

und Erschöpfung durch mangelhafte Ernährung oder die überaus hohe Anzahl von Selbstmordfällen nicht als Vertreibungsverbrechen mitgezählt werden.

Die dem Bericht beigelegten 45 Dokumente zeigen eindeutig die menschenverachtende Behandlung der deutschen Bevölkerung im Osten und Südosten, die sich keineswegs durch einen bloßen Hinweis auf die nationalsozialistischen Verbrechen entschuldigen lassen. In einer Zeit, die beginnt, die Menschenrechte in allen Gebieten Europas anzuerkennen und die Grenzen zu öffnen, wird es Zeit, daß sich die neuen demokratischen Regierungen Osteuropas auch darauf besinnen, daß sie die noch immer ungestört in den Gebieten Osteuropas lebenden Verbrecher endlich einer ordentlichen und demokratischen Gerichtsbarkeit zuführen. Der Bericht des Bundesarchivs zeigt auch in seiner dem unmittelbaren Quellencharakter verhafteten Sprache dem Historiker deutlich, daß die Verbrechen an der deutschen Bevölkerung Ost- und Südosteuropas aus der gleichen Geisteshaltung verübt worden sind wie kurz zuvor die Verbrechen des Nationalsozialismus. Es wird überraschend deutlich, daß die Mörder von Auschwitz, die Täter der Vertreibungsverbrechen an der deutschen Bevölkerung, die Mörder des polnischen Priesters Popieluszko und die Mörder der Bevölkerung von Temesvar im Herbst 1989 derselben menschenverachtenden geistigen Heimat entstammen.

Obwohl das Werk ausschließlich historischen Charakter besitzt, hat es auch eine große humanistische Wirkung, die demokratische Gesinnung vertieft. Der Kulturstiftung der deutschen Vertriebenen ist für die Veröffentlichung dieses Berichtes zu danken.

Ellwangen/Tübingen

Immo Eberl

Infrastrukturprobleme in europäischen RGW-Staaten. (Wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Ostmitteleuropa-Studien, 13.) Verlag J. G. Herder-Institut. Marburg/Lahn 1989. 119 S., zahlr. Tab. u. Abb.

Es ist unbestritten, daß die materielle Infrastruktur in hohem Maße die wirtschaftliche, soziale und sozialräumliche Entwicklung beeinflusst. Bezeichnenderweise ist die Frage der adäquaten Ausstattung mit Infrastrukturgütern hauptsächlich in den Rahmen der ökonomischen Entwicklungs- und Wachstumstheorie gerückt worden. Obwohl die Legitimation staatlichen Handelns unterschiedlich ist, kann eine Gemeinsamkeit marktwirtschaftlicher und sozialistischer Systeme darin gesehen werden, daß die Planung und das Angebot von Infrastrukturgütern primär von staatlichen Instanzen erfolgt. Sozialistischen Wirtschaftssystemen werden dabei im Bereich der Infrastrukturplanung oft Vorteile eingeräumt, da die planungstechnischen Instrumente auch in den sonstigen Bereichen der Volkswirtschaft angewandt werden und erprobt sind. Im Gegensatz zu dieser These läßt jedoch bereits ein flüchtiger Blick auf die realen Strukturen der europäischen RGW-Staaten zum Teil große Angebotsdefizite in wichtigen Infrastrukturbereichen erkennen.

Angesichts dieser Diskrepanz gebührt der vorliegenden Studie das Verdienst, eine theoretisch wie empirisch gleichermaßen interessante Fragestellung im Rahmen einer interdisziplinären Vorgehensweise aufgegriffen zu haben. Am Beispiel der Transport-Infrastruktur werden aus der Sicht von Wirtschaftswissenschaftlern (Spiridon Paraskewopoulos, Franz-Lothar Altmann, Werner Klein/Hedwig Kühnen, Horst Brezinski), Verkehrswissenschaftlern (Johannes F. Tismer) und Geographen (Eckehard Buchhofer) Probleme eines zentralen technischen Engpaßbereichs in den europäischen RGW-Staaten analysiert. Die außerordentliche Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Entwicklung und Integration von Volkswirtschaften läßt sich dabei durchaus mit dem steigenden Güteraustausch bei zunehmender gesellschaftlicher Arbeitsteilung sowie mit der wachsenden Mobilität der Bevölkerung begründen. Die Studie enthält die z. T. erweiterten schriftlichen Fassungen von Referaten, die auf der

Arbeitstagung der Fachkommission Wirtschafts- und Sozialwissenschaften des J. G. Herder-Forschungsrates vom 4. – 6. Dezember 1987 in Eschwege gehalten worden sind.

Der Beitrag von S. Paraskewopoulos stellt die begriffliche Bestimmung und die theoretische Begründung der Infrastrukturplanung in marktwirtschaftlichen und sozialistischen Wirtschaftssystemen in den Mittelpunkt. Wie in nahezu allen Bereichen der sozialistischen Wirtschaftstheorie ist auch in der Infrastrukturtheorie eine intensive Auseinandersetzung mit den Mängeln des eigenen Planungssystems vermieden worden. Der Verzicht auf eine explizite Ursachenanalyse hat – für jeden sichtbar – zu zahlreichen Fehlinvestitionen und zu einer extrem mangelhaften Versorgung mit Infrastrukturgütern geführt, wie in den nachfolgenden Beiträgen im wesentlichen am Beispiel der Verkehrsinfrastruktur deutlich gemacht wird.

J. F. Tismer erläutert in seinem Beitrag Grundsätze der Verkehrsinfrastrukturplanung in der Sowjetunion und rückt dabei insbesondere das Eisenbahnnetz in den Vordergrund, das die Hauptbasis der Verkehrsbedienung darstellt. Die Analyse kommt zu dem Schluß, daß die mit der forcierten Industrialisierung seit Ende der zwanziger Jahre betriebene Verkehrspolitik äußerst negative sektorale und regionale Auswirkungen sowie insgesamt volkswirtschaftliche Verluste verursacht hat, die nach Ansicht von sowjetischen Fachleuten die Summe der jährlichen Verkehrsinvestitionen um das Acht- bis Zehnfache übersteigen. Im Gegensatz zu anderen RGW-Staaten müssen Probleme der Verkehrsinfrastrukturplanung in der Sowjetunion aber bis zu einem gewissen Grad auch auf die räumliche Dimension des Landes und die geographischen Bedingungen zurückgeführt werden.

E. Buchhofer untersucht in seinem Beitrag räumliche Aspekte der Infrastruktur-Bedienungsdichte in Polen. Methodisch interessant ist die Überprüfung der räumlichen Korrelation zwischen ausgewählten infrastrukturellen Dichteparametern. Die Analyse weist darauf hin, daß Polen auf den untersuchten infrastrukturellen Gebieten (Verkehrs-, Nachrichtenwesen) deutlich ausgeprägte binnenwirtschaftliche Ausstattungsdisparitäten aufzuweisen hat, deren nachträglicher regionaler Ausgleich Investitionen zu Lasten zukunftsorientierter Entwicklungskonzepte bindet.

Der Beitrag von F. L. Altmann beschränkt sich in der Analyse von Problemen des Verkehrs- und Nachrichtenwesens in der ČSSR (heute: ČSFR) vorwiegend auf eine Auflistung von Teilaspekten, die zur Zeit der Erarbeitung des Beitrags in den tschechoslowakischen Medien diskutiert wurden. Die Frage nach den Ursachen von Problemen im Bereich des Verkehrs- und Nachrichtenwesens bleibt jedoch weitgehend unbeantwortet. Vor allem der Bereich „Nachrichtenwesen“ wird inhaltlich viel zu knapp abgehandelt.

Der Beitrag von W. Klein und H. Kühnen problematisiert am Beispiel des Verkehrswesens die Infrastrukturentwicklung in der DDR. Die Analyse kommt zu dem Fazit, daß die fast ausschließlich unter energiewirtschaftlichen Aspekten ausgerichtete Infrastrukturentwicklung in diesem Bereich fatale ökonomische und ökologische Konsequenzen hervorgerufen hat. Diese Entwicklung hat sich in der Folge auch als ein limitierender Faktor für das wirtschaftliche Wachstum und die Integration der Volkswirtschaft insgesamt erwiesen. Das Zusammenwachsen der beiden deutschen Staaten dürfte jedoch positive Impulse auch auf diesen wichtigen Infrastrukturbereich ausüben und immanente Allokationsverzerrungen und Ineffizienzen des überkommenen sozialistischen Wirtschaftssystems korrigieren.

