

Infrastruktur-Investitionen in Österreich

Die längerfristigen Entwicklungsmöglichkeiten einer Volkswirtschaft werden nicht nur von der Struktur und vom technischen Niveau ihrer Produktionsbetriebe bestimmt, sondern auch von ihrer Ausstattung mit Anlagen, deren Errichtung und Betrieb nicht oder nicht ausschließlich den Marktmechanismen überlassen bleibt. Diese Anlagegüter werden als Infrastruktur-Investitionen bezeichnet. Auch ein hochindustrialisierter Staat muß laufend große Teile der volkswirtschaftlichen Wertschöpfung dafür aufwenden, daß die Marktproduktion wirtschaftlich vor sich gehen kann und die Kollektivbedürfnisse der Bevölkerung reibungslos befriedigt werden können. Das Institut hat in einer früheren Arbeit versucht, verschiedene Entwicklungslinien der österreichischen Infrastruktur-Investitionen seit dem Krieg bis um die Mitte der sechziger Jahre nachzuzeichnen. Auf der gleichen statistischen Basis wurde die Arbeit bis 1970 fortgeführt. Die Veröffentlichung eines zehnjährigen Investitionsprogramms des Bundes bot Anlaß, die Investitionsentwicklung des öffentlichen Dienstes, besonders aber des Bundes, in den letzten eineinhalb Jahrzehnten zu analysieren und eine Einschätzung der Daten dieses Programms zu versuchen.

Rückläufiger Anteil an den Gesamtinvestitionen

Verschiedene Autoren haben sich in den letzten Jahren auch in der deutschsprachigen Literatur mit dem Begriff der Infrastruktur eingehend auseinandergesetzt, doch ist es nicht gelungen, ihn für alle Fragestellungen einheitlich festzulegen¹⁾.

Für diese Untersuchung muß, ebenso wie in der früheren Arbeit des Institutes²⁾, der Begriff der Infrastruktur aus statistischen Gründen ziemlich eng gefaßt werden. Zunächst wird nur die materielle Infrastruktur berücksichtigt, nämlich jene *Sachanlagen*, deren Leistungen Merkmale der Infrastruktur tragen: überwiegend externe Effekte, Fehlen oder Manipulierung der Marktpreise, generell verwendeter Input und andere. Außer Betracht bleibt die Entwicklung der Beschäftigung in diesem Bereich der Wirtschaft. Ebenso wenig wird der für den Betrieb und die Erhaltung der Infrastruktur erforderliche laufende Sachaufwand untersucht. Auch die verbleibende Grundgesamtheit „Sachanlagen im Bereich der Infrastruktur“ kann statistisch nicht laufend erfaßt werden. Die

Untersuchung beschränkt sich auf die Investitionen der öffentlichen Verwaltung in Bund, Ländern, Gemeinden, anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften, wie Gemeindeverbänden, öffentlichen Fonds, Kammern und Sozialversicherungsträgern, weiters auf die Investitionen im Verkehrswesen (ausgenommen Speditionen, Reisebüros, Garagen, Lagerhaltung und Hilfsbetriebe des Verkehrswesens), in den Versorgungsbetrieben (öffentliche Elektrizitäts-, Gas-, Wasser- und Wärmeversorgung) sowie auf den Wohnungsbau.

Investitionen von privaten Organisationen ohne Erwerbscharakter, die alle Merkmale der Infrastruktur tragen und dieser komplementäre Leistungen erbringen, etwa Spital-, Schul- und Kindergartenbauten und ähnliches, können statistisch nicht erfaßt werden. Ebenso wenig kann auf die schwierige Frage eingegangen werden, welche innerbetrieblichen Leistungen im Unternehmenssektor der Volkswirtschaft erbracht werden, die unter anderen Verhältnissen durchaus auch der öffentlichen Infrastruktur zufallen könnten.

Von den gesamten Brutto-Anlageinvestitionen der österreichischen Wirtschaft, die 1970 knapp 100 Mrd. S (99,7 Mrd. S) erreichten, entfielen nach vorläufigen Angaben 45,5 Mrd. S (45,6%) auf Investitionen im öffentlichen Dienst, Verkehrswesen, in den Versorgungsunternehmen und im Wohnungsbau. Dies ist der niedrigste Anteil seit 1950; am höchsten war er im Laufe der beiden vergangenen Jahrzehnte im Jahre 1954 mit 59,2% gewesen. In der zweiten

¹⁾ J. Stohler, „Zur rationalen Planung der Infrastruktur“, in: Konjunkturpolitik, 11. Jg., Heft 5, 1965, S. 279 ff. — W. Michalski, „Grundlegung eines operationalen Konzepts der social costs“, Tübingen 1965. — R. Jochimsen, „Theorie der Infrastruktur“, Tübingen 1966. — R. L. Frey, „Infrastruktur. Grundlagen der Planung öffentlicher Investitionen“, Tübingen-Zürich 1970. — „Theorie und Praxis der Infrastrukturpolitik“, hrsg. von R. Jochimsen und U. E. Simonis, Schriften des Vereins für Socialpolitik, N. F., Band 54, Berlin 1970 (mit ausführlicher Bibliographie).

²⁾ H. Kramer, „Die Investitionen in der Infrastruktur“, Monatsberichte des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung, Jg. 1966, Heft 8, Seite 285 ff.

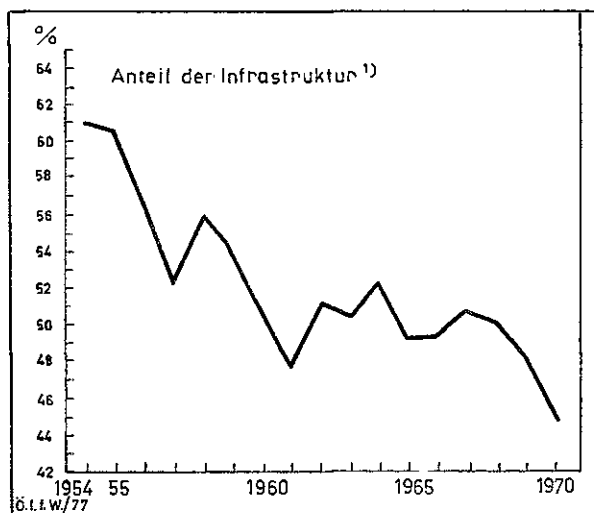
Infrastruktur-Investitionen und gesamte Brutto-Investitionen

	Infrastruktur-Investitionen		Investitionen der übrigen Wirtschaftsbereiche Millionen Schilling		Gesamte Brutto-Anlageinvestitionen		Anteil der Infrastruktur-Investitionen an den Brutto-Anlageinvestitionen in %	
	zu laufenden Preisen	zu Preisen von 1964	zu laufenden Preisen	zu Preisen von 1964	zu laufenden Preisen	zu Preisen von 1964	zu laufenden Preisen	zu Preisen von 1964
1954	11.244	14.952	7.753	9.576	18.997	24.528	59,2	61,0
1955	14.034	18.656	9.914	12.125	23.948	30.781	58,6	60,6
1956	14.396	17.665	11.382	13.635	25.778	31.300	55,8	56,4
1957	15.343	18.450	14.443	16.971	29.786	35.421	51,5	52,1
1958	17.150	20.067	13.803	15.904	30.953	35.971	55,4	55,8
1959	18.473	21.360	15.824	18.129	34.297	39.489	53,9	54,1
1960	20.498	23.094	20.164	22.610	40.662	45.704	50,4	50,5
1961	22.631	24.555	24.718	26.899	47.349	51.454	47,8	47,7
1962	25.374	27.052	24.193	25.804	49.567	52.856	51,2	51,2
1963	27.382	27.545	26.526	27.133	53.908	54.678	50,8	50,4
1964	31.366	31.366	28.551	28.551	59.917	59.917	52,3	52,3
1965	33.964	31.425	33.622	32.399	67.586	63.824	50,3	49,2
1966	37.526	34.256	37.385	35.189	74.911	69.445	50,1	49,3
1967	40.453	35.250	37.748	34.336	78.201	69.586	51,7	50,7
1968	39.892	35.371	39.050	35.555	78.942	70.926	50,5	49,9
1969 ¹⁾	41,2	35,6	43,4	38,4	84,6	74,0	48,7	48,1
1970 ²⁾	45,5	36,6	54,2	45,2	99,7	81,8	45,6	44,7

¹⁾ Mrd. S

Hälfte der fünfziger Jahre sank er tendenziell ziemlich rasch auf 47,8% im Jahre 1961. In den sechziger Jahren verlangsamte sich diese rückläufige Entwicklung zwar stark, kam aber nicht ganz zum Stillstand.

Rückläufiger Anteil der Infrastruktur



¹⁾ Öffentlicher Dienst, Verkehr, Versorgungsbetriebe und Wohnungsbau

Die längerfristigen Entwicklungstrends wurden allerdings von deutlichen *Konjunkturschwankungen* überlagert. Die Investitionen in der Infrastruktur haben meistens ein Jahr nach der höchsten Zuwachsrate des Nationalproduktes den niedrigsten Anteil an den Gesamtinvestitionen, und umgekehrt erzielen die überwiegend privaten Investitionen in den unmittelbar produktiven Bereichen jeweils ein bis höchstens zwei Jahre nach dem Höhepunkt der Konjunktur (in Jahreswerten gemessen) ihre größten Zuwachs-

raten¹⁾. 1969 und 1970 wuchsen die Investitionen des Unternehmenssektors, besonders der Industrie, nach Jahren der relativen Stagnation außerordentlich kräftig. Demgemäß sank der Anteil der Infrastruktur von 51,7% (1967) und 50,5% (1968) auf 45,6% (1970)²⁾.

Gemessen am verfügbaren Güter- und Leistungsvolumen wurde zwischen 1954 und 1970 ein tendenziell steigender Teil für die gesamtwirtschaftliche Kapitalbildung aufgewendet. Die Investitionsquote stieg von 20,4% (1954) beinahe kontinuierlich auf 27,3% (1967) und war 1970 mit 26,9% wieder annähernd ebenso hoch. Trotz des rückläufigen Anteils an den gesamten Investitionen stieg daher auch der Teil des verfügbaren Güter- und Leistungsvolumens, der für die Infrastruktur-Investitionen verwendet wurde, von 1954 (12,1%) bis 1967 (14,0%); seither sank er jedoch auf 12,3% im Jahre 1970.

Angesichts der in manchen Bereichen unzureichenden Infrastruktur-Einrichtungen kommt das relative Zurückbleiben der Infrastruktur-Aufwendungen in den letzten zwanzig Jahren unerwartet. Die Infrastruktur hat jedoch sehr verschiedenartige Aufgaben zu erfüllen. Die Nachfrage in den einzelnen Bereichen entwickelt sich nicht parallel, vielmehr sind auf Teilgebieten wellenartige Investitionsschübe festzustellen. (Solche „Infrastrukturwellen“ lassen sich mit den jetzt vorliegenden Zeitreihen etwas besser nachzeichnen als vor fünf Jahren.) Außerdem ist der Zusammenhang zwischen Bedarf und Bereitstellung von Kapazitäten für seine Sättigung gerade in der

¹⁾ Siehe A. Stanzel, „Anlageinvestitionen im Konjunkturverlauf“, Monatsberichte des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung, Jg. 1969, Heft 11, S. 430 ff.

²⁾ Diese und die folgenden Angaben beziehen sich auf Werte zu laufenden Preisen.

Infrastruktur sehr lose. Dafür gibt es eine Reihe von Gründen: Kosten und Nutzen einzelner Projekte können schwer gemessen werden, Entscheidungsprozesse im Bereich der öffentlichen Hand sind kompliziert und zum Teil institutionell erstarrt, im Zusammenhang mit der Konjunktur- und Stabilitätspolitik müssen gesamtwirtschaftliche Auswirkungen berücksichtigt werden, viele Infrastrukturprojekte benötigen eine lange Planungs- und Ausreifungszeit, und nicht zuletzt sind häufig außerordentlich hohe Finanzierungsmittel erforderlich. Schließlich ist die Kapazität vieler Einrichtungen der Infrastruktur in weiten Grenzen dehnbar, wenn man Qualitätsverschlechterungen ihrer Leistungen in Kauf nimmt.

Bereiche der Infrastruktur

	Öffentlicher Dienst ¹⁾	Öffentlicher Verkehr ²⁾	Ver-sorgungs-betriebe	Wohn-bau ³⁾	Infra-struktur insgesamt	Infra-struktur insgesamt	
	Mill. S zu laufenden Preisen					Mill. S zu Preisen von 1964	
1954	1.602	3.333	3.532	2.404	3.706	11.244	14.952
1955	1.926	4.043	4.830	2.944	4.334	14.034	18.656
1956	2.093	4.267	4.172	3.205	4.926	14.396	17.465
1957	2.031	4.593	4.394	3.444	5.474	15.343	18.450
1958	2.366	5.401	5.488	3.230	6.066	17.150	20.067
1959	2.736	6.077	6.205	3.254	6.278	18.473	21.360
1960	3.182	6.918	6.661	3.211	7.244	20.498	23.094
1961	3.545	7.813	7.157	3.941	7.988	22.631	24.555
1962	4.029	8.354	7.427	5.117	8.801	25.374	27.052
1963	4.552	9.160	8.003	4.919	9.908	27.382	27.545
1964	5.296	10.624	9.954	5.038	11.078	31.366	31.366
1965	5.993	11.769	10.778	4.836	12.357	33.964	31.425
1966	6.667	12.666	11.640	5.783	13.436	37.526	34.256
1967	7.854	14.573	12.293	6.418	13.888	40.453	35.250
1968	8.332	15.314	11.312	6.221	14.027	39.892	35.371
1969 ⁴⁾	8'6	15'8	12'7	5'2	14'7	41'2	35'6
1970 ⁴⁾	10'0	17'5	13'5	5'8	16'2	45'5	36'6

Von den hier unterschiedenen Hauptbereichen der Infrastruktur hatten zwischen der Mitte der fünfziger Jahre und 1970 nur die Investitionen der öffentlichen Verwaltung einen gleichbleibenden Anteil. Ohne den Straßenbau, der im folgenden dem Verkehrswesen zugerechnet wird, und dem öffentlichen Wohnungsbau, stieg der Anteil der öffentlichen Investitionen an den gesamten Brutto-Anlageinvestitionen (zu konstanten Preisen von 1964) sogar von 6,9% (1957) auf 10,4% (1968). 1969 und 1970 dürfte er, wohl nur konjunkturbedingt, leicht zurückgegangen sein (9,8% im Jahre 1970). Das Investitionsvolumen der übrigen Bereiche Verkehrswesen, Versorgungsbetriebe und Wohnungsbau war Ende der sechziger Jahre zwar durchwegs weit größer als eineinhalb Jahrzehnte vorher, doch hielt es mit der Zunahme der gesamtwirtschaftlichen Investitionen nicht Schritt. Für Verkehrseinrichtungen (einschließlich Straßen) wurden 1955 noch 20,5% der Gesamtinvestitionen ausgegeben. 1970 betrug der Anteil nur noch 13,5%. Die Versorgungsbetriebe beanspruchten zwischen 1954 und 1956 durchschnittlich 12,5% der Gesamtinvestitionen, 1970 hingegen weniger als die Hälfte (5,7%). Auch der Anteil des Wohnbaues war leicht rückläufig, von rund 20% um die Mitte der fünfziger Jahre auf knapp 16% im Jahre 1970.

Die folgenden Ausführungen gehen auf die einzelnen Bereiche näher ein und versuchen, Anhaltspunkte für die voraussichtliche Entwicklung in den siebziger Jahren zu gewinnen. Vor diesem Hintergrund wird dann das Investitionsprogramm des Bundes besprochen.

Öffentlicher Dienst¹⁾

Für Investitionen des öffentlichen Dienstes wurden 1970 17,5 Mrd. S ausgegeben, das sind 17,6% der gesamten Brutto-Anlageinvestitionen der österreichischen Wirtschaft (zu laufenden Preisen). In dieser Summe sind alle eigenen Investitionen der öffentlichen Körperschaften für Verwaltungsaufgaben und betriebsähnliche Verwaltungszweige (Verkehrs-, Unterrichts-, Gesundheitswesen, kommunale Einrichtungen, Justiz- und übrige Hoheitsverwaltung) enthalten, nicht jedoch die Mittel zur Förderung der Investitionen anderer Gebietskörperschaften oder Unternehmungen und auch nicht die Investitionen jener öffentlichen Betriebe, die finanziell in die Verwaltung nicht voll integriert sind. Die Investitionen des öffentlichen Dienstes stellen nur einen relativ kleinen Teil

Anteile an den gesamten Brutto-Anlageinvestitionen in % zu Preisen von 1964

1954	8,8	18,4	18,8	12,6	20,8	61,0
1955	8,4	17,9	20,5	12,3	19,4	60,6
1956	8,2	16,8	16,3	12,4	19,5	56,4
1957	6,9	15,7	14,8	11,6	18,8	52,1
1958	7,7	17,6	17,8	10,4	19,8	55,7
1959	8,0	17,8	18,1	9,5	18,4	54,0
1960	7,9	17,1	16,9	7,9	17,9	50,6
1961	7,5	16,5	15,1	8,3	16,8	47,7
1962	8,1	16,8	15,0	10,3	17,8	51,2
1963	8,4	16,8	14,8	9,1	18,1	50,4
1964	8,8	17,7	16,6	8,4	18,5	52,3
1965	8,7	16,9	15,8	7,2	17,6	49,3
1966	8,7	16,5	15,5	7,7	17,4	49,3
1967	9,8	18,0	15,7	8,2	17,0	50,7
1968	10,4	19,0	14,2	7,9	17,3	49,8
1969	10,0	18,4	15,0	6,2	17,0	48,2
1970	9,8	17,1	13,5	5,7	15,7	44,7

Durchschnittliche jährliche Zuwachsrate in % (real)

1954 bis						
1970	10,5	8,0	5,7	2,7	6,1	6,0

¹⁾ Ohne öffentlichen Wohnbau ohne öffentlichen Straßenbau — ²⁾ einschließlich öffentlicher Straßenbau, einschließlich Saldo der Anweisungsrückstände des Bundes. — ³⁾ mit Eigenleistung der Bauherren. — ⁴⁾ Mrd. S

²⁾ Angaben über die diesem Abschnitt zugrunde liegenden Statistiken und Definitionen sowie Angaben über die Jahre vor 1954 enthält der Aufsatz: H. Kramer, „Die Investitionen der öffentlichen Verwaltung von 1946 bis 1964“, Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung, Jg. 1965, Heft 11, S. 387 ff

der Brutto-Ausgaben der öffentlichen Haushalte dar. Von den Ausgaben des Bundessektors (Bund einschließlich Bundesfonds) entfielen 1968 nur 5,9%, von jenen der Länder (ohne Wien) 12,4% und von jenen der Gemeinden 27,2% auf Brutto-Investitionen.

Bei den Investitionen handelt es sich im allgemeinen nicht um gesetzliche Verpflichtungen, sondern um Ermessenskredite, die den Finanzierungsmöglichkeiten angepaßt werden können. Zum größten Teil stammen die Mittel für diese Investitionen aus laufenden Steuereingängen, die für bestimmte Aufgaben auch zweckgebunden sein können. Öffentliche Anlagen, für deren Benützung ein annähernd kosten-deckendes Entgelt eingehoben werden kann, werden in den letzten Jahren in zunehmendem Maße aus Mitteln finanziert, die auf dem in- oder ausländischen Kapitalmarkt aufgenommen werden. Diese Finanzierungsform findet man besonders bei einigen großen Straßenbauvorhaben und ähnlich auch bei der Automatisierung des Fernsprechnetzes. Der Bau und der Betrieb der Anlagen, soweit sie nicht einem öffentlichen Betrieb gehören, wird dabei gewöhnlich einer privatrechtlich organisierten Kapitalgesellschaft übertragen, deren Anteilsrechte sich jedoch ausschließlich im Eigentum verschiedener interessierter Gebietskörperschaften einschließlich des Bundes befinden. Diese außerbudgetären Finanzierungsformen erschweren die Analyse der Entwicklung der öffentlichen Investitionen. In jüngster Zeit werden für die Bereitstellung öffentlicher Einrichtungen in steigendem Maße auch Miet- und Leasingverträge abgeschlossen. Für unseren Beobachtungszeitraum dürften diese Formen jedoch noch eine untergeordnete Rolle gespielt haben.

Höhe und Struktur der öffentlichen Investitionen hängen entscheidend von den *Finanzierungsmöglichkei-*

ten ab. Da der Bedarf der Wirtschaft und der Bevölkerung an Leistungen der öffentlichen Infrastruktur die finanziellen Möglichkeiten sicher weit übersteigt, besteht im allgemeinen die auch für den Produktions- und Haushaltssektor der Wirtschaft übliche Knappheitssituation. Man kann zwar annehmen, daß sich die Entscheidungen über Prioritäten längerfristig an objektiv feststellbaren relativen Knappheitsverhältnissen orientieren, doch ist der Zusammenhang über kürzere und mittlere Zeiträume nicht sehr eng. In den Zeitreihen der vergangenen 20 Jahre lassen sich jedenfalls von der Nachfrageseite nur sehr wenige *bestimmende Variable* nachweisen. Als solche kommen für die Aufgabenbereiche der öffentlichen Hand in Frage: das Wachstum der Bevölkerung, ihre räumliche Verteilung und Altersstruktur, die Veränderungen der Erwerbsquote, der Berufsstruktur, die Struktur der Betriebsgrößen, die Haushaltszahl und -größen, die Höhe und die Veränderung der Pro-Kopf-Einkommen. Für die Verkehrsinvestitionen der öffentlichen Haushalte spielen die Verkehrsdichte und der Motorisierungsgrad eine entscheidende Rolle.

In Zukunft könnte der Übergang auf mehrjährige Planungs- und Finanzierungsprogramme die Auswirkungen der institutionellen Friktionen abschwächen und die zunehmende Verwendung von sachlichen Auswahlkriterien, etwa des Kosten-Nutzen-Kalküls, politische oder quasi-ideologische Einflüsse eindämmen.

Von den gesamten Investitionen der österreichischen Wirtschaft entfielen¹⁾ seit 1954 etwa gleichbleibend zwischen 15% und 19% (im Durchschnitt 16,9%) auf Investitionen des öffentlichen Dienstes, einschließlich Straßen- und öffentlichen Wohnungsbau, jedoch

¹⁾ Zu konstanten Preisen von 1964.

Die Investitionen des öffentlichen Dienstes nach Aufgabenbereichen

	Allgemeine Verwaltung	Schulwesen insgesamt	Kulturelle Einrichtungen	Soziale Einrichtungen	Heilanstalten	Straßenbau	Sonstiger Verkehr	Wohnbau	Öffentliche Einrichtungen	Sonstiges	Insgesamt ¹⁾
	Mill S zu laufenden Preisen										
1954	299	479	38	121	183	920	27	765	236	265	3.333
1955	358	509	47	196	196	1.408	46	767	251	267	4.045
1956	404	519	64	232	222	1.450	55	770	280	271	4.267
1957	383	482	78	228	222	1.675	73	913	315	223	4.592
1958	450	601	95	234	220	2.208	91	882	377	241	5.399
1959	443	794	116	249	268	2.528	112	870	483	215	6.078
1960	456	962	93	305	324	2.825	130	946	593	282	6.916
1961	456	887	129	370	371	3.340	162	992	637	469	7.813
1962	612	1.028	135	407	478	3.327	162	1.052	765	388	8.354
1963	632	1.223	173	431	500	3.538	181	1.111	921	445	9.155
1964	673	1.576	132	457	580	4.122	142	1.280	1.042	618	10.622
1965	807	1.940	141	480	699	4.400	129	1.437	1.070	663	11.766
1966	863	2.407	112	420	737	4.506	113	1.566	1.187	748	12.659
1967	1.119	2.747	158	442	860	5.167	130	1.639	1.576	727	14.565
1968	1.044	2.853	153	464	1.028	5.366	197	1.713	1.705	783	15.306

¹⁾ Einschließlich Saldo der Anweisungsrückstände, Schulgemeinde- und Bezirksfürsorgeverbände, aber ohne Bundesfonds und österreichische Hochschülerschaft.

**Anteile der Aufgabenbereiche an den Investitionen
des öffentlichen Dienstes**

	Allgemeine Verwaltung	Schulwesen insgesamt	Kulturelle Einrichtungen	Soziale Einrichtungen	Heil- anstalten	Straßen- bau	Sonstiger Verkehr	Wohnbau	Öffentliche Einrichtungen	Sonstiges	Insgesamt ¹⁾
	in % zu laufenden Preisen										
1954	9,0	14,4	1,1	3,6	5,5	27,6	0,8	23,0	7,1	7,9	100,0
1955	9,8	12,6	1,2	4,8	4,8	34,8	1,1	19,0	6,2	6,6	100,0
1956	9,5	12,2	1,5	5,4	5,2	34,0	1,3	18,0	6,5	6,4	100,0
1957	8,3	10,5	1,7	5,0	4,8	36,5	1,6	19,9	6,9	4,8	100,0
1958	8,3	11,1	1,8	4,3	4,1	40,9	1,7	16,3	7,0	4,5	100,0
1959	7,3	13,1	1,9	4,1	4,4	41,6	1,8	14,3	8,0	3,5	100,0
1960	6,6	13,9	1,3	4,4	4,7	40,8	1,9	13,7	8,6	4,1	100,0
1961	5,8	11,4	1,7	4,7	4,7	42,7	2,1	12,7	8,2	6,0	100,0
1962	7,3	12,3	1,6	4,9	5,7	39,8	2,0	12,6	9,2	4,6	100,0
1963	6,9	13,3	1,9	4,7	5,5	38,6	2,0	12,1	10,1	4,9	100,0
1964	6,4	14,8	1,2	4,3	5,5	38,8	1,3	12,1	9,8	5,8	100,0
1965	6,9	16,5	1,2	4,1	5,9	37,4	1,1	12,2	9,1	5,6	100,0
1966	6,8	19,0	0,9	3,3	5,8	35,6	0,9	12,4	9,4	5,9	100,0
1967	7,7	18,9	1,1	3,0	5,9	35,5	0,9	11,2	10,8	5,0	100,0
1968	6,8	18,6	1,0	3,0	6,7	35,2	1,2	11,2	11,2	5,1	100,0

¹⁾ Einschließlich Saldo der Anweisungsrückstände Schulgemeinde- und Bezirksfürsorgeverbände aber ohne Bundesfonds und österreichische Hochschülerschaft.

ohne die Investitionen der öffentlichen Betriebe. Die Investitionen in den einzelnen *Aufgabenbereichen* der öffentlichen Verwaltung haben sich im Untersuchungszeitraum sehr unterschiedlich entwickelt. Zweifelsfrei interpretierbar ist nur die Entwicklung des *Straßenbaus*, des *Schul-*, *Spital-* und des *Wohnungsbaus*. Die Anteile der übrigen Bereiche (allgemeine Verwaltung, kulturelle Angelegenheiten, soziale und kommunale Einrichtungen) an den gesamten Investitionen der öffentlichen Verwaltung sind, abgesehen von kurzfristigen, oft zufälligen Schwankungen, annähernd konstant, oder ihre längerfristigen Veränderungen sind nicht deutlich ausgeprägt.

Zwischen 35% und 40% der Investitionen der öffentlichen Verwaltung beanspruchte in den letzten ein- einhalb Jahrzehnten der *Straßenbau*. Seine Entwicklungstendenzen werden im Zusammenhang mit dem übrigen Verkehrswesen besprochen.

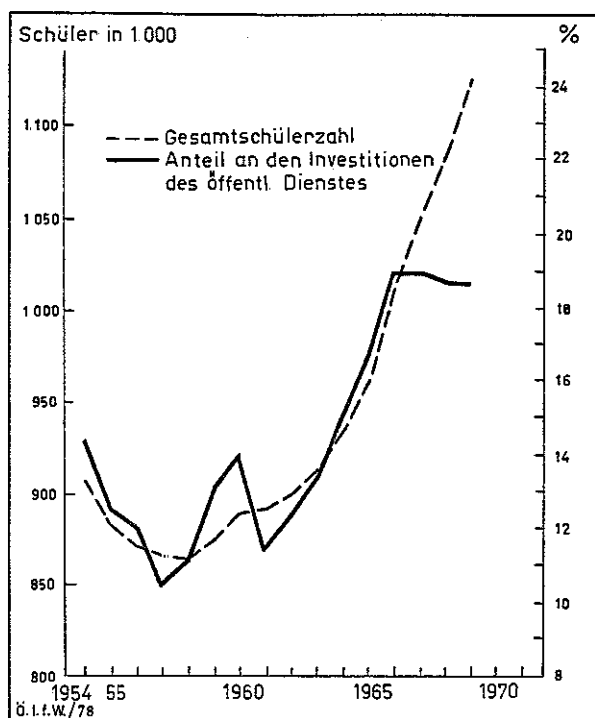
Während der fünfziger Jahre wurde noch der zweitgrößte Teil der öffentlichen Investitionen für *Wohnungs- bau*, meist gemeindeeigene Wohnungen, aufgewendet. Das Gewicht dieses Aufgabenbereiches ist von knapp einem Viertel zu Beginn der fünfziger Jahre rasch auf rund 14% im Jahre 1960 und seither langsamer auf etwa 11% gesunken. Zum Teil ist dies eine Folge der Verlagerung zu anderen Finanzierungs- und Eigentumsformen im Wohnungswesen — die Förderung des Wohnbaus durch die öffentlichen Körperschaften konzentriert sich zunehmend auf die Vergabe von Krediten und Zinsenzuschüssen —, außerdem hat der gesamte Wohnungsbau, wie bereits früher erwähnt wurde, seit den frühen fünfziger Jahren innerhalb der gesamtwirtschaftlichen Investitionstätigkeit an Bedeutung verloren.

Obwohl es in Österreich noch immer einen Fehlbestand an Wohnungen gibt, besonders wenn man

regionale, strukturpolitische und qualitative Merkmale berücksichtigt, wird für dessen allmähliche Beseitigung der Wohnungsbau schwächer ausgeweitet als die gesamten Investitionen.

Den zweiten Platz in der Reihenfolge der Aufgabenbereiche der öffentlichen Hand nimmt seit mehr als zehn Jahren der *Bau von Schulen* ein. 1957 wurden erst 10,5% der öffentlichen Investitionen für Schulen aufgewendet, seither stieg dieser Anteil auf rund 19%. Die Ursachen der überproportionalen Ausweitung des Schulbaus liegen in erster Linie in der Zunahme der Schülerzahl, zum Teil wirken sich jedoch auch verschiedene Schulreformen und regionale Verlagerungen der Bevölkerungsschwerpunkte aus. Die Gesamtzahl der in Pflicht-, Mittel-, höheren und Hochschulen eingeschriebenen Schüler ist zwischen 1950 und 1958 zurückgegangen, seither jedoch ständig gestiegen, von 864.000 im Schuljahr 1958/59 auf 1,125.000 im Schuljahr 1969/70. Die Schülerzahl hat in den Pflichtschulen seit 1959/60, in den höheren Schulen seit 1964/65 kräftig zugenommen. Die Zahl der Hochschulstudenten wuchs von 1957 bis 1963 besonders schnell, als die starken Jahrgänge 1939 bis 1944 die Universitäten erreichten. Der Anteil der Investitionen im Schulwesen an den Gesamtinvestitionen der öffentlichen Verwaltung stand zwischen 1954 und 1966 in einem auffallend engen Zusammenhang mit der Entwicklung der Gesamtschülerzahl. Er begann 1958 zu steigen und erreichte 1966 ein Niveau von 19%; dieses wurde seither gehalten, obwohl die Schülerzahl zwischen 1966 und 1970 weiter kräftig zunahm. Der überproportionalen Ausweitung der Unterrichtsinvestitionen sind natürlich Grenzen gesetzt, die Ende der sechziger Jahre erreicht worden sein dürften. In zunehmendem Maße wird von der Unterrichtsverwaltung versucht, Schulraum nicht durch Neuinvestitionen, sondern in anderer Form, beispielsweise durch Miete von geeigneten

Schülerzahl und Anteil der Unterrichtsinvestitionen



Investitionen des öffentlichen Dienstes nach Körperschaften

	Bund	Länder	Gemeinden ¹⁾	Wien	Sonstige ²⁾	Insgesamt
	Anteile in % zu laufenden Preisen					
1954	23,3	12,7	31,8	29,0	3,2	100,0
1955	32,4	11,5	29,1	23,1	3,9	100,0
1956	33,2	9,8	28,1	24,2	4,7	100,0
1957	32,4	10,1	27,9	24,9	4,7	100,0
1958	38,0	9,7	27,6	21,4	3,3	100,0
1959	37,9	9,3	29,5	19,7	3,6	100,0
1960	37,5	9,1	30,7	19,4	3,3	100,0
1961	37,7	9,6	29,8	19,7	3,2	100,0
1962	32,9	10,5	31,7	20,2	4,7	100,0
1963	31,2	10,5	32,5	21,6	4,2	100,0
1964	30,8	11,2	32,4	22,4	3,2	100,0
1965	30,0	12,7	34,2	19,6	3,5	100,0
1966	28,2	13,0	37,8	17,9	3,1	100,0
1967	30,3	11,6	36,1	18,0	4,0	100,0
1968	30,5	12,6	34,4	18,9	3,6	100,0
1969	29,5	12,5	33,6	20,7	3,7	100,0
1970	28,6	12,3	34,5	21,2	3,4	100,0

¹⁾ Einschließlich Gemeindeverbände — ²⁾ Kammern und Sozialversicherungsträger.

Für die Verteilung der öffentlichen Investitionen auf die einzelnen *Gebietskörperschaften* (Bund, Länder und Gemeinden) sind mehrere Faktoren maßgebend. Zunächst regeln die Bundesverfassung und die Landesverfassungen, in wessen Kompetenz die verschiedenen Aufgaben fallen. Verschiebungen des Anteils von Bund, Ländern und Gemeinden an den gesamten öffentlichen Investitionen ergeben sich aus der verschiedenen Dynamik in der Entwicklung der einzelnen Aufgabenbereiche, an denen die Gebietskörperschaften unterschiedliche Verpflichtungen haben. So liegen die Investitionsschwerpunkte des Bundes¹⁾ im Straßenbau (rund zwei Drittel der Bundesinvestitionen), im Unterrichtswesen (rund 15%) und im Bau von Dienstgebäuden für die Hoheitsverwaltung und das Bundesheer (5—10%). Bei den Ländern spielen die Aufwendungen für Straßen (fast die Hälfte der Landesinvestitionen) und für Krankenanstalten (mehr als ein Viertel) die größte Rolle. Die genaue Verteilung der Investitionen der Gemeinden nach funktionalen Gesichtspunkten kann derzeit nur geschätzt werden. Sie dürften je rund ein Fünftel für Schulbauten, Straßen und Wohnungen aufwenden. Die institutionelle Verteilung der öffentlichen Investitionen wird jedoch auch vom jeweils geltenden Finanzausgleich bestimmt, der auf Grund der Bevölkerungs-

¹⁾ Eine Aufgliederung der Bundesausgaben nach funktionalen Gesichtspunkten enthält seit 1957 der Bundesrechnungsabschluß der Republik Österreich. Die funktionelle Aufgliederung der Bundesausgaben einschließlich der Bundesfonds, der Akademie der Wissenschaften und der Österreichischen Hochschülerschaft ist seit 1957 und die der Bundesländer seit 1965 in der jährlichen Publikation des österreichischen Volkseinkommens, herausgegeben vom Österreichischen Statistischen Zentralamt und vom Österreichischen Institut für Wirtschaftsforschung, enthalten.

Klassenzimmern, zu beschaffen. Dies ist in den hier dargebotenen Zahlen nicht berücksichtigt.

Von den übrigen Bereichen der öffentlichen Investitionen haben sich das *Gesundheitswesen* und die öffentlichen Einrichtungen überdurchschnittlich entwickelt. Der Anteil der Investitionen in Einrichtungen des Gesundheitswesens ging von 1951 bis 1958 zurück, seit 1959 wuchs er laufend von 4,1% (1958) auf etwa 7% (1969). Das erklärt sich zum Teil aus dem ständig steigenden Anteil der älteren Personen an der Bevölkerung und wohl auch aus der Anschaffung immer kostspieligerer Geräte für moderne Behandlungsmethoden. Außerdem dürfte der Anteil von Ersatzinvestitionen für veraltete Krankenanstalten relativ hoch sein. Auch die Ausgaben für *öffentliche*, vornehmlich kommunale *Einrichtungen* erzielten einen tendenziell steigenden Anteil an den öffentlichen Investitionen. Er stieg von 6,2% (1955) auf mehr als 11% (1968). Das könnte mit der zunehmenden Konzentration der Bevölkerung in den städtischen Ballungsräumen und dem damit verbundenen vermehrten Bedarf an städtischen Diensten zusammenhängen.

Die Anteile der restlichen Aufgabenbereiche der öffentlichen Verwaltung (allgemeine Hoheitsverwaltung, soziale Einrichtungen, kulturelle Einrichtungen, übrige Verkehrsverwaltung und Sonstiges) blieben zumindest während der sechziger Jahre annähernd konstant.

zahl festgesetzt wird. Schließlich spielen örtliche Sonderfaktoren, etwa das regional unterschiedlich rasche Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum sowie das Vorhandensein oder Fehlen von Infrastruktureinrichtungen eine Rolle.

Es zeigt sich, daß der Anteil des Bundes an den Investitionen des öffentlichen Dienstes in einem engen Zusammenhang mit der Entwicklung des Anteils der Straßenbauten an den öffentlichen Investitionen steht. Von 1954 bis 1958 stieg der Bundesanteil von rund 14% auf 38% und hielt diese Höhe bis 1961. Danach ging er allmählich auf rund 29% zurück. Die Investitionen der Länder und Gemeinden erhöhten sich in den sechziger Jahren überdurchschnittlich. Der Anteil der Länder (ohne Wien) an den öffentlichen Investitionen stieg zwischen 1960 und 1970 von 9% auf mehr als 12%, der der Gemeinden von 28% (1958) auf 38% (1966). Seither war dieser leicht rückläufig. Einen Sonderfall stellt Wien als Land und Gemeinde dar. In Wien wurde das Investitionsvolumen in den sechziger Jahren im Vergleich zu den anderen Ländern und Gemeinden unterdurchschnittlich ausgeweitet. Wiens Anteil an den öffentlichen Investitionen, der nach Abschluß der Wiederaufbauperiode zwischen 1953 und 1960 rasch gesunken war (von 32% auf 19%), blieb im Durchschnitt der sechziger Jahre annähernd konstant. Dies hängt zweifellos mit der unterdurchschnittlichen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung zusammen. Umfangreiche Bauvorhaben im innerstädtischen Verkehrswesen, die in den kommenden Jahren fortgeführt werden, ließen jedoch das Investitionsvolumen der Bundeshauptstadt bereits in den beiden letzten Jahren überdurchschnittlich schnell steigen.

Verkehrswesen

Die Investitionen des Verkehrswesens lassen sich weit schwerer laufend erfassen als die der öffentlichen Verwaltung, für die jährliche Rechnungsabschlüsse und Gebarungübersichten vorgelegt werden. Angaben müssen aus einer Vielzahl von Quellen zusammengetragen und teilweise geschätzt werden und sind daher nur in groben Zügen verläßlich. Die Investitionen dieses Wirtschaftsbereiches werden entweder von der öffentlichen Verwaltung (Straßenbau, teilweise Hafengebäuden), von öffentlichen Betrieben (Bundesbahnen, Post, städtische Verkehrsbetriebe) oder von privatrechtlich konstituierten Unternehmungen durchgeführt, von denen sich jedoch ein Teil wieder im Eigentum von öffentlichen Körperschaften befindet (Flughafenbetriebsgesellschaften, einzelne Mautstraßen, die Fluggesellschaft und die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft). Der Rest entfällt auf die privaten Transportunternehmungen, auf Seilbahnen und Lifts sowie auf Pipeline-Gesellschaften.

In den sechziger Jahren entfielen zwischen 40% und 50% der Investitionen des Verkehrswesens auf Straßenbauten.

Der Ausbau des bestehenden Straßennetzes, die Verbesserung alter Trassen und Fahrbahndecken, die Verstärkung von Brücken und schließlich der Neubau von leistungsfähigen Schnellstraßen und Autobahnen erforderte seit den frühen fünfziger Jahren eine überdurchschnittliche Ausweitung der Investitionen in diesem Bereich, gemessen sowohl an den Investitionen der öffentlichen Verwaltung als auch an jenen des übrigen Verkehrswesens. Sie stie-

Die Investitionen im Verkehrswesen

	Gewerblicher Straßen-transport ¹⁾	Städtische Verkehrsmittel ²⁾	öffentl. u. privater Straßenbau	Seilbahnen	Eisenbahn ³⁾	Pipelines	Hafenanlagen und Schifffahrt	Flughäfen	AUA	Post ⁴⁾	Insgesamt
	Mill. S zu laufenden Preisen										
1954	550	155	994	63	1.459	—	14	—	—	418	3.653
1955	600	160	1.402	128	1.926	—	59	59	—	586	4.920
1956	500	180	1.468	96	1.490	—	39	59	—	417	4.249
1957	541	135	1.734	75	1.359	—	44	16	0	435	4.339
1958	605	256	2.212	79	1.758	—	54	32	4	417	5.417
1959	832	452	2.525	142	1.610	—	22	128	1	472	6.184
1960	1.064	521	2.857	148	1.460	—	68	45	264	554	6.981
1961	1.099	633	3.372	160	1.235	—	116	78	56	527	7.276
1962	934	470	3.530	140	1.535	10	89	71	14	593	7.386
1963	936	303	3.676	127	1.728	20	95	78	225	649	7.837
1964	1.028	295	4.355	142	2.075	50	184	40	112	1.435	9.716
1965	1.112	383	5.024	266	1.970	445	120	115	113	1.164	10.712
1966	1.223	403	5.191	430	1.671	1.280	86	86	172	1.055	11.597
1967	1.043	368	5.977	322	2.660	465	92	79	17	1.236	12.259
1968	982	451	5.658	234	2.418	30	125	107	7	1.289	11.301
1969 ⁵⁾	1'2	0'6	5'7	0'3	2'4	0'7	0'1	0'1	0'0	1'5	12'6
1970 ⁵⁾	1'7	0'8	5'9	0'4	2'4	0'5	0'2	0'1	0'0	1'8	13'8

¹⁾ Einschließlich Post- und Bahnbetrieb. — ²⁾ Einschließlich Wiener Schnellbahn. — ³⁾ ÖBB (ohne Wiener Schnellbahn) und Privatbahnen, nur Schienenverkehr. — ⁴⁾ Ohne Postautobusse. — ⁵⁾ in Mrd. S.

gen auch weit rascher als die gesamten Investitionen der österreichischen Wirtschaft. 1962 verlangsamte sich das Wachstum der Straßeninvestitionen; seither ist ihr Anteil an den Investitionen des Verkehrswesens im Durchschnitt konstant geblieben und der an den Investitionen des öffentlichen Dienstes (auch wenn man die nicht über die öffentlichen Budgets abgewickelten Mautstraßenbauten einbezieht) zurückgegangen. Die Verlagerung des Investitionsschwerpunktes der öffentlichen Haushalte und des Verkehrswesens zum Straßenbau in den Jahren 1953 bis 1961 wurde durch die rasch zunehmende Motorisierung erzwungen. Die Neuzulassungen von Personenkraftwagen erreichten zwischen 1954 und 1958 jährliche Zuwachsraten zwischen 20% und 55%. Seither haben sich die Zuwachsraten der Neuzulassungen stark vermindert. 1970 wurden nur noch 6,4% mehr Personenkraftwagen zugelassen als 1969. Auf einen fabrikneuen Personenkraftwagen entfielen 1955 Straßenbauten im Wert von 44.600 S (zu konstanten Preisen von 1964), 1961 von 46.000 S, 1970 jedoch nur noch von 36.800 S.

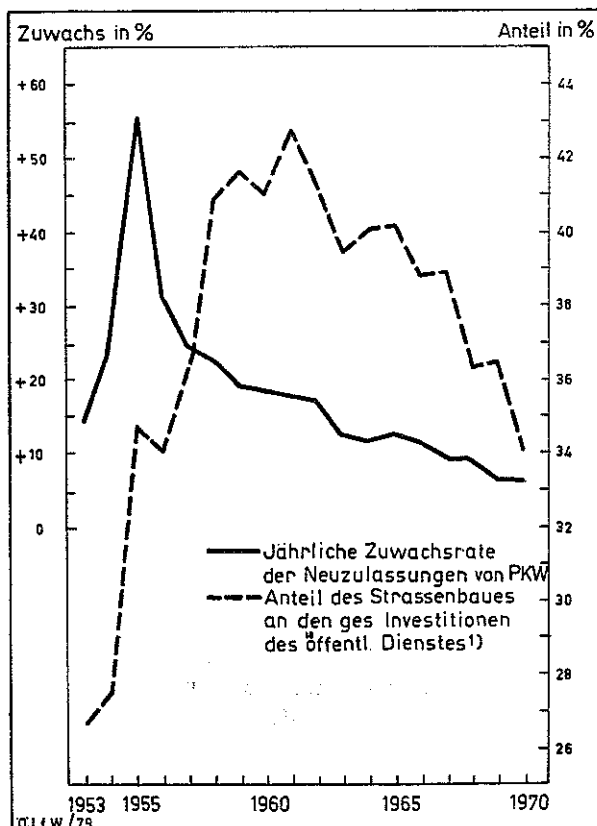
Zu den expansivsten Zweigen des Verkehrs- und Nachrichtenwesens gehörten in den sechziger Jahren die Investitionen im Fernmeldewesen (Telefon-

automatisierung) durch die Post, der Bau von Rohölpipelines sowie, bedingt durch den Baubeginn an der Wiener U-Bahn, die Erweiterung der innerstädtischen Verkehrsmittel. Der forcierte Ausbau dieser Einrichtungen und auch der für den Nord-Süd-Transitverkehr wichtigen Mautstraßen in den Alpen ist auf die offensichtlich hohe Rentabilität eines Teils dieser Anlagen oder, im Falle der städtischen Verkehrsmittel, durch die fast ausweglos gewordene Situation des Individualverkehrs in den Ballungsräumen ermöglicht oder erzwungen worden. Verkehrsträger, deren Erträge infolge starker Konkurrenz (Flug- und Schiffsverkehr) oder verzerrter Wettbewerbsverhältnisse aus Rücksicht auf gesamtwirtschaftliche Rückwirkungen bzw. regional- und sozialpolitische Erwägungen (Schienenverkehr) beschränkt waren, konnten ihre Investitionen nur unterdurchschnittlich ausweiten, obwohl ihre Leistungen in Zukunft durchaus an Bedeutung gewinnen könnten. So gelang es den Österreichischen Bundesbahnen vielfach nicht, jene kostensenkenden Investitionen zügig durchzuführen, die zur Stärkung der Ertragskraft dieses Unternehmens erforderlich wären (Elektrifizierung und Verbesserung des Fahrparks).

Versorgungsbetriebe

Im Gegensatz zu den Investitionen der öffentlichen Verwaltung und auch teilweise im Verkehrswesen besteht im Bereich der Versorgungsunternehmen ein ziemlich enger Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Verbrauchs und dem Ausbau der Erzeugungskapazitäten. Die Elektrizitätswirtschaft orientiert ihre Ausbauprogramme an der längerfristigen Zuwachsrate des Stromverbrauchs. Abgesehen von notwendigen Reservekapazitäten treten dabei höchstens kurzfristige Überkapazitäten oder Engpässe auf. Der Anteil der Investitionen der Versorgungsunternehmen an den gesamten Brutto-Anlageinvestitionen ist in Österreich seit der Mitte der fünfziger Jahre rasch und in den sechziger Jahren langsamer gesunken. Das geht darauf zurück, daß das Investitionsvolumen der Elektrizitätsversorgungsunternehmen tendenziell sehr langsam wuchs, obwohl sich die Kapazitätswachse eher beschleunigten. Zwischen 1955 und 1960 nahm die Engpaßleistung der EVU jährlich im Durchschnitt um 310 MW, zwischen 1960 und 1966 um 350 MW und zwischen 1966 und 1971 voraussichtlich um 460 MW zu. Die Erklärung für diese widersprüchliche Entwicklung liegt darin, daß es der Elektrizitätswirtschaft gelungen ist, die spezifischen Ausbauskosten (einschließlich Verteilungsanlagen) annähernd konstant zu halten. Für die Investitionen der Jahre 1955 bis 1959 betrug sie 11.800 S/MW, in den Jahren 1960 bis 1965 stiegen sie zwar auf 13.200 S/MW, blieben jedoch seither (1966 bis 1970) gleich.

Neuzulassungen von Personenkraftwagen und Anteil der Straßenbauten an den öffentlichen Investitionen



¹⁾ Einschließlich Mautstraßen.

Die Investitionen der Versorgungsbetriebe

	Elektrizitätsver- sorgung	Gas-, Wasser-, Wärmeversorgung	Insgesamt
	Mill. S zu laufenden Preisen		
1954	2 252	152	2 404
1955	2 742	202	2 944
1956	3.003	202	3 205
1957	3.206	238	3.444
1958	2 811	419	3 230
1959	2 945	309	3 254
1960	2 839	372	3 211
1961	3.421	520	3 941
1962	4.544	573	5.117
1963	4.273	646	4 919
1964	4 188	850	5 038
1965	4 092	744	4 836
1966	5.148	635	5 783
1967	5.620	798	6.418
1968	5.288	933	6.221
1969 ¹⁾	4 2	1 0	5 2
1970 ¹⁾	4 4	1 3	5 7

¹⁾ In Mrd. S

Nach den bisher bekanntgewordenen Ausbauplänen des Koordinierungsausschusses der österreichischen Elektrizitätswirtschaft¹⁾ werden die Investitionen der Elektrizitätswirtschaft auch in den siebziger Jahren hinter den gesamtwirtschaftlichen Investitionen relativ zurückbleiben. Bei einem Investitionsvolumen von rund 70 Mrd. S in den Jahren 1971 bis 1980 würde der Anteil 47% der Gesamtinvestitionen betragen, gegen 65% im Durchschnitt der Jahre 1961/70.

Die Investitionen in der Gas-, Wasser- und Wärmeversorgung sind in den sechziger Jahren relativ stark ausgeweitet worden. Zwischen 1960 und 1970 haben sie sich fast vervierfacht. Dies dürfte teilweise eine Folge der Verstärkung der österreichischen Siedlungsstruktur und damit der Belieferung von immer mehr Haushalten aus Gasleitungssystemen sein, teilweise auch auf den rasch steigenden Wasserverbrauch und die zunehmende Fernwärmeversorgung zurückgehen.

Ein zehnjähriges Investitionsprogramm des Bundes

Der Finanzminister hat im Juni 1971 der Öffentlichkeit ein Investitionsprogramm des Bundes vorgelegt, das sich auf die Jahre 1971 bis 1980 erstreckt. Dieses Programm enthält die *gesamten Brutto-Investitionen des Bundes* außer einigen unwesentlichen Budgetansätzen in den Kapiteln Oberste Organe, Äußeres, Soziales, Justiz, Handel, Gewerbe und Industrie sowie bei einigen Betrieben und Monopolen, darüber hinaus die *Investitionsförderung* durch Beteiligungen oder Kapitaltransfers, insbesondere auch die Bundesbeiträge zu den Forschungsförderungs-

fonds, Wasserwirtschaftsfonds sowie die gesamten Förderungsmittel für den Wohnungsbau, die über das Bundesbudget abgewickelt werden. Im Programm sind die Absichten der Regierung ohne rechtliche Verbindlichkeit niedergelegt. Es soll Orientierungsbehelf sein für die jährliche Budgeterstellung, für die Bundesverwaltung, die anderen Gebietskörperschaften und für Unternehmungen, besonders der Investitionsgüterbereiche. Ausgewiesen wird die Gesamtsumme der Investitionen in den zehn Jahren, gegliedert nach Budgetkapiteln.

Das zehnjährige Investitionsprogramm des Bundes will Grundlagen für eine längerfristige Finanzpolitik gewinnen. Gegenüber seinem Vorläufer, dem langfristigen Investitionsprogramm des Bundes von 1954 bis 1963 hat es vor allem den Vorzug, daß es nahezu den gesamten Investitionshaushalt des Bundes umfaßt und daß es den Ministerien, Fonds und Bundesbetrieben zum erstenmal den Spielraum nennt, innerhalb dessen sie ihre längerfristigen Vorhaben realistisch planen können.

Das Investitionsprogramm enthält jedoch keine Hinweise über Maßnahmen zu seiner Finanzierung. Zum überwiegenden Teil wird es aus zweckgebundenen Einnahmen, zum kleineren aus allgemeinen Budgetmitteln und aus der Kreditaufnahme auf dem Kapitalmarkt finanziert werden. Die Ansätze des Programms sollen zu *konstanten Preisen* (von 1971) verstanden werden. Künftige Preissteigerungen sind im allgemeinen nicht berücksichtigt, so daß sich die Investitionssummen in Wirklichkeit noch erhöhen werden. Allerdings bringt die Vorausschätzung der aus zweckgebundenen Einnahmen finanzierten Investitionen mit sich, daß das Programm nicht ein rein reales Investitionsvolumen enthält. In diesen Fällen wurde nämlich die Einnahmenentwicklung auf Grund der Entwicklung in den vergangenen Jahren extrapoliert, die natürlich von Preissteigerungen beeinflusst war. 1969 wurden rund drei Viertel des entsprechenden Investitionsvolumens (einschließlich Investitionsförderung) aus zweckgebundenen Einnahmen (Wohnbauförderungsbeitrag, Beitrag vom Einkommen, Beiträge nach dem WWBG, Beitrag für den Katastrophenfonds, Bundesmineralölsteuer, Fernsprecheinnahmen, Einnahmen der Bundesbahnen) finanziert. Nimmt man an, daß sich die Preise der Investitionsgüter in den nächsten zehn Jahren durchschnittlich um 4% verteuern werden, so wäre im Gesamtprogramm infolge der geschilderten Schätzmethode eine Inflationsrate von rund 3% jährlich enthalten.

Im Programm ist die Möglichkeit einer *antizyklischen Beeinflussung der Konjunktur* vorgesehen. Die auf jedes einzelne Jahr entfallenden Ansätze können in Jahren guter Konjunktur um 15% gekürzt, in Jahren,

¹⁾ Siehe dazu „Ergebnisse des Investitionstests vom Frühjahr 1971“, Monatsberichte des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung, Jg. 1971, Heft 7, S. 300

in denen zusätzliche Nachfrage erwünscht ist, um 15% erhöht werden. 85% des Normalprogramms entfallen auf Projekte der Dringlichkeitsliste I, das sind unaufschiebbare Vorhaben. Die im Konjunkturbelebungsprogramm (Normalprogramm plus 15%) enthaltenen Projekte sollen rasch einkommenswirksam werden und längstens nach 1½ Jahren fertiggestellt werden können.

Das Gesamtprogramm sieht ein *Ausgabenvolumen* von 304 Mrd. S vor. Nach Abzug der Ausgaben für die Wohnbauförderung (58 Mrd. S) und für den Wasserwirtschaftsfonds (14 Mrd. S) bleiben 232 Mrd. S. Davon wurden rund 180 Mrd. S den einzelnen Budgetkapiteln zugeteilt, indem die Ansätze des Jahres 1971 jährlich um 5% erhöht bzw. die zweckgebundenen Einnahmen extrapoliert wurden. 52 Mrd. S entfallen auf den sogenannten Mehrbedarf. Die Verteilung dieser Mittel auf die Budgetkapitel erfolgt auf Grund der meist höher liegenden Anforderungen der einzelnen Ressorts und der Finanzierungserwägungen des Finanzministeriums.

Rund 37% des Gesamtprogramms entfallen auf das *Budgetkapitel* Bauten und Technik. Dieses enthält den gesamten Straßenbau des Bundes, einen Teil der Wasserbauten und die Bauten für die Unterrichts-, Justiz- und allgemeine Verwaltung sowie für das Bundesheer. Weitere 19% fließen der Wohnbauförderung und 4,6% der Förderung von Wasserbauten (Wasserwirtschaftsfonds) zu. 13% des Gesamtprogramms werden für Investitionen im Bereich der Post aufgewendet, davon über 90% für Fernmeldeinvestitionen. Auf die Bundesbahnen entfallen 8%. Für Maßnahmen des Ministeriums für Land- und

Forstwirtschaft, besonders für die Investitionsförderung im Rahmen des Grünen Planes, stehen 5,7%, für Waffen- und Gerätekauf des Bundesheeres 4,4% des Programms zur Verfügung. Kleinere Beträge werden vorgesehen für die Ausstattung der Hochschulen und wissenschaftlichen Anstalten (Kapitel Wissenschaft und Forschung), der höheren Schulen und Berufsschulen sowie für die Sportbautenförderung (Kapitel Unterricht), für Kapitalbeteiligungen des Bundes (Bundesvermögen), Kapitalzuschüsse an bestimmte Regionen (Finanzausgleich) sowie für das Verkehrs-, Finanz- und Innenministerium, für die Bundesforste und die Staatsdruckerei.

Die im Investitionsprogramm erfaßten Ausgaben des Bundes sollen in den zehn Jahren durchschnittlich um 9,7% jährlich ausgeweitet werden. Dieser Zuwachs läßt sich aus einer Schätzung der Ansätze des Jahres 1971 und der angegebenen Summe unter der Annahme einer gleichbleibenden Zuwachsrate errechnen. Nimmt man an, daß rund 3% von dieser Zuwachsrate auf Preissteigerungen entfallen, die durch die Extrapolation der zweckgebundenen Einnahmen in die Ausgabenansätze eingegangen sind, so bleibt eine „echte“ reale Ausweitung von 6,5% pro Jahr. Im Zeitraum 1960 bis 1969, für den Rechnungsabschlüsse vorliegen, betrug die vergleichbare preisbereinigte Zuwachsrate 4,2%. Der Anteil der Bundesinvestitionen (einschließlich der Investitionsförderung im Umfang des Zehn-Jahres-Investitionsprogramms) an den gesamten Brutto-Anlageinvestitionen betrug 1960 (zu laufenden Preisen) 17,1%, 1969 17,0%. Für 1971 ist mit 16,5% zu rechnen. Unter der Annahme eines Brutto-Nationalproduktes von rund 850 Mrd. S im Jahre 1980 (jährlicher nomineller Zuwachs 8,5% bis 9%) und einer gleich

Investitionsprogramm des Bundes 1971 bis 1980

Budgetkapitel	Investitions- summe 1971 bis 1980	davon Budget- ansatz 1971 (geschätzt)		Anteile 1971 %	Pro- gramm für 1980 Mill S	An- teile 1980 %
		Mill S	Mill S			
Bauten und Technik	112.392	6.842	35,4	16.942	37,9	
Post- und Fernmeldeinvestitionen	39.425	2.368	12,2	6.008	13,5	
Österreichische Bundesbahnen	24.312	1.738	9,0	3.276	7,4	
Land- und Forstwirtschaft	17.425	1.082	5,6	2.593	5,8	
Militärische Angelegenheiten	13.425	1.072	5,5	1.649	3,7	
Wissenschaft und Forschung	5.506	353	1,8	800	1,8	
Bundesvermögen	4.000	233	1,2	621	1,4	
Unterricht	3.685	221	1,1	562	1,3	
Finanzausgleich	3.291	179	0,9	537	1,2	
Österreichische Bundesforste	1.300	91	0,5	177	0,4	
Verkehr	863	52	0,3	131	0,3	
Finanzverwaltung	838	51	0,3	128	0,3	
Inneres	697	46	0,2	100	0,2	
Kunst	390	21	0,1	63	0,1	
Staatsdruckerei	389	31	0,2	48	0,1	
Zwischensumme	227.938	14.380	74,3	33.635	75,4	
Wohnbauförderung	58.000	3.929	20,3	8.120	18,2	
Wasserwirtschaftsfonds	14.000	860	4,4	2.095	4,7	
Forschungsförderung	4.278	200	1,0	767	1,7	
Insgesamt	304.216	19.369	100,0	44.617	100,0	

Investitionsprogramm des Bundes 1971 bis 1980

	Rechnungsabschluß 1960 bis 1969		Programm 1971 bis 1980	
	Durchschnittliche jährliche Zunahme in % zu konstanten Preisen ¹⁾			
Bauten und Technik	+ 5,2	+10,6		
Post- und Fernmeldeinvestitionen	+ 9,1	+10,9		
Österreichische Bundesbahnen	+ 2,0	+ 7,3		
Land- und Forstwirtschaft	+ 9,9	+10,2		
Militärische Angelegenheiten	+ 3,4	+ 4,9		
Wissenschaft und Forschung	+14,8	+ 9,5		
Bundesvermögen und Finanzausgleich	- 5,3	+12,1		
Unterricht	+ 7,5	+10,9		
Österreichische Bundesforste	+ 0,4	+ 7,7		
Verkehr	+ 8,7	+10,7		
Finanzverwaltung	+13,7	+10,6		
Inneres	+ 0,9	+ 9,1		
Kunst	- 6,7	+12,8		
Staatsdruckerei	+14,6	+ 5,0		
Wohnbauförderung	+ 3,5	+ 8,4		
Wasserwirtschaftsfonds	+27,2	+10,4		
Forschungsförderung	+39 ¹⁾	+16,1		
Insgesamt	+ 4,2	+ 9,7		

¹⁾ Siehe Text auf dieser Seite. — ²⁾ 1968/71.

hohen Investitionsquote wie 1971 (28%) ergeben sich 1980 Brutto-Anlageinvestitionen von 240 Mrd. S. Nimmt man weiter an, daß die nominelle Zuwachsrate der Bundesinvestitionen nicht 97%, sondern 108% (1% zusätzliche Inflation) betragen dürfte, so daß die Investitionen des Bundesprogrammes nicht 44,6 Mrd. S, wie sich daraus ergeben würde, sondern 48,8 Mrd. S ausmachen, dann ergibt sich ein Anteil von 20,3% an den gesamten Investitionen der österreichischen Wirtschaft.

Das zehnjährige Investitionsprogramm sieht somit eine beträchtliche Ausweitung der Bundesinvestitionen vor. Wird mit einem realen Wachstum des Nationalproduktes für den Durchschnitt der siebziger Jahre von 5% gerechnet, so beträgt die Elastizität der Bundesinvestitionen 1,3% bis 1,4% (1960/69 0,95%). Geht man von der bisherigen nominellen Zuwachsrate der Bundesinvestitionen (1960/69 8,4%) aus und berücksichtigt, daß das Nationalprodukt in den siebziger Jahren voraussichtlich um ein halbes Prozent schneller wachsen wird als in der Vergleichsperiode, so ergibt sich durch das Programm ein über den bisherigen Trend hinausgehender Finanzierungsbedarf von rund 26 Mrd. S. Im Jahre 1980 macht dieser zusätzliche Bedarf rund 0,8% des Nationalproduktes aus. Diese durchaus realistisch erscheinende Mehrbelastung des Nationalproduktes durch die Bundesinvestitionen ergibt sich, das muß hier nochmals festgehalten werden, nur dann, wenn man annimmt, daß das Programm implizit eine Preissteigerungsrate von etwa 3% enthält.

Durch das Investitionsprogramm des Bundes werden nicht nur die Investitionen des Bundes absolut und relativ ausgeweitet, sondern auch, verglichen mit den sechziger Jahren, Schwerpunkte verlagert. Am meisten fällt ins Gewicht, daß die Investitionen des Bautenministeriums, deren jährlicher realer Zuwachs zwischen 1960 und 1969 gut 5% betrug, nun jährlich um 10,6% (abzüglich der impliziten Inflationsrate: 7,5% bis 8%) ausgeweitet werden sollen. Das Programm gibt in seiner veröffentlichten Form leider keine Aufgliederung, wie sich das hohe Investitions-

volumen von mehr als 112 Mrd. S auf einzelne Aufgabenbereiche (Straßen, Schulen, andere Hoch- und Tiefbauten) verteilt. Es kann jedoch angenommen werden, daß durch die bereits durchgeführte Erhöhung der Mineralölsteuer auf Dieselöl und durch ähnliche Maßnahmen bei Benzin so viele Mittel für den Straßenbau zur Verfügung stehen werden, daß der Anteil des Straßenbaus an den öffentlichen Investitionen nicht weiter sinkt. Im Schulbau besteht noch immer ein gewisser Nachholbedarf. Infolge der geringen Geburtenzahl Ende der sechziger Jahre könnte jedoch um die Mitte der siebziger Jahre in den Volksschulen (deren Bau hauptsächlich den Gemeinden obliegt) und gegen Ende der siebziger Jahre in den höheren Schulen eine Entspannung der Lage eintreten. Es kann nicht festgestellt werden, ob dies im vorliegenden Programm bereits berücksichtigt ist.

Von den übrigen ins Gewicht fallenden Positionen weisen nur die Ansätze für die Bundesbahnen und für die Wohnbauförderung nennenswert höhere Zuwachsraten auf als in den sechziger Jahren. Die Investitionen der Bundesbahnen, die zwischen 1960 und 1969 jährlich real nur um 2% wuchsen, sollen um mehr als 7% jährlich (grob geschätzt 5% real) ausgeweitet werden. Die Mittel für die Wohnbauförderung (durch die vom Bund verwalteten Fonds und durch die Bundesländer) sollen um 8,4% jährlich (5,5% bis 6% real), gegen 3½% zwischen 1960 und 1969, vermehrt werden. Damit soll die in der Regierungserklärung vom April 1970 enthaltene Ankündigung, jährlich 5.000 Wohnungen mehr zu bauen, verwirklicht werden.

Die Investitionen der Post für die Ausweitung und Automatisierung des Fernsprechnetzes dürften etwa im gleichen Maß wie im Durchschnitt der sechziger Jahre ausgeweitet werden. Gleiches gilt für die Investitionsförderung in der Land- und Forstwirtschaft und für die Gerätebeschaffung des Bundesheeres.

*Helmut Kramer
Christian Maurer*