Dr. Werner Reh

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

BUND FREUNDE DER ERDE

Zusammenstellung: Neuere Forschungsergebnisse zu den regionalwirtschaftlichen Effekten bzw. den Arbeitsplatzwirkungen des Fernstraßenbaus

Überblick

1. Studie Prof. Gather: alle neueren Studien zeigen, dass von Straßenbau keine, Wirtschafts- und Arbeitsplatzimpulse ausgehen – nur Studien von vor 1980 behaupten solche Impulse;
2. Das Bewertungsverfahren des BVWP 2003 bestätigt, dass es keine Belege gibt und flüchtet in veraltete Studien und in Theorie / Ideologie;
3. Tabellarischer Überblick über die Ergebnisse regionalwirtschaftlicher Studien (aus Prof. Gather)

Ad 1)

Untersuchung von Prof. Dr. Matthias Gather (Projektleiter): Regionale Effekte des Fernstraßenbaus in den neuen Bundesländern, Erfurt Dez. 1999 (Fachhochschule Erfurt, Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen).

Positive wirtschaftliche Effekte von Straßenverkehrsinfrastrukturen sind in hochentwickelten Volkswirtschaften nicht mehr belegt

„Unbestreitbar stellt ein leistungsfähiges Verkehrssystem eine der Grundvoraussetzungen für hochentwickelte Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften dar. ... Während in den Entwicklungsländern positive regionale Effekte relativ schnell nachzuweisen sind, sieht dieses in hochentwickelten Volkswirtschaften, wie der Bundesrepublik Deutschland, zunehmend schwieriger und kontroverser aus.

So können zahlreiche jüngere Untersuchungen (insbesondere für das Gebiet der alten Bundesländer) nicht mehr belegen, daß durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ein wirtschaftliches Wachstum induziert wird (Junesch, Richard: Untersuchungen zur Bedeutung der Verkehrserschließung für Standortqualitäten. Stuttgart 1996).

Jüngere Untersuchungen widerlegen die Arbeitsplatzeffekte

Trotzdem greift die Bundesverkehrswegeplanung auf veraltete Untersuchungen zurück. In den 70-er Jahren (Frerich, Johannes: Die regionalen Wachstums- und Struktureffekte von Autobahnen in Industrieländern. Berlin 1975) wurden noch positive Arbeitsplatzeffekte von Autobahnbau festgestellt. Darauf basiert noch heute die pauschale Annahme eines positiven Arbeitsplatzeffektes neu gebauter Autobahnen. Konkret geht man in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung von 8 geschaffenen Arbeitsplätzen je neu errichteten Streckenkilometer BAB, in den neuen Bundesländern sogar von 24, aus.

Wahrscheinlicher sind aber Sogeffekte auf ländliche oder strukturschwache Räume durch neue Verkehrsanbindungen statt Wachstumsimpulse

Entgegen früheren Untersuchungen (J. Frerich, 1974), die behaupteten, dass regionale Wachstumsimpulse von Verkehrsinvestitionen ausgehen, ergeben neuere Untersuchungen seit 1980 keine solchen Effekte: „Die bisher stets vermuteten großräumigen Wirkungen des Fernstraßenbaus sind unter heutigen Bedingungen im Bundesgebiet kaum noch zu erwarten. Eine weitere Verbesserung radialer Fernstraßenverbindungen, die vorzugsweise auf die Großstädte und großen Verdichtungsgebiete ausgerichtet ist, wird eher die Sogeffekte auf die ländlichen Räume verstärken. Positive regionalwirtschaftliche Entwicklungseffekte durch den Bau neuer Fernstraßen kann man heute nur noch dort feststellen, wo periphere und ländliche Arbeitsmärkte in ihrer inneren Erreichbarkeit verbessert und durch tangentiale Trassenführungen größer und unabhängiger von den Verdichtungszentren werden." (Lutter, Horst: Raumwirksamkeit von Fernstraßen. Bonn 1980).

Im Ergebnis dieser Untersuchung widerlegt Lutter, daß durch den Fernstraßenbau stark positive Beschäftigungseffekte ausgehen und auch die Standortentscheidungen von Unternehmen davon abhängen würden.

Kein Zusammenhang zwischen Gewerbeflächenentwicklung und Verkehrsinfrastruktur

Prof. Gather untersuchte die BAB 4 Bad Hersfeld - Görlitz und BAB 9 Berlin – Nürnberg, die in Thüringen mit einer Länge von etwa 300 km verlaufen. Zusammen stellen sie die wichtigsten Straßenverbindungen des Landes dar.

Weiteren Eingang in die Untersuchungen fanden die Projekte Nr. 13 (BAB 38 Göttingen - Halle) und Nr. 16 (BAB 71/BAB 73 Thüringer Wald Autobahn). Die geplanten Maßnahmen sollen zu einer besseren Anbindung der bisher nur schlecht erreichbaren Nord- und Südregionen Thüringens an das Autobahnnetz beitragen.

Die Ergebnisse der FH Erfurt machen deutlich, daß ein direkter Zusammenhang zwischen Gewerbeflächenentwicklung bzw. -belegung und Verkehrsinfrastrukturausstattung nicht nachweisbar ist.

Die Gründe für die Entscheidung bei der Standortwahl von Unternehmen sind von verschiedenen Faktoren abhängig. Diese Standortfaktoren sind neben der Verkehrsanbindung:

- das Gewerbeflächenangebot
- die Lage zum Absatz- und Beschaffungsmarkt
- die räumliche Erweiterungsmöglichkeiten (Grundstücksfläche)
- das Arbeitskräftepotential (qualitativ und quantitativ)
- das Lohnkostenniveau
- die Steuerbelastung und die Kommunalabgaben
- die öffentliche Förderung
- die Umweltschutzauflagen usw.

Die Reihenfolge der genannten Standortfaktoren stellt keine Wertung derselben dar. Neben den genannten gibt es für bestimmte Industrien weitere entscheidende Faktoren. Aus dieser Aufzählung ist ersichtlich, daß „eine Reihe von Faktoren Einfluß auf die Entscheidung von Unternehmen bei der Standortwahl nehmen. **Die Verkehrsinfrastruktur ist also ein Faktor unter vielen**.

Die dargestellten Ergebnisse ... zeigen noch einmal deutlich, dass kein direkter Zusammenhang zwischen der Gewerbegebietsentwicklung (Belegung mit Betrieben, Ansiedlungserfolgen W.R.) und der Anbindung zum vorhandenen Autobahnnetz für das Land Thüringen besteht." (S. 40)

Abschließend ist zu sagen, daß der Bau bzw. das Vorhandensein von Autobahnen große räumliche Bedeutung erlangen kann. Inwieweit es unter den heutigen Bedingungen in einer hochentwickelten Industriegesellschaft wie der Bundesrepublik Deutschland einen regionalwirtschaftlichen Beitrag zu erbringen vermag ist sicherlich vom Einzelfall abhängig und kann nicht generalisiert werden", fasst Gather seine Ergebnisse zusammen.

Ad 2)
Auch das Bewertungsgutachten zum BVWP 2003 gibt zu, dass es keine empirischen Belege gibt
„Einschränkend ist ... zu berücksichtigen, dass angesichts des guten Ausbaustandes der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland bei der Bewertung von Einzelprojekten, wie sie im BVWP vorgenommen wird, das Projektvolumen sowie die Projektwirkungen im gesamtwirtschaftlichen Maßstab so klein sind, dass ein Teil der genannten Effekte nur in geringem und empirisch kaum nachweisbarem Umfang oder sogar gar nicht auftritt. Auf die Überlegungen für eine prinzipiell korrekte bzw. theoretisch fundierte Berücksichtigung der Beschäftigungswirkungen in gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analysen hat die u.U. geringe empirische Relevanz jedoch keinen Einfluss." (PLANCO Consulting GmbH: Modernisierung der Verfahren zur Schätzung der volkswirtschaftlichen Rentabilität von Projekten der Bundesverkehrswegeplanung – i.A. des BMVBW – Essen, Juni 1999, S. 39)

In den sogenannten „theoretischen Überlegungen" zählt das Gutachten sehr gegenläufige Entwicklungen auf: z. B. .... (Seite 37 f.). Diese können Arbeitsplätze schaffen oder zerstören. Die Aufzählung ist weder gewichtet noch theoretisch begründet. Als einzige Grundlage wird die veraltete Studie aus dem Jahr 1975 genannt:
„Die Quantifizierung der regionalen Beschäftigungseffekte durch den Betrieb von Verkehrswegen beruht auf den Arbeiten von Frerich, Helms und Kreuter aus dem Jahr **1975**" (PLANCO S. 61). Demnach sei der Beschäftigungseffekt abhängig von der Geschwindigkeit und der immer als positiv gewerteten Anbindungsqualität.

Auf dieser Grundlage nimmt das Gutachten an: „Je 51 Mio. Euro Investitionsvolumen ergab sich ein Beschäftigungseffekt von 1200 Mannjahren" und berechnet in der Kosten-Nutzen-Analyse einen Nutzen von 12.000 Euro pro Arbeitsplatz (PLANCO 1999, S. 50; Beträge auf Euro umgerechnet, W.R.).

Ad 3)
Tabellarische Übersicht über die Ergebnisse der Literaturrecherche von Prof. Gather (Tabelle A 1)