Betroffenen zu entschädigen? Das Problem der moralischen Kosten von Abgeltungen

Abgeltungen werden in gewissen Bereichen der Infrastrukturpolitik akzeptiert (z.B. bei der Wasserkraftnutzung), in anderen Bereichen abgelehnt (nukleare Endlager). Wo Abgeltungen abgelehnt werden, ist oft das Argument zu hören: "Wir lassen uns doch nicht bestechen!". Wenn Abgeltungen zu unterschiedlichen Reaktionen führen, liegt es nahe, anzunehmen, dass diese Lösung einen Aspekt vernachlässigt, der entscheidend für den Widerstand ist.

Abgeltungslösungen orientieren sich an den Konsequenzen von Entscheidungen, nicht aber an deren Zustandekommen. In gewissen Bereichen spielt das Verfahren der Entscheidungsfindung eine wichtige Rolle. Es beeinflusst das individuelle Entscheidungskalkül. Informationskosten und moralische Aspekte können in diesem Zusammenhang individuelle Entscheidungen systematisch tangieren.

Ein wichtiger Verfahrensaspekt betrifft die Kosten der Akzeptanz von Kompensationen. Abgeltungen zu akzeptieren führt bei den Betroffenen zu moralischen Kosten: Man gilt als bestechlich. Im politischen Bereich spielen moralische Aspekte eine grosse Rolle – im Gegensatz zu privaten Märkten, wo die Individuen mit den vollen Opportunitätskosten ihrer moralischen Entscheidung konfrontiert werden. Es ist deshalb in der Politik besonders einfach, Abgeltungen als moralisch verwerflich zurückzuweisen.

Gibt es Alternativen zu Abgeltungen?

(1) Information, Sachleistungen und individuelle Leistungen

In Infrastrukturbereichen, in denen monetäre Abgeltungen keinen Beitrag zur Konfliktlösung leisten, sollten Alternativen gesucht werden. Dies ist vor allem dort wichtig, wo die Annahme von monetären Abgeltungen moralische Kosten aufweist. In der Infrastrukturpolitik sind kurzfristig folgende Verfahrensaspekte zu beachten:

- kompetente Informationspolitik
- Abgeltungen in Form von Sachleistungen
- individuelle Leistungen (zum Beispiel Schaffung von Arbeitsplätzen oder Kaufangebote zum Landerwerb)

Kompetente und glaubwürdige Informationspolitik: Ein Verfahrensaspekt betrifft das Risiko. Risiken mit kleinen Eintrittswahrscheinlichkeiten werden konsequent überschätzt, weil die Informationen zur richtigen Risikoeinschätzung fehlen. Die Risikoüberschätzung bietet der Betreiberfirma eine Chance: Kompetente und glaubwürdige Information erhöht die Akzeptanz für Projekte, weil ein höherer Informationsstand die Risikowahrnehmung bei kleinen Eintrittswahrscheinlichkeiten verringert. Eine kompetente und glaubwürdige Informationspolitik verspricht daher bei grossen potenziellen Nachteilen und geringen Eintrittswahrscheinlichkeiten mehr Erfolg als reine Abgeltungen. Glaubwürdigkeit ist dabei zentral. Zum Beispiel sind Beiräte besonders glaubwürdige Institutionen, wenn die Selbstbindung der Betreibergesellschaft an die Empfehlungen des Beirats gewährleistet ist. (Der Erfolg einer kompetenten und glaubwürdigen Informationspolitik ist jedoch beschränkt. Schliesslich treten nicht alle Nachteile von Infrastrukturanlagen mit kleiner Wahrscheinlichkeit auf.)

Abgeltungen in Form von Sachleistungen: Sachleistungen vermögen die moralischen Kosten der Akzeptanz von Abgeltungen zu reduzieren, weil sie gedanklich eine Verbindung von Nachteilen auf der einen Seite und Beseitigung oder Verringerung dieser Nachteile auf der anderen herstellen. So gesehen ist es wichtig, dass Abgeltungen als Sachleistungen in der gleichen Dimension wie der Nachteil ausgerichtet werden. Wenn Sachleistungen als "Reparatur"-Leistung aufgefasst werden, stehen die Chancen des Infrastrukturbetreibers gut, den Bestechungsvorwurf zu vermeiden.

Individuelle Leistungen: Abgeltungen werden vielfach als Kollektivgut der Standortgemeinde angeboten. Moralische Argumente zur Ablehnung sind in diesem Fall für den Einzelnen besonders einfach. Als Einzelperson ist man schliesslich nicht mit den vollen Opportunitätskosten der Entscheidung konfrontiert. Moralische Argumente zur Ablehnung eines Abgeltungsangebots werden hingegen viel schwieriger, wenn sie persönliche Folgen (Kosten oder Verzicht auf Vorteile) nach sich ziehen. Individuelle Leistungen – beispielsweise in Form von Arbeitsplätzen oder Landerwerb – führen dazu, dass moralisches Verhalten einen Preis erhält und daher weniger entscheidungsrelevant wird.

(2) Fairness, Kompetenz und Spezialregionen

Längerfristig können weitere Verfahrensaspekte von Bedeutung sein:

- Fairness und Kompetenz
- Spezialregionen

Fairness und Kompetenz: Verfahren in der Infrastrukturpolitik, die eine vollumfängliche Beteiligung der Betroffenen und einen Diskussionsprozess um alternative Lösungswege zulassen, spielen eine wichtige Rolle bei der Bildung von Vertrauen. Der demokratische Diskussionsprozess durch direkte Volksrechte ist eine solche Möglichkeit.

Spezialregionen: Abgeltungsangebote scheitern gelegentlich daran, dass sie bei denjenigen, die keine Abgeltungen erhalten sollen, Neid verursachen. Die Gründung von demokratisch organisierten Spezialregionen ("special districts") im Einflussbereich einer Infrastrukturanlage erlaubt die Einbindung von Nutzniessern und Kostenträgern in ein demokratisch legitimes Verfahren. Damit sind alle Verhandlungspartner im politischen Prozess so berücksichtigt, dass gemeinsam nach Lösungen gesucht werden kann. Am Beispiel der Netzinfrastruktur zeigt sich der Vorteil solcher Spezialregionen gegenüber dem status quo. Während heute Betreiber mit unzähligen Gemeinden und Grundstückbesitzern in Verhandlungen treten müssen, könnten Spezialregionen zu einer Vereinfachung des Verhandlungsprozesses führen. Wer von einem Vorhaben profitieren möchte, tritt einer Infrastrukturregion bei und einigt sich im demokratischen Prozess mit den anderen, wer in welchem Umfang Abgeltungen erhalten soll.

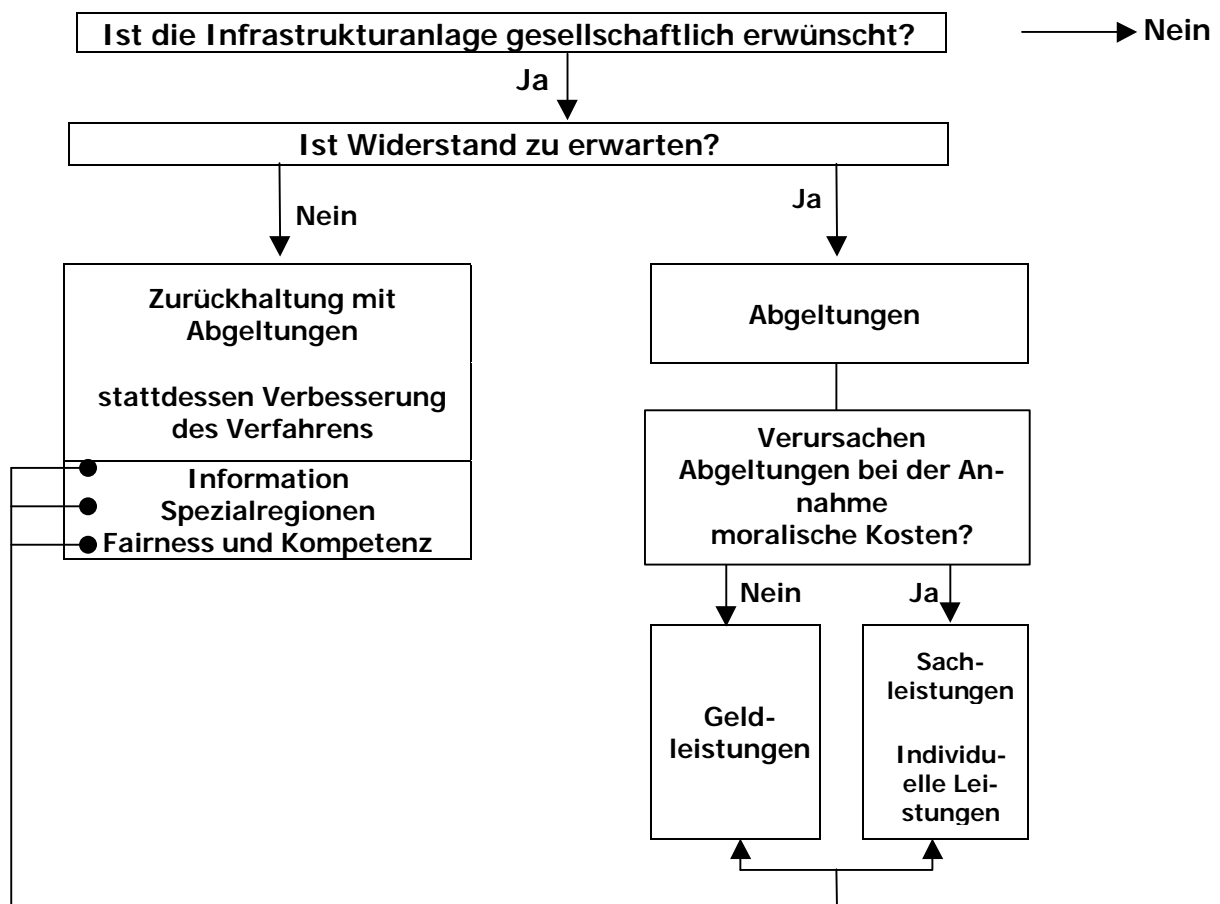
Wer der Infrastrukturregion nicht beitreten will, wird vom Nutzen der Anlage ausgeschlossen. Ein Freifahrer-Verhalten ist damit unmöglich. Eine denkbare Infrastrukturregion gemäss diesem Gedanken liesse sich beispielsweise bei der Abfallentsorgung einrichten. In jenen Bereichen, wo ein Ausschluss nicht oder nur schlecht möglich ist, können höhere Benutzungspreise für Outsider einen Anreiz bieten, einer Infrastrukturregion beizutreten. Im Fall von Nuklearanlagen könnte über Strompreisdifferenzierung die Freifahrer-Problematik in Grenzen gehalten werden.

Infrastrukturregionen sind mit den "special districts" der USA vergleichbar. Unterschiedliche Funktionen wie Erziehung, Umweltschutz, Transport, Polizei, Feuerwehr, Erholung und Freizeit und ähnliche werden in speziellen Gebietskörperschaften angeboten. Sie sind gemäss einer amerikanischen Untersuchung besonders effizient bei der Bereitstellung von öffentlichen Aufgaben. Diese "special districts" sind flexibel und unbürokratisch ausgestaltet: Ihre Organisation ist relativ autonom, einmal mit direktdemokratischen Volksrechten ausgestattet, ein andermal repräsentativ-demokratisch. In einigen Fällen werden "special districts" der USA auch weniger autonom, als Verwaltungsabteilung, "gemanagt". Der Vorschlag der demokratischen Spezialregionen entspricht den autonomen "special districts".

Wie könnte die Infrastrukturpolitik in Zukunft ausgestaltet werden? Leitfaden in Thesen

Ausgehend von der Fragestellung der Studie "Abgeltungen bei Infrastrukturanlagen?" bietet sich folgender Leitfaden an:

Abbildung 1:



In einem ersten Schritt stellt sich die Frage, ob ein konkretes Infrastrukturprojekt überhaupt gesellschaftlich von Vorteil ist.

These 1: Zur Beurteilung, ob ein Infrastrukturprojekt von Vorteil ist, bietet sich die individuelle Befragung an. Demokratische Abstimmungen können als Annäherung an die individuelle Befragung angesehen werden (Abschnitt 6).

In einem zweiten Schritt interessiert die Frage, ob mit Widerstand gegen das Infrastrukturprojekt zu rechnen ist.

These 2: Die Stärke des Widerstands für Infrastrukturprojekte bestimmt sich nach der Stärke von involvierten Interessengruppen. Die Stärke von Interessengruppen bestimmt sich ihrerseits nach dem zu erwartenden "Gewinn" durch die Interessenvertretung (Zunahme an Mitgliedern, Zunahme an politischem Einfluss, Möglichkeiten zur finanziellen Besserstellung der eigenen Mitglieder etc.). Homogene Verbände sind im Allgemeinen politisch besonders einflussreich (Absch. 2).

Gelangt man auf Grund der ersten beiden Thesen zum Schluss, dass nicht mit vehementem Widerstand zu rechnen ist, kann auf Abgeltungen verzichtet werden. Folgende drei Strategien stellen sicher, dass Konflikte auf Grund des Standortentscheids auch später vermieden werden können.

These 3: Bei Infrastrukturanlagen mit kleiner Risikowahrscheinlichkeit, aber potenziell existenzgefährdenden Schäden ist der Informationsstand der Bevölkerung niedrig. Eine glaubwürdige und kompetente Informationspolitik kann das Informationsdefizit verkleinern (vgl. Abschnitt 7).

These 4: Die Gründung von Spezialregionen bei Netzinfrastrukturen kann die Entstehung von Neidgefühlen zwischen den Gemeinden oder den Grundstückseigentümern verhindern (vgl. Abschnitt 8).

These 5: Ein faires und kompetentes Entscheidungsverfahren erhöht die Kooperationsbereitschaft von Betroffenen. Beteiligung und Kommunikation im Entscheidungsprozess sind dabei entscheidend und durch Öffnung des Diskussionsprozesses mittels direkter Volksrechte gewährleistet (vgl. Abschnitt 10).

Gelangt man zum Ergebnis, dass mit Widerstand zu rechnen ist, stellt sich die Frage nach Abgeltungen. In Bereichen, in denen heute schon Abgeltungen in monetärer Form ausgerichtet werden, stellen Auktionsmechanismen eine Verfeinerung der gängigen Praxis dar. Die Auktion ist das effizienteste Abgeltungsregime.

These 6: Die Ausrichtung von Abgeltungen über Auktionsmechanismen hat drei entscheidende Vorteile (vgl. Abschnitt 6):

- ***Auktionen beruhen auf Freiwilligkeit. Niemand wird zum Bau und Betrieb einer Infrastrukturanlage gezwungen.***
- ***Auktionen stellen sicher, dass Infrastrukturanlagen an jenem Standort erstellt werden, der die geringsten negativen Auswirkungen erwarten lässt.***
- ***Auktionen führen dazu, dass die negativ Betroffenen eine angemessene Entschädigung in Form monetärer Abgeltungen erhalten.***

Ist die Ausrichtung von monetären Abgeltungen mit dem Risiko vehementer Ablehnung verbunden, weil Betroffene sie als Bestechung auffassen, muss nach Alternativen gesucht werden.

These 7: In Bereichen, in denen monetäre Abgeltungen nicht akzeptiert werden, können Sachleistungen zur Konfliktregelung eingesetzt werden. Besonders günstig sind dabei Sachleistungen, die eine inhaltliche Verbindung zu Reparaturleistungen erlauben (vgl. Abschnitt 9).

Stellt die Betreibergesellschaft der Standortgemeinde Geldtransfers in Aussicht, so handelt es sich in den Augen der Betroffenen um ein öffentliches Gut. Moralische Argumente, dieses Abgeltungsangebot abzulehnen, sind einladend, da man hoffen kann, dass sich die anderen für die Annahme der Abgeltungen entscheiden.

These 8: Individuelle Leistungen von Betreibergesellschaften an die Standortbevölkerung können dazu führen, dass moralische Argumente nicht mehr entscheidungsrelevant sind. Abgeltungen werden eher akzeptiert, wenn sie als individuelle Leistungen ausgerichtet werden (vgl. Abschnitt 9).

Auch bei der Ausrichtung von Abgeltungen können die Aspekte der Informationspolitik, der Spezialregionen und der Fairness und Kompetenz im Entscheidungsverfahren von Bedeutung sein. Entscheidend ist aber, dass einmal in Aussicht gestellte Abgeltungen nicht konfliktfrei wieder rückgängig gemacht werden können.

These 9: Informationspolitik, Spezialregionen sowie Fairness und Kompetenz im Entscheidungsverfahren stellen nur Substitute für Abgeltungen dar, wenn noch keine Abgeltungen in Aussicht gestellt worden sind (Abschnitt 10).