

Bärbel Laschke

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur begünstigen die Wirtschaftsansiedlung in Ostdeutschland

Kurzfassung

Die regionale und noch stärker die überregionale Verkehrsanbindung gelten als wichtige Voraussetzungen für die regionale Wirtschaftsentwicklung. Nach der Vereinigung 1990 wurden in den neuen Bundesländern bei den überregionalen Verkehrsanbindungen erhebliche Defizite sichtbar. Transfergestützte massive Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sollten diese in kurzer Frist beseitigen und damit gute Voraussetzungen für die Gewinnung von Investoren schaffen. Im Rahmen eines Projektes des BMWi¹ konnte ein Einfluß des Niveaus von Verkehrsanbindungen auf die Wirtschaftsansiedlung in den neuen Bundesländern nