

# Wohltat oder Plage?

Karl-Heinz Dignas, Deutsche Sparkassenzeitung, Nr. 79, 16.10.1970, Seite 1

Verstopfte Straßen, miserable Nahverkehrsmittel, überbelegte Krankenhäuser, zu wenig Schulen und Lehrer, numerus clausus an den Hochschulen, verseuchte Flüsse: überall, wohin man schaut, ist die sogenannte Infrastruktur unterentwickelt, steht neben dem privaten Wohlstand die öffentliche Armut (Galbraith). So ist es nicht verwunderlich, daß gerade die jetzige Bundesregierung eine „Politik der inneren Reformen“, womit nicht zuletzt ein Ausbau der Infrastruktur gemeint ist, in den Vordergrund ihres politischen Wollens gestellt hat.

Wegen der Aktualität dieses Problemkreises sollte man eigentlich meinen, daß auch die wissenschaftliche Basis für einen Ausbau der Infrastruktur vorhanden ist. Daß dem nicht so ist, hat die Innsbrucker Tagung des Vereins für Sozialpolitik (vom 28. September bis 1. Oktober), die unter dem Thema „Grundfragen der Infrastrukturplanung in wachsenden Wirtschaften“ stand, gezeigt. Man ist heute weder darüber einig, was die Infrastruktur ist, noch darüber, welche Wirkungen von ihr auf Wirtschaft und Gesellschaft ausgehen. Es gibt zwar „ein Überangebot an Behauptungen, aber einen Mangel an exakter Beweisführung“, so Prof. Borchardt in seinem Einführungsreferat. Die wissenschaftliche Durchdringung dieses Problemkreises steckt noch in den Anfängen, es gibt kaum getestete, geschweige denn bestätigte Theorien.

## Prioritäten setzen

Die Politik kann sich deshalb nur auf einige Binsenweisheiten berufen, die auf der Hand liegen. Es nützt z.B. wenig, wenn der private Wohlstand in Gestalt von Autos immer mehr wächst, wenn es aber keine oder zu wenig Straßen gibt, auf denen sie fahren können. Wenn 1980 die Hälfte aller Schüler einen Oberschulabschluß (heute 9,2 Prozent) erreichen wollen und für ein Viertel jedes Jahrgangs ein Studienplatz zur Verfügung stehen soll (heute 8 Prozent), so müssen dafür logischerweise die Räume und genügend Lehrpersonal vorhanden sein.

Über das, was eigentlich - sein sollte, könnten die Politiker leicht vergessen, daß wir immer noch nicht im Schlaraffenland leben, daß es immer noch gilt, daß die Mittel knapp, die Bedürfnisse aber unendlich groß sind. Es muß also eine Auswahl getroffen, Prioritäten gesetzt werden. Für reine private Güter ist das relativ einfach. Der Konsument wählt gemäß seinen Bedürfnissen, seinem Einkommen und dem Preis die Güter, die er kaufen will, der Markt „bewertet“ den Nutzen der privaten Güter. Ob diese Käufe manipuliert sind oder nicht, sei hier dahingestellt. Das Risiko trägt im Normalfall der Unternehmer. Bei den öffentlichen Gütern gibt es keinen Markt, die Konsumenten können nur indirekt über die Parteien ihre Wünsche artikulieren. Die Bereitstellung öffentlicher Güter (z. B. Infrastruktur) ist also mehr oder weniger eine politische Entscheidung. Ob diese öffentlichen Güter die Bedürfnisse der Konsumenten optimal befriedigen, ist also a priori ungewiß. Fehlinvestitionen kommen vor, das Risiko trägt aber die Allgemeinheit.

Der Chance eines Ausbaus der Infrastruktur stehen damit auch Gefahren gegenüber. Die realen Ressourcen können nur einmal zur Verfügung stehen. Ausbau der Infrastruktur bedeutet auch bei wirtschaftlichem Wachstum Zurückdrängung des privaten Verbrauchs und/oder der privaten Investitionen.

Wie weit soll die private Inanspruchnahme des volkswirtschaftlichen Produktionspotentials zurückgedrängt werden, und läßt sie sich überhaupt zurückdrängen? Der freiwillige Verzicht ist kaum wahrscheinlich, denn für die Konsumenten ist es aus ihrer Sicht durchaus rational, sich nicht an den Kosten für die Erstellung öffentlicher Güter (der Infrastruktur) zu beteiligen, da es ja eine Eigenschaft öffentlicher Güter ist, daß von ihrem Genuß im allgemeinen nicht ausgeschlossen werden kann oder soll. Der Besuch der Schule ist gratis! Es bleibt also nur der Zwang ohne zusätzliche Anreize. Der Weg des geringeren Widerstands ist dabei, wie ihn in Innsbruck Wilhelm Hankel vom Bundeswirtschaftsministerium vertrat, zweifellos, wenn

man die Finanzierungsseite betrachtet, die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen über Anleihen, nicht über Steuern.

### **Höhere Investitionsneigung?**

Auch aus vermögenspolitischer Sicht spricht einiges für diese Finanzierungsart. Gesetzt den Fall, die Sparquote der privaten Haushalte steigt mittel- und langfristig aufgrund der erhöhten Sparfähigkeit und der Anreize durch die vermögenspolitischen Initiativen, so kann der Gegenposten auf der Ausgabenseite durchaus eine Erhöhung der Infrastrukturinvestitionen sein. Ob sich aber die privaten Unternehmen auf dem Kapitalmarkt, wie es Hankel meint, durch einen höheren Zins so leicht vom Staat verdrängen lassen, erscheint ungewiß. Der Zins ist bei der Investitionsplanung der Unternehmen nur ein Faktor unter vielen, und sicher nicht der bedeutendste. Hinzu kommt, daß bei höheren Ausgabenüberschüssen des Staates die Gewinne der Unternehmen *ceteris paribus* zunehmen, so daß eher eine höhere private Investitionsneigung wahrscheinlich ist. Höhere Infrastrukturausgaben des Staates, finanziert über Anleihen, gleichbleibende Zuwächse auch bei den privaten Investitionen können dann durchaus das Ziel Preisstabilität gefährden, wenn die Wirtschaft vollbeschäftigt ist. Deshalb kann auch die jetzige Steuerquote, will man eine bessere Infrastruktur, keine heilige Kuh sein. Allerdings ist dafür eine „permanente und wechselseitige Information als flankierende Verkaufsstrategie“ (Herbert Ehrenberg, Bundeskanzleramt) unbedingt notwendig.

Ein Ausbau der Infrastruktur für sich gesehen wird sicherlich jedermanns Beifall finden. Es gilt aber, Prioritäten zu setzen, alternative Bewertungen durchzuführen — die Kosten-Nutzen-Analyse erscheint hier als brauchbares Instrument — und die Auswirkungen auf andere Ziele wie z.B. auch die Preisstabilität nicht zu vernachlässigen. Da aber nun mal noch lange nicht alle Probleme eines Ausbaus der Infrastruktur wissenschaftlich erforscht sind, bleibt nur eines übrig: „Die notwendige umfassende Konzeption für die Bundesrepublik kann nur in einem pragmatischen Modell aus ‘Versuch und Irrtum’ angestrebt werden“ (Ehrenberg).