Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 22 (1968)

Heft: 3: Prognosen = Prévisions = Forecasts

Artikel: Infrastrukturinvestitionen als wirtschafts- und gesellschaftspolitische Aufgabe = Investissements d'infrastructure comme tâche de la politique économique et sociale = Infrastructure investments as an economic and social responsibility

Autor: Schiller, Karl

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-333219

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Karl Schiller, Bonn

Infrastrukturinvestitionen als wirtschafts- und gesellschaftspolitische Aufgabe

Investissements d'infrastructures comme tâche de la politique économique et sociale

Infrastructure investments as an economic and social responsibility

Die Problematik der Infrastrukturinvestitionen, wozu vor allem die drei großen Bereiche des Ausbildungs- und Forschungswesens, der Verkehrs- und Raumordnung sowie der Kranken- und Alterspflege gehören, steht in einem engen Zusammenhang mit dem gesamtwirtschaftlichen Wachstum. Das gilt in zweifacher Hinsicht: der Ausbau der volkswirtschaftlichen Infrastruktur ist einerseits eine elementare Voraussetzung für ein stetiges und rasches Wirtschaftswachstum; andererseits ist er – ohne Senkung des erreichten Lebensstandards – nur in einer wachsenden Wirtschaft möglich. Diesen doppelten Aspekt der Infrastrukturinvestitionen muß jede zielbewußte Wirtschaftspolitik beachten.

Unterstellen wir eine jährliche Wachstumsrate des realen Sozialprodukts in Höhe von 3 bis 4 Prozent, so ergibt sich bereits nach etwa 20 Jahren eine Verdoppelung und nach 35 Jahren sogar eine Vervierfachung der volkswirtschaftlichen Leistungsergebnisse. Diese Zukunftsprojektion ist durchaus nicht unrealistisch. Berücksichtigt man darüber hinaus die Erfahrungstatsache, daß die Infrastrukturausgaben im Verhältnis zum Wachstum des Sozialprodukts insgesamt überproportional zunehmen, so wird das Gewicht der in naher Zukunft auf uns zukommenden Aufgaben deutlich. Der progressive Verlauf der notwendigen Infrastrukturausgaben resultiert aus ihrem teils investiven, teils konsumtiven Charakter. So macht die zunehmende Komplizierung und Intensivierung des Produktionsprozesses ständig steigende infrastrukturelle Vorleistungen erforderlich. Andererseits verlangt die notwendige Verbesserung der Lebenslage der Bevölkerung Maßnahmen zur Beseitigung der negativen Begleiterscheinungen des wirtschaftlichen Wachstumsprozesses, wie sie sich z. B. in der Luft- und Gewässerverschmutzung, in der ständig steigenden Zahl von Verkehrsunfällen, in der zunehmenden Bevölkerungsagglomeration und schließlich in einer übermäßigen regionalen Wirtschaftskonzentration niederschlagen. Zusätzlich zu diesen »Wachstumskosten« erzeugt der marktwirtschaftlich gesteuerte Produktionsprozeß gerade durch die Steigerung des privaten Lebensstandards ständig neue Kollektivbedürfnisse. Ein steigender Output der Fahrzeugindustrie bedingt z. B. zusätzliche Investitionen im Straßenbau, wachsende Ansprüche an die Qualifikation der Arbeitskräfte erfordern einen Ausbau des Ausbildungssystems, und ein steigender Freizeitkonsum bedarf städtebaulicher und raumordnungspolitischer Maßnahmen erheblichen Umfangs. Jede Störung des sozialen Gleichgewichts zwischen individuellen und kollektiven Bedürfnissen stellt auf die Dauer eine Bedrohung der privatwirtschaftlichen Produktion und damit der Funktionsfähigkeit einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung dar.

Dabei ist entscheidend: es gibt keine gesamtwirtschaftliche Automatik, die dafür sorgt, daß sich ein soziales Ungleichgewicht von selbst wieder ausbalanciert. Da die Nutzung infrastruktureller Leistungen dem marktwirtschaftlichen Koordinierungsprozeß und damit dem volkswirtschaftlichen Rechnungszusammenhang entzogen ist, besteht vielmehr ständig die Tendenz, daß die Infrastrukturinvestitionen hinter der privatwirtschaftlichen Produktion und der Befriedigung privater Bedürfnisse zurückbleiben. Zur Sicherung des sozialen Gleichgewichts muß somit der marktwirtschaftliche Lenkungsmechanismus für den Bereich der Infrastruktur durch eine bewußte wirtschaftspolitische Steuerung ergänzt werden. Die gesamtwirtschaftlich optimale Zuordnung von Produktionsfaktoren für die Infrastrukturinvestitionen kann dabei im Regelfall nur im Rahmen einer prospektiven Gesamtplanung der Grundlinien der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erreicht werden. Hinzu kommt, daß diese Investitionen infolge ihres zumeist sehr hohen Kapitaleffizienten kurzfristig einen relativ niedrigen Kapazitätseffekt haben und erst auf längere Sicht wachstumswirksam werden. Infolge ihrer langen Ausreifungszeiten können andererseits Unterlassungen kurzfristig nicht mehr aufgeholt werden. Die vorausschauende Planung der Infrastrukturinvestitionen findet ihre Begründung aber auch in der technologischen Unteilbarkeit infrastruktureller Großprojekte. Die Notwendigkeit, einen ständig steigenden Anteil des Produktivitätszuwachses in öffentliche Investitionsvorhaben umlenken zu müssen, ist somit eine deutliche Widerlegung des Arguments, wonach wir angeblich in naher Zukunft von einer nicht zu bewältigenden Wohlstandswelle überrollt werden. Im Gegenteil, der wachsende Wohlstand macht infolge der zunehmenden Abhängigkeit der privaten Produktion vom Ausbau der Infrastruktur die Erfüllung des Grundpostulats der Wirtschaftspolitik – nämlich die Erhaltung der Vollbeschäftigung in einer hochdifferenzierten und raschen Wandlungen unterworfenen Industriewirtschaft – eher noch komplizierter. Wir dürfen uns nicht täuschen lassen durch manche optimistischen Projektionen globaler Produktionsindices. Viel wichtiger als die Zuwachsrate des Gesamtoutputs ist für die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten die Art der erzeugten Güter und Dienstleistungen. Es gibt nicht nur Produktionsverluste infolge einer Rezession, sondern auch verpaßte Entwicklungschancen aufgrund einer falsch strukturierten Produktion.

Die beschäftigungs- und wachstumpolitische Bedeutung der Infrastrukturinvestitionen wird ergänzt durch die mit ihnen verbundene Verteilungswirkung. Da die Leistungen der Infrastruktur im Prinzip allen Gruppen in gleicher oder ähnlicher Weise zugute kommen, aber die Aufbringung der erforderlichen Mittel bei entsprechender Gestaltung des Steuersystems die Belastung differenziert, kommt es im Ergebnis zu einer gewissen Nutzenumverteilung. Die staatlichen Eingriffe in die marktwirtschaftliche Allokation der Ressourcen erhalten nicht zuletzt durch derartige Verteilungseffekte ihre Berechtigung. Denn die staatlicherseits durchgeführten Investitionsvorhaben decken allgemein solche Bedürfnisse, deren Befriedigung den schwächeren Bevölkerungsschichten nicht möglich ist, während ihre Befriedigung den wohlhabenderen Schichten zum guten Teil auch aus eigener Kraft möglich wäre.

Der Ausbau der Infrastruktur ist somit schon die Antwort auf die Frage, welchen Zielen das künftige wirtschaftliche Wachstum eigentlich dienen soll. Das gilt sowohl unter wirtschafts- wie unter gesellschaftspolitischen Aspekten. Solange die Produktion als Einkommensquelle des Menschen ihre Bedeutung behält, ist die Sicherung eines stetigen Wachstums durch einen den privaten Produktionsprozeß begleitenden Ausbau der Infrastruktur notwendig und sinnvoll. Bei den Zukunftsaufgaben geht es jedoch nicht nur darum, irgendeinen statistischen Index möglichst stark wachsen zu lassen, sondern Wirtschaftspolitik als das zu betreiben, wofür es sich einzusetzen allein lohnt: die Schaffung eines menschenwürdigen Daseins. So verstanden ist Infrastrukturpolitik Wachstums- und Gesellschaftspolitik zugleich. Wenn auch die Entwicklung der Wirtschaft die gesellschaftspolitischen Aufgaben von sich aus nicht zu lösen vermag, so bildet sie doch andererseits die ökonomische Grundlage für deren Lösung. Dazu müssen wir jedoch die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandlungen frühzeitig studieren, um nicht von ihnen überrascht zu werden. Ist der Zukunftsblick die Alltagspflicht der Sozialwissenschaften, so sind die Infrastrukturinvestitionen ein entscheidendes Instrument des Wirtschaftspolitikers, Sicherheit und Wohlfahrt für den einzelnen und die Gesellschaft innerhalb des dynamischen Wachstumsprozesses auf Dauer zu gewährleisten.

UNITED
STATES