

Wolfgang-Peter Zingel

Südasiens-Institut der Universität Heidelberg, Abteilung Internationale Wirtschafts- und Entwicklungspolitik

Reformbedarf und Reformmöglichkeiten in der indischen Infrastrukturpolitik

Beitrag zur Podiumsdiskussion der Deutsch-Indischen Gesellschaft zum Thema "Politische Reformen zur Überwindung von Rückständigkeit und Armut in Indien" in Nürnberg am 29. September 2012, Moderator: Dr. HansGeorg Wieck, Botschafter a.D., Ehrenvorsitzender DIG Berlin.

Der Befund:

Indien war einst die größte Wirtschaftsmacht der Welt, zusammen mit China. Als Ergebnis des europäischen Kolonialismus ist der Anteil Indiens um Dimensionen geschrumpft. Seit den 1990er Jahren hat Indien zwar einen großen Sprung nach vorn gemacht. Im Augenblick sieht es so aus, dass sich die Hoffnungen auf Indien als Gegengewicht zu China erst einmal nicht erfüllen. Das **Wachstum** der indischen Wirtschaft hat sich **verlangsamt** und liegt im Herbst 2012 bei nur noch 5% im Jahr. Eine der vielen Ursachen ist die völlig **unzulängliche Infrastruktur**, die nicht in dem für ein zügiges Wachstum erforderlichen Maße ausgebaut wurde.

Deutlichstes Zeichen sind die ständigen Stromausfälle. Vor wenigen Wochen waren 600 Millionen Inder gleichzeitig ohne Strom, die größte derartige Katastrophe in der Geschichte der Stromversorgung weltweit.

Begriffsbestimmung

Unter Infrastruktur verstanden Militärs ursprünglich die im Boden befindlichen (lat. *infra*) **Versorgungsleitungen** für Strom, Öl, Gas und Telekommunikation. Später zählte man die gesamte so genannte **Bandinfrastruktur** dazu, insbesondere alle Transportwege, sowie die gesamte Energieversorgung. Wir sprechen auch von **wirtschaftlicher** oder **physischer Infrastruktur**. In Indien zählt man auch den Kohlenbergbau dazu. In diesem Sinne soll der Begriff hier verstanden werden, also ohne die späteren Begriffsausweitungen.

Das Problem

Die **Eisenbahnen** bilden zusammen mit dem zentralen Verwaltungsdienst das **Stahlgerüst**, das das Land zusammenhält. Sie waren schon zur Kolonialzeit staatlich, ebenso wie der größte Teil des Kanal-Bewässerungssystems, die Straßen, Häfen, Elektrizitätswerke und der öffentliche Nahverkehr. Nach der Unabhängigkeit kam der Luftverkehr hinzu. Im Zuge der verschiedenen Maßnahmen der "**Nationalisierung**" war schließlich praktisch die gesamte Infrastruktur in staatlichem Besitz. Das kann funktionieren, wie wir es zum Beispiel in Europa oder Singapur sehen, muss aber nicht.

Weil nämlich die Infrastruktur einen **hohen Kapitaleinsatz** erfordert und bestehende Anlagen auch noch leidlich funktionieren, wenn man auf Ersatzinvestitionen, Reparatur und Wartung verzichtet, ist für die öffentlichen Betreiber die Versuchung groß, sich gegenüber den Verbrauchern, d.h. den Wählern, generös zu zeigen, in dem man die Preise niedrig hält, die Gebühren nachlässig einfordert oder Nutzer von Gebühren gänzlich freistellt. Zudem befinden sich die Anbieter in einer **Monopolsituation** und müssen keine Konkurrenz fürchten. Schließlich

bieten sich die öffentlichen Versorgungsunternehmen an, **Arbeitsplätze** über das Maß hinaus zu schaffen.

Das Ergebnis sind die ständigen Versorgungsunterbrechungen bei Strom und Wasser, überfüllte Bahnen und Busse und alarmierende Unfallzahlen.

Besonders kritisch ist die Situation in der **Landwirtschaft**, weil eine vermeintlich bauernfreundliche Politik bei den **Preisen** für Wasser und Energie die **falschen Signale** setzt. Das betrifft auch die Innen-, Außen- und Sicherheitspolitik des Landes, weil eine **Übernutzung** von Wasser dazu geführt hat, dass an den Unterläufen der großen Ströme immer weniger Wasser ankommt. Das vergiftet die Beziehungen der Staaten der Union untereinander und die des Landes mit seinen Nachbarn.

Lösungen

Um zu einer einvernehmlichen Lösungen zu kommen, bedarf es einer besseren **Information** über die ökonomischen und ökologischen Zusammenhänge, sowohl der Politiker, als auch der Öffentlichkeit. Letztere ist durchaus einsichtig, wie sich bei den Wahlen in Andhra Pradesh vor einigen Jahren zeigte, als die Wähler sich für eine Anhebung der Gebühren aussprachen.

Privatisierung der Infrastruktur ist nur bedingt eine Lösung. Ökonomen sprechen von **natürlichen Monopolen**, wo aus technischen Gründen ein Anbieter günstiger anbieten kann als mehrere. Ob der Monopolist der Staat oder ein privater Unternehmer ist, spielt keine Rolle: Ohne wirksame **Kontrolle** droht im ersten Fall **Staatsversagen** und im zweiten **Marktversagen**. Die Privatisierung in der Telekommunikation, den elektronischen Medien und in der Luftfahrt war so erfolgreich, weil sich in diesen Bereichen die **technischen Voraussetzungen** radikal verändert haben und heute viele Konkurrenten im Wettbewerb stehen. Inwieweit diese Bedingungen auch in der Wasser- und Energieversorgung, bei den Eisenbahnen und im Straßentransport gegeben sind, wird diskutiert.

Politisch gefährlich und ökonomisch wenig sinnvoll ist es, wenn sich **Einzelne ausklinken** können und sich ihre eigene Infrastruktur schaffen, wie wir es in den Wohnparks der *Gated Communities* überall beobachten können. Das Ergebnis ist eine zunehmende **Segmentierung** der Gesellschaft, wo sich der Staat gerade bemüht, dem Auseinanderfallen der Gesellschaft durch eine Politik der positiven Diskriminierung gegenzuwirken.

Eine **Dezentralisierung** kann wirksam sein, wo es leistungsfähige **lokale Träger** gibt, also vor allem in den Städten. Allerdings wurden hier die Vorzeigeprojekte wie die U-Bahn in Kolkata und die Metro in New Delhi von der Zentralregierung finanziert.

Alle diese Einsichten sind nicht neu und in Indien bekannt. Natürlich weiß man um die hohe Versorgungssicherheit in den Industrieländern. Mit dem Hinweis auf deren Reichtum dienen sie aber nur bedingt als Vorbild. Interessanter sind da schon Beispiele aus Indien selbst, wie etwa das wenig urbanisierte und kaum industrialisierte Himachal Pradesh. Das Geheimnis scheint hier in den hohen Aufwendungen der Zentralregierung, dem Geld der Wanderarbeiter und der frühen Eigenstaatlichkeit zu liegen.