Das Verkehrswesen hat nicht nur eine nationale, sondern auch eine grenzüberschreitende Dimension. Der internationale Verkehrsverbund im RGW wird dabei sowohl als wichtige Voraussetzung für die weitere Entwicklung der internationalen Arbeitsteilung als auch als Folge der intensivierten außenwirtschaftlichen Beziehungen betrachtet. H. Brezinski zeichnet in seinem Beitrag die Herausbildung der Organisations-

strukturen und Instrumente auf dem Gebiet des Verkehrsverbundes im RGW und die Ursachen für existierende Probleme bei der Realisierung einer effizienten Zusammenarbeit nach. Neben technischen Erklärungsfaktoren (wie z. B. der unterschiedlichen technischen Ausrüstung) haben bisher vor allem Mängel in der Planungszusammenarbeit und die Dominanz politischer Entscheidungsprozesse über ökonomische Kalküle die Herausbildung eines funktionsfähigen Verkehrsverbundes verhindert.

Insgesamt geben die in der Studie enthaltenen Beiträge einen sachkundigen Einblick in eine Problemstellung, die auch durch die gegenwärtige reformpolitische Entwicklung der europäischen RGW-Staaten in Richtung marktwirtschaftlicher Strukturen nichts an Aktualität verloren hat. Über das Angebot von Infrastrukturgütern wird in den RGW-Staaten sicher auch zukünftig weiterhin durch staatliche Instanzen entschieden. Insofern wäre eine Ausweitung der Analyse auf andere wichtige „technische“ Infrastrukturbereiche – wie z. B. die Telekommunikationsinfrastruktur – oder „soziale“ Infrastrukturbereiche – wie z. B. das Bildungs- und Gesundheitswesen – sicher reizvoll. Dabei wird sich auch zeigen, ob und inwieweit die für den Bereich der Verkehrsinfrastruktur ermittelten Probleme spezifischer Art sind oder auf grundlegende Planungs- und Entwicklungsdefizite des gesamten Wirtschaftssystems zurückgeführt werden können. Für die Zukunft bleibt nur zu hoffen, daß in den RGW-Staaten eine intensive Auseinandersetzung mit bisherigen Fehlentwicklungen stattfindet und die verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen ihre Bedürfnisse hinsichtlich des Angebots von Infrastrukturgütern hinreichend in die politischen Entscheidungsprozesse einbringen können.

Bonn

Reiner Clement

Die wirtschaftliche Entwicklung in den sozialistischen Ländern Osteuropas zur Jahreswende 1988/89. Hrsg. von Klaus Bolz. (Veröffentlichungen des HWWA-Instituts für Wirtschaftsforschung-Hamburg.) Verlag Weltarchiv. Hamburg 1989. 370 S., zahlr. Tab.

Bei dem vorliegenden Bericht handelt es sich um eine seit bereits siebzehn Jahren jeweils zu Jahresbeginn vorgelegte Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung in den sozialistischen Ländern Osteuropas. Gesellschaftliche Problemlagen bleiben damit weitgehend ausgeklammert. Die Analyse zur Jahreswende 1988/89 räumt der Sowjetunion, Polen, der DDR und Ungarn einen größeren Stellenwert ein als Bulgarien, Rumänien und der Tschechoslowakei; Albanien wurde insbesondere auf Grund der nach wie vor unbefriedigenden Datenlage nur in einem Kurzbericht berücksichtigt. Die acht Länderstudien folgen in ihrem sachlichen Aufbau zwar weitgehend einem einheitlichen Gliederungsschema, beziehen aber zu Recht auch die besonderen wirtschaftspolitischen Entwicklungen der einzelnen Länder ein. Damit kann einerseits dem Bedürfnis nach Vergleichbarkeit der Länder, andererseits dem Tatbestand Rechnung getragen werden, daß sich Osteuropa immer deutlicher als heterogenes und in sich differenziertes Staatengefüge darstellt. Diese Vorgehensweise ist insofern zu begrüßen, als in der bisherigen Analyse der osteuropäischen Staaten nicht immer deutlich zwischen system-spezifischen Merkmalen und solchen Elementen unterschieden worden ist, die den einzelnen Ländern je unterschiedlich zu eigen sind. Große Aufmerksamkeit widmen die Autoren nicht nur der Analyse von Wirtschaftsreformen, sondern auch den in den RGW-Staaten intensiv diskutierten Fragen wie Konvertibilität der nationalen Währungen, Europäischer Binnenmarkt ab 1993, neue Formen der Zusammenarbeit im RGW sowie Beziehungen zu internationalen Organisationen. Diese Auswahl ist sicher auch vor dem Hintergrund der ordnungspolitischen Aktivitäten in Osteuropa zur Jahreswende 1989/90 von Interesse.