

den sie rücksichtslos bezüglich aller "extern effects" dieser Haltung operieren. Zum einen verlangen sie von den staatlichen Institutionen immer mehr Mittel, zum anderen sind sie individuell weder bereit, dieses Mehr an Mitteln zur Verfügung zu stellen, noch volkswirtschaftliche mit einzelkapitalistischer Rationalität zu vertauschen. Marx bemerkt richtig: "Was könnte die kapitalistische Produktionsweise besser charakterisieren als die Notwendigkeit, ihr durch Zwangsgesetz von Staats wegen die einfachsten Reinlichkeits- und Gesundheitsvorrichtungen aufzuherrschen?" (141) Dieses Abschieben von Kosten der Produktion zeigt die Entwicklung im Verkehrssektor, wo jede weitere Maßnahme nur Grundlage erneuter Verschärfung des Problems ist und die Suche nach Auswegen (so z. B. das Park- and Ride-System, das letzten Endes darauf hinausläuft, daß man genau soviel Autos kauft, sie aber weniger benutzt) regelmäßig der Weg in die Sackgasse ist. Die Grenze einer Nutzen-, Kosten-Analyse sind zugleich die Grenzen des zu steuernden überhaupt. Rationale Infrastrukturpolitik ist dort nicht möglich, wo die Rationalität des Tauscherts herrscht. Verschärfung der Infrastrukturücke ist damit nicht einfach ein Problem moderner Industriegesellschaften, sondern vor allem der kapitalistischen Industriegesellschaft. Versucht der Staat aber selbst "Produzent" zu werden, wird er auf den erbitterten Widerstand der Kapitale stoßen, die gerade vor dem Hintergrund wachsender Verwertungsschwierigkeiten im Infrastrukturbereich neue Märkte zu gewinnen versuchen. Beispiele dafür finden sich bereits in den Versuchen der US-Konzerne, die Arbeit der T. V. A. (Tennessee Tal Verwaltung) im Zeitraum von 1933 zu torpedieren (142) und lassen sich fortführen in dem wechselvollen Kampf um Verstaatlichung von Grundstoffindustrien in der BRD, der historisch immer zu Gunsten der Konzerne ausfiel (vgl. Ruhrkohle AG.). Andere Beispiele zeigen sich in der Reprivatisierung des Wohnungssektors und den Plänen zu privat organisierten Hochschulen. Infrastrukturversorgung wird damit zur Funktion des Kräfteverhältnisses zwischen den Vertretern volkswirtschaftlicher Rationalität auf der einen und branchenbeschränkter Rationalität auf der anderen Seite, ein Widerspruch, der nicht als Staat-Kapital-Widerspruch dem letzteren äußerlich, sondern in ihm selbst angelegt ist. Gleichzeitig werden alle staatlichen Maßnahmen nicht verhindern können, daß sich der Stadt-Land-Gegensatz erneut verschärfen wird. Diese Verschärfung wäre schon allein deswegen zunehmend schwieriger zu steuern, da gleich wie im Konjunkturbereich die Eingriffsmöglichkeiten sich objektiv verringern. In dem Maße nämlich, wie der "tertiäre" Sektor quantitativ und qualitativ in seiner Bedeutung für das Industriekapital zunimmt, er aber zugleich seinem ganzen Charakter nach "Folgesektor" ist, werden die ohnehin geringen Chancen einer Industrie-auf-Land-Politik noch einmal geringer. Vereinfacht dargestellt: Betriebe des tertiären Sektors werden nicht dorthin verlegt werden können, wo der entsprechende Industriesektor, von dem sie abhängen, schwach oder gar nicht entwickelt ist (143); Industriebetriebe wiederum zunehmend auf den tertiären Sektor angewiesen, werden zumeist nur dort sich ansiedeln, wo der tertiäre Sektor bereits entwickelt ist. Mit der zunehmenden Bedeutung dieses Sektors, der konzentriert in den Ballungszentren und relativ arbeitsintensiv ist, wird sich die Konzentration der Bevölkerung wieder von der momentan relativen zur absoluten entwickeln.

Zugleich damit werden sich bereits vorhandene Versorgungsdisparitäten weiter verschärfen.

Arbeitsmarktbilanzen der Stadtregionen und ländlichen Gebiete 1961 bis 1980		
	- Veränderung 1961-1980 in Mio. -	
	Stadtregionen	ländliche Gebiete
Arbeitsplätze	+ 2,0	- 0,6
Arbeitskräfte	+ 0,1	+ 1,3
Arbeitsplatzangebot bzw. (-)-bedarf	+ 1,9	- 1,9

Quelle: Wieting/Hübschle, Struktur und Motive, a.a.O., S. 26.

Tab. aus: B. Dietrichs, Analyse der Wanderungsbe-
wegungen in der BRD, in: "Theorie und Praxis der
Infrastrukturpolitik, S. 523

ABB. 11

"... Umgekehrt (als die Entwicklung des Arbeitskräftepotentials - d. Verf.) verhält es sich bei den Zuwächsen an Arbeitsplätzen im gleichen Zeitraum; der gesamte Zuwachs ist auf die Stadtregionen beschränkt, in den ländlichen Gebieten wird aufgrund des hohen Agraranteils und der ungünstigen Industriestruktur sogar ein Rückgang erwartet" (144).

Für den Bereich der Konjunktursteuerung als auch für den Bereich der Infrastruktursteuerung gilt: Staatliche Globalplanung in der BRD wird nicht mehr sein können als Anpassungsplanung, weder in der Lage, bestehende Widersprüchlichkeiten aufzuheben, noch sie langfristig zu stormieren.

Widersprüche zwischen Konjunktur- und Infrastruktursteuerung

Staatliche Globalsteuerung steht vor dem Dilemma, Unvereinbares vereinigen zu müssen: steht man einerseits mit dem Steuerungsvorsatz vor der Notwendigkeit, wachsende Mittel langfristig festlegen zu müssen, erfordert andererseits eine antizyklische Politik, die größtmögliche Disponibilität der Mittel. Das vordergründige aufeinander-bezogen-sein einer antizyklischen Infrastrukturpolitik entlarvt sich als widersprüchlich. Variabilität der Mittel ist einerseits fast nur noch im Bereich der Infrastrukturausgaben vorhanden (Verkehrswesen und Bauwirtschaft), andererseits bringt gerade ein antizyklischer Einsatz abgesehen von Problemen des timing und impact-lag letztere aus ihrer sich verschärfenden Strukturkrise nicht heraus.

Hankel (145) schreibt:

"All diese Programme gilt es nun doppelt einzuordnen, einmal in dem Gesamtzusammenhang der staatlichen Ausgabenwirtschaft, wobei sich sofort das Problem möglicher Zielkonflikte zwischen dem langfristig festen ("strukturell") Ausgabebedarf und den konjunkturpolitischen Notwendigkeiten, d.h. einer auf möglichste Flexibilität und Antizyklik aller staatlichen Ausgaben und Investitionen zielenden Konjunkturpolitik - also eine Art Verhältnis von Fundament zu Überbau ergibt."