

Infrastruktur

Autor(en): **Schelker, Markus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur**

Band (Jahr): **49 (1970)**

Heft 9

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-338271>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Weniger brilliant zwar, dafür tiefschürfender reflektiert Milovan Djilas in seinem letzten Werk «Die unvollkommene Gesellschaft» über einen humanen Sozialismus. Beinahe beiläufig spricht er die grundlegende Einsicht aus, «dass Ideen selbst den Menschen weder erhaben noch nichtswürdig machen, sondern dass es die angewendeten Mittel sind, die sie zu dem einen oder andern machen.» Ernst Fischers Lebensbericht bestätigt, obgleich nur indirekt, diese Wahrheit.

Markus Schelker

Infrastruktur¹

Kaum wird heute eine Nummer irgendeiner Zeitung gedruckt, in der nicht irgendwo das ominöse Wort «Infrastruktur» auftauchen würde.

Der Begriff selbst ist ein Kind des Zweiten Weltkriegs: Er entstammt ursprünglich dem militärischen Sprachgebrauch der britischen Armee und steht dort für «Unterbau der Organisation». Im volkswirtschaftlichen Bereich hat Infrastruktur eine ähnliche Bedeutung. Wie es im Militär Nachrichteneinheiten, Nachschubformationen, sanitätsdienstliche Einrichtungen und so weiter gibt, die den Fronttruppen den Kampf überhaupt erst möglich machen, so existieren auch im Rahmen einer Volkswirtschaft zahlreiche Einrichtungen, ohne die eine industrielle Produktion und ein entwickelter Handel nicht denkbar wäre; als Infrastruktur bezeichnet man die Einrichtungen des Verkehrs, der Energie, der Ausbildung, Forschung, Gesundheit, Wasserwirtschaft und der Landesverteidigung. Wir werden uns nachstehend noch ausführlich mit diesen einzelnen Gruppen befassen. Allerdings gehören nicht alle Investitionen, die in den genannten Bereichen vorgenommen werden, zur Infrastruktur im engeren Sinne. Der Basler Ökonom J. Stohler hat eine interessante Klassifikation entwickelt, die die wichtigsten

Merkmale der Infrastruktur

enthält. Stohler erwähnt fünf Merkmale, die für ein Infrastrukturgut typisch sind:

1. Ungültigkeit des Ausschliesslichkeitsprinzips (Exclusion princip):

Dieses Prinzip besagt, dass nicht jedermann über ein Gut verfügen kann: wenn Sie sich ein Auto anschaffen, so hat nicht jeder Ihrer Nachbarn das Recht, dieses Auto zu benutzen. Hier gilt das Ausschliesslichkeitsprinzip. Die Strasse, auf der Ihr Auto fährt, ist jedoch für alle da: man kann niemandem verbieten, eine Strasse zu benutzen. Das Ausschliesslichkeitsprinzip gilt nicht – und dies trifft für die meisten Infrastrukturgüter zu.

¹ Vgl. die in unserer Zeitschrift publizierten Artikel von Markus Schelker über «Volkswirtschaftliche Grundbegriffe».

2. Finanzierung durch die öffentliche Hand:

Die meisten Infrastrukturgüter werden ganz oder vorwiegend durch den Staat aus Steuergeldern und den übrigen fiskalischen Einnahmen des Staates (sowie aus Staatsanleihen) finanziert. Man spricht in diesem Zusammenhang gerne auch von einem allgemeinen Finanzierungszwang: jedermann bezahlt Steuern und leistet damit einen seinen persönlichen Einkommensverhältnissen angemessenen Beitrag an die Infrastrukturaufgaben des Staates.

3. Versagen der Konsumentensouveränität:

Würde man die Nachfrage nach Infrastrukturgütern dem freien Markt überlassen, so würde in weiten Bereichen die Nachfrage zu klein sein. Müssten beispielsweise die Eltern jedes Schülers oder Studenten die vollen Kosten der Schulausbildung ihrer Kinder tragen, so würde wahrscheinlich die halbe Schweiz noch aus Analphabeten bestehen. Die Ausbildung eines Arztes etwa kostet rund 30 000 Franken pro Ausbildungsjahr... Die mit dem Begriff der Konsumentensouveränität verbundene Preisbildung auf einem freien Markt müsste hier zu schweren volkswirtschaftlichen Störungen führen.

4. Individueller Mangel an Voraussicht:

Der Zeithorizont der meisten Leute ist sehr kurz, und der einzelne Mensch weiss nicht, welches Strassensystem er in zehn Jahren brauchen wird, um überhaupt noch vorwärts zu kommen, er unterschätzt die Gefahr von Atomkraftwerken in dichtbesiedelten Gebieten usw. Auch der Planungsstab einer grösseren Firma wird sich in der Regel nur mit der Entwicklung jener Faktoren beschäftigen, die für das Wachstum der Firma selbst von Bedeutung sind. Deshalb trägt der Staat die Hauptverantwortung für langfristige Planung der Infrastruktur, weil er das Interesse der Allgemeinheit zu vertreten hat.

5. Häufigkeit externer Effekte:

Eine Infrastrukturinvestition wirkt sich nicht nur in jenem Bereich aus, dem sie zugeordnet werden muss. Der Bau einer Autobahn etwa verändert auch das Landschaftsbild, beeinflusst die wirtschaftliche Entwicklung ihres Einzugsgebiets, schafft neue Arbeitsplätze usw.

6. Hohe Fixkosten:

Sie sind ein weiteres Charakteristikum der meisten Infrastrukturgüter: es braucht enorme Investitionen, um sie überhaupt realisieren zu können (Kraftwerkbau, Strassenbau, Kläranlagen und so weiter).

Die Infrastrukturbereiche

Verkehr: Der Verkehrsbereich stellt zweifellos einen der wichtigsten Infrastruktursektoren dar. Zu ihm rechnen können wir das Strassennetz, die Eisenbahnkommunikationen sowie die Bodeneinrichtungen der Zivilluftfahrt, See- und Flusshäfen, Kanäle sowie kommunale öffentliche Verkehrsmittel. Ohne ein gut ausgebautes Verkehrssystem, zu dem im weitesten Sinne auch die Kommunikationssysteme zu rechnen sind, könnte keine moderne Volkswirtschaft existieren. Ähnliches gilt auch für den Sektor *Energie*. Die Energieproduktion ist die Voraussetzung jeglicher industrieller Produktion.

Allerdings können eigentlich nur die Anlagen zur Erzeugung von elektrischem Strom und zur Gewinnung von Gas als Infrastruktur im engeren Sinne bezeichnet werden. Das Erdöl und seine energieträchtigen Derivate werden praktisch überall ausschliesslich nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen gehandelt. *Die Ausbildung* ist ein Infrastrukturgut, das weitgehend in den Händen des Staates liegt. Vom Kindergarten bis zur Hochschule gehören praktisch sämtliche Bildungsinstitute dem Staat. Es gibt ein verfassungsmässiges Recht auf unentgeltliche Grundschulung, ein Recht, das wahrscheinlich in absehbarer Zeit auf ein unbeschränktes Recht zum Genuss jeder Ausbildungswege ausgedehnt werden dürfte, die den Fähigkeiten eines Menschen entsprechen. Die *Forschung* und das Gesundheitswesen haben ebenfalls weitgehend Infrastrukturcharakter: Es wäre absolut unmöglich, auf rein privatwirtschaftlicher Ebene einen Gesundheitsdienst aufzuziehen, der allen Bevölkerungskreisen zugänglich wäre. Extremen Infrastrukturcharakter haben die *Wasserwirtschaft* und die Landesverteidigung. In beiden Fällen geht es um Güter, die lebenswichtig sind, in einem Falle geht es um das biologische Überleben des Menschen überhaupt, im zweiten Falle geht es um das natürliche Sicherheitsbedürfnis eines Staates und seiner Bürger.

Die Infrastrukturlücke

Dieses Wort ist fast ebensowohl Gemeingut geworden wie der Ausdruck Infrastruktur selbst. Es bezeichnet den Rückstand, den die Infrastrukturinvestitionen gegenüber den übrigen Wirtschaftsbereichen haben. Ein Blick auf unsere Strassen oder an unsere Hochschulen zeigt sofort, was damit gemeint ist. Es gibt verschiedene Erklärungen für diese Infrastrukturlücke. Eine dürfte wohl in der Schwerfälligkeit des Entscheidungsmechanismus eines demokratischen Staatswesens liegen, die dazu führt, dass zwischen Planungsstadium und Verwirklichungszeitpunkt viel zu viel Zeit vergeht, was oft dazu führt, dass das fertige Infrastrukturgut bereits wieder zu klein ist. Zudem interessieren sich die Individuen mehr für private Güter, die ihnen direkt etwas nützen (Auto, Fernseher und so weiter), als für öffentliche Güter, von denen alle etwas haben. Ein weiterer Grund des Nachhinkens der Infrastrukturinvestitionen liegt in ihren Kosten begründet: Infrastrukturinvestitionen sind meist ausserordentlich kostspielig, und kein Staat der Welt kann es sich leisten, all das zur gleichen Zeit zu tun, was getan werden sollte. Dazu kommen noch konjunkturelle Überlegungen: durch grosse Infrastrukturinvestitionen in einem Zeitraum der Hochkonjunktur trägt der Staat dazu bei, schon vorhandene inflationäre Tendenzen zu verstärken und die Teuerung noch weiter anzuhetzen. Unmittelbar nach dem zweiten Weltkrieg verzichtete man auf verschiedene notwendig erscheinende Infrastrukturinvestitionen, weil man glaubte, dass sich in den Fünfzigerjahren ein merklicher konjunktureller Abschwung abzeichnen würde. Man wollte die grossen Infrastrukturinvestitionen auf einen Zeitraum des wirtschaftlichen Rückgangs verschieben. Anstelle eines Rückschlages trat eine Periode praktisch ungebro-

chenen Wachstums ein, und die nach dem Krieg verschobenen Infrastrukturinvestitionen mussten und müssen immer noch unter Bedingungen nachgeholt werden, die wesentlich kostspieliger und schwieriger zu bewältigen sind, als dies vor und unmittelbar nach dem letzten Krieg der Fall gewesen wäre. Hätte die Schweiz beispielsweise in den Krisenjahren des dritten Jahrzehnts unseres Jahrhunderts ein Autobahnnetz aufgebaut, statt zehntausende von Leuten stempeln gehen zu lassen, so wären uns diese Autobahnen bestimmt auf einen Bruchteil dessen zu stehen gekommen, was wir heute dafür zu bezahlen haben. Da aber zu jenem Zeitpunkt, wie wir im vorhergehenden Kapitel gezeigt haben, eine antizyklische Konkunkturpolitik à la Keynes sich noch nicht bei den Regierungen durchgesetzt hatte, können wir unserer damaligen Regierung keinen allzu grossen Vorwurf deswegen anlasten. Die hauptsächlichsten Infrastrukturlücken bestehen heute in den Sektoren Erziehung, Forschung, Gesundheitswesen und Verkehr. Zahlreiche Wachstumstheoretiker behaupten, dass ein gewisses Nachhinken der Infrastrukturinvestitionen gegenüber den privatwirtschaftlichen Investitionen eine mehr oder weniger natürliche Begleiterscheinung des Wachstums sei. Dies ist sicher richtig, doch müssen wir uns andererseits vor Augen halten, dass eine zu grosse Lücke zwischen Infrastruktur und privatwirtschaftlicher Entwicklung verunmöglichen wird. Die in den letzten dreissig Jahren gewaltig gestiegenen Anforderungen, die neue Infrastrukturprojekte an die Finanzkraft des Staates gestellt haben, sind entscheidend dafür verantwortlich, dass der Anteil des Staatshaushaltes am Sozialprodukt seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges stetig zugenommen hat.

Profile der Weltpolitik

«Demokratie und Wirklichkeit im Mittleren Osten

Die verschiedenen Untergrundverbände der radikalen palästinensischen Araber empfehlen für die Zukunft die Schaffung eines Palästina-Staates, der an die Stelle Israels treten soll. In diesem Palästina-Staat sollen nach den offiziellen Erklärungen der Untergrundführer «Moslems, Christen und Juden» einträchtig zusammenleben können. Israel wird von ihnen als «geschlossene Gesellschaft», als rassistisch und als «Unrechtsstaat» abgelehnt. Die Sprecher der Palästinenser im Auslande versuchen, den von ihnen vorgeschlagenen Staat als Idyll des Friedens zu empfehlen, und ihre Argumente machen auf die Kreise der «Neuen Linken», auf Jugendliche und Studenten auch gewissen Eindruck.

Israels Ministerpräsident Golda Meir hat in ihrer temperamentvollen Weise alle Ideen dieser Art kürzlich in einem Interview entschieden abgelehnt. «Juden sind ein eigentümliches Volk, wir wollen uns selbst regieren und