

Hannes Androsch

Impulsreferat

**6. Österreichisches Infrastruktursymposium
Future Business Austria 09**

5. November 2009

**Haus der Industrie
Wien, Schwarzenbergplatz 4**

(Es gilt das gesprochene Wort)

Begrüßung

Seit den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts wurde „Infrastruktur“ zur gebräuchlichen Bezeichnung aller materiellen, institutionellen und immateriellen Grundlagen einer arbeitsteiligen Wirtschaft. Der Begriff „Infrastruktur“ ist damit ein relativ junger, aber noch immer sperriger Begriff im allgemeinen Sprachgebrauch. Der Begriff selbst wurde von der Wirtschaftswissenschaft aus der Militärterminologie der NATO entlehnt. Ursprünglich stammte er jedoch aus der Fachsprache der französischen Eisenbahn. Dort bezeichnete man damit die langlebigen erdverbundenen Einrichtungen wie Schienen, Tunnel oder Bahnhöfe.

Ein eben vorgelegter Bericht der Schweizer Bundesregierung mit dem Titel „Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze“ definiert diese als langlebige technische Anlagen, die der Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit grundlegenden Gütern in den Bereichen Mobilität, Energie oder Kommunikation dienen. Solche Güter zeichnen sich dadurch aus, dass sie nicht nur für den Endkonsum, sondern für die Herstellung sämtlicher Produkte und Dienstleistungen einer Volkswirtschaft benötigt werden. Sie spielen daher eine fundamentale Rolle für die gesellschaftliche Wohlfahrt und sind entsprechend oft Gegenstand einer politisch definierten Grundversorgungspflicht.

Die nationalen Infrastrukturnetze, um die es in diesem Bericht geht, stellen die landesweit flächendeckende Versorgung sicher und unterstehen entweder ganz oder zu wesentlichen Teilen in der Zuständigkeit des Bundes. Es handelt sich konkret um:

- das Nationalstraßennetz und das schweizerische Hauptstraßennetz
- das Schienennetz (ohne Trams und Bergbahnen)
- die Infrastruktur der zivilen Luftfahrt (Landesflughäfen und Flugsicherung)
- die Elektrizitäts-Infrastruktur (Kraftwerke und Hochspannungsleitungen)

- die Hochdruck-Gasleitungen
- die terrestrischen Telekommunikations- und Rundfunknetze

Ebenso bedeutsam wie die materielle Infrastruktur sind längst auch die institutionelle Infrastruktur und die immaterielle Infrastruktur. Zu ersteren zählen die innere Sicherheit, eine verlässliche Rechtsordnung sowie eine effizientere öffentliche Verwaltung und unabhängige Rechtssprechung.

Der immateriellen Infrastruktur wiederum sind die für den Sozial- und Wohlfahrtsstaat sowie den Schutz der Umwelt notwendigen Ordnungen und Einrichtungen zuzuzählen, vor allem aber das Bildungssystem einschließlich aller Forschungseinrichtungen.

Eine zeitgemäße Infrastruktur hat den Anforderungen Lebensqualität, Standortattraktivität und internationale Wettbewerbsfähigkeit zu entsprechen.

Der angeführte Schweizer Bericht definiert die diesbezüglichen Ziele wie folgt: Die Infrastrukturstrategie versteht sich als Komplement zur Strategie Nachhaltige Entwicklung des Bundesrates. Auf die nationalen Infrastrukturnetze gemünzt, lauten die Ziele:

- *Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit:* Die nationalen Infrastrukturnetze sollen ihre Funktion zuverlässig, effizient und in einer Qualität erfüllen, die zur Wahrung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz als Wirtschaftsstandort und als Lebensraum erforderlich ist.
- *Ökologische Verantwortung:* Die nationalen Infrastrukturnetze sollen Natur und Landschaft schonen, Mensch und Umwelt nicht übermäßig durch Lärm, Schadstoffe und Treibhausgase belasten und nicht mehr Ressourcen verbrauchen, als auf natürliche Weise regeneriert werden können.
- *Gesellschaftliche Solidarität:* Die nationalen Infrastrukturnetze sollen in sämtlichen Landesteilen für alle Bevölkerungsgruppen eine ausreichende Grundversorgung sicherstellen und dem Bedürfnis nach Sicherheit Rechnung tragen.

Die Zivilisationsgeschichte der Menschen ist eng mit dem Phänomen einer leistungsstarken Infrastruktur verknüpft. Schon als die ersten Zivilisationen im Nildelta, im Zweistromland, im Indus- oder am Gelben Fluss in China entstanden sind, war Infrastruktur das Fundament gemeinsamer wirtschaftlicher Aktivitäten. Die Befestigung der Städte, die Bewässerungsanlagen und die Verkehrswege sind dafür anschauliche Beispiele. Ein gerne zitiertes Exempel ist die bis in unsere Tage faszinierende Infrastruktur des Römischen Reichs in Form seines Straßennetzes, seiner Wasserversorgungssysteme oder seiner Verwaltungsorganisation. Seine Infrastruktur hat das römische Imperium jedenfalls überlebt, wie nicht nur am Sprichwort „Alle Wege führen nach Rom“ veranschaulicht. Bis heute folgt so manche Autobahn und so mancher Schienenstrang dem Verlauf einer alten Römerstraße und nicht von ungefähr bildet das römische Recht die Grundlage unseres Rechtssystems.

Die Geschichte zeigt auch, dass die Infrastrukturen umso wichtiger wurden, je komplexer sich die arbeitsteiligen Aktivitäten gestalteten.

So etwa wäre die Globalisierung mit ihrer wohlstandsschaffender Wirkung für viele hunderte Millionen Menschen nicht ohne die revolutionären Voraussetzungen im Transportwesen und im IT-Bereich möglich geworden.

Eine gute Infrastruktur zeichnet sich dadurch aus, dass möglichst gleichwertige Lebensbedingungen für die Bevölkerung und wettbewerbsstärkende Standortbedingungen für die Wirtschaft und damit die einzelnen Unternehmen geschaffen werden. Dabei haben die öffentlichen Investitionen eine wichtige unmittelbare wachstumsfördernde Wirkung. Dieser Effekt verstärkt sich in Krisensituationen wie der jetzigen.

Der Bereitstellung von Infrastruktur kommt zwar nicht ausschließlich, aber dennoch weitgehend Versorgungscharakter zu. Dementsprechend sind die meisten Infrastruktureinrichtungen den öffentlichen Gütern zuzuordnen. Diese können zumeist nicht oder allenfalls in nur sehr eingeschränkter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten genügen und auf kurzfristige Rentabilitätsorientierung ausgerichtet werden. Infrastrukturgüter müssen in der Regel langfristig angelegt werden und erfordern zumeist auch einen entsprechend hohen Mitteleinsatz. Dieser ist allerdings nicht unentgeltlich. Daher gilt: „There is no free lunch“. Ihre Bereitstellung zum Nulltarif ist nicht möglich, weil die Kosten refinanziert werden müssen – und zwar entweder auf direktem Weg direkt durch Tarife oder Kostenbeiträge bzw. auf indirektem Weg aus dem allgemeinen Steuertopf. Allerdings gibt es auch Ausnahmen, etwa durch private Vergaben, wie etwa bei Mautstraßen, oder in Form von Mischformen wie Public Privat Partnership oder Konzessionsvergaben.

Welche Finanzierungsform im Einzelnen zum Tragen kommt, ist letztlich eine Frage der Zweckmäßigkeit bzw. der politischen Entscheidung. Jedenfalls sind aber immer auch die gesellschaftlichen Verteilungswirkungen zu beachten.

Nach diesen allgemeinen Feststellungen nun zu Österreich. Unsere Infrastruktur kann sich im globalen Vergleich durchaus sehen lassen. Andererseits können wir von uns aber bei weitem nicht behaupten, dass wir führend wären. Ein Vergleich etwa mit der Schweiz macht dies besonders deutlich. So verfügt die Schweiz über ein weitaus besser ausgebautes Eisenbahn- und Autobahnnetz und verfügt auch bei Post und Telekom, aber auch im Flugwesen oder in der Energieversorgung über einen erheblich besseren Leistungsausweis als wir. Zudem schneidet die Schweiz gegenüber unserem Land auch mit einer niedrigeren Umweltbelastung, vor allem aber einem effizienteren Gesundheitswesen und einer geringeren Bürokratie besser ab. Zudem verfügt die Schweiz über ein vorbildhaftes Bildungswesen und international renommierte Universitäten und Forschungsinstitute, die vom Staat vergleichsweise weitaus höher als bei uns dotiert werden. Es mag für manche noch immer als Paradoxon gelten, warum die Schweiz trotz deutlich höherer und besserer öffentlicher Leistungen zudem auch noch eine deutlich geringere Gesamtabgabenquote als Österreich aufweist: In der Schweiz liegt die durchschnittliche Steuerquote bei 30 Prozent, in Österreich hingegen bei stolzen 43 Prozent!

Was sind die Gründe für diese Diskrepanz? In der Schweiz gibt es im Gegensatz zu unserem Land weniger bürokratische Behinderungen und Blockaden, weniger

Missbrauch und Verschwendung, obwohl unser Nachbarland 27 Kantone und eine ausgeprägte direkte Demokratie hat.

Die Schlussfolgerung, die aus den angeführten Beispielen zu ziehen ist, kann für Österreich nur lauten, der Schweiz nachzueifern und unsere Performance deutlich zu verbessern.

Dazu bedarf es klarer Ziele, aber auch den erklärten politischen Willen zur Umsetzung. Die meisten der dafür zu setzenden Maßnahmen fallen im Rahmen der öffentlichen Haushalte an. Die seit den Tagen des Wiederaufbaus verfolgte Politik, angemessen in die Infrastruktur und damit in die Zukunft des Landes zu investieren, wurde in den letzten 20-25 Jahre zunehmend zurückgefahren. Zudem wurde der Finanzierungsspielraum der öffentlichen Haushalte durch immer höhere Sozial- und Personalausgaben sowie einen steigenden Zinsendienst zunehmend paralytisiert. Diese angespannte Lage wird durch die Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise noch weiter verschärft, wobei jedoch im Bereich der öffentlichen Investitionen aufgrund der gesetzten Maßnahmen zur Konjunkturstützung Verbesserungen im Infrastruktursektor einhergehen. Diese sind aber bei weitem nicht ausreichend, um die Versäumnisse auszumerzen und Österreich von der Kriechspur wieder auf die Überholspur zu bringen.

Dem jüngsten OECD-Länderbericht ist zu entnehmen, dass Österreich seit 15 Jahren gegenüber vergleichbaren Ländern wie der Schweiz, aber auch den Niederlanden oder den skandinavischen Ländern zurückgefallen ist. Dieser Befund ist vor allem auch darauf zurückzuführen, dass bei uns wichtige öffentliche Investitionen im Infrastrukturbereich vernachlässigt wurden. Dies hat auch inzwischen auch dramatische Auswirkungen auf unsere Wettbewerbsfähigkeit, bei der wir im internationalen Ranking zuletzt erneut zurückgefallen sind und nur mehr den 17. Platz erreichen. Dies ist nicht zuletzt eine Folge unserer zu geringen Innovationskraft. In dem vor kurzem veröffentlichten Innovationsindikator der 17 führenden Industrienationen kommen wir unter nur auf Platz 13. Vor uns liegen beispielsweise die Schweiz, Schweden, Finnland, Dänemark, die Niederlande und Deutschland.

Die AUA oder die Uni-Misere, die nun die Studenten zu Protesten veranlasst haben, seien nur als zwei Belege als Folgeerscheinungen von Unterlassungen der öffentlichen Hand genannt. Die angeführten Hinweise sollten als Weckruf wahrgenommen werden: Bei uns herrscht schon viel zu lange der Terror des Status quo. Den daraus entstandenen Reformstau gilt es umgehend zu überwinden, damit wir uns auch in Zukunft im globalen Umfeld behaupten und wettbewerbsfähig bleiben.

Die Diktatur der leeren Kassen in den öffentlichen Haushalten, die bei uns auch in den letzten Jahren bei guter Konjunktur nicht gegengesteuert wurde, wird nunmehr durch die Finanz- und Wirtschaftskrise weiter verschärft. Die derzeitige Krise sollte daher in entschlossener Weise zum Anlass genommen werden, um längst überfällige Reformen in Angriff zu nehmen. Die Diktatur der leeren Kassen sollte dem förderlich sein. Wenn gleichzeitig in die Zukunft, also in eine moderne und leistungsstarke Infrastruktur vor allem in Bildung, Wissenschaft und Forschung investiert wird, dann besteht die Chance, dass Österreich wieder ein ausreichendes wirtschaftliches Wachstum generiert, mit dem die Arbeitslosigkeit deutlich verringert, Wohlstand für alle herbeigeführt und Wohlfahrt

gesichert wird, sowie die angehäuften Schulden ohne Wohlstandsverlust bedienen zu können.

Mit einer Empfehlung möchte ich meine Überlegungen beenden. Es sollte möglichst rasch ein Bericht „Zukunft der nationalen Infrastruktur in Österreich“ mit einem Zeithorizont 2030 erarbeitet und dann umgehend umgesetzt werden.

Dieser Bericht wäre mit einem ebenso notwendigen Finanzbericht über die Entwicklung der öffentlichen Finanzen in den nächsten Jahren zu verknüpfen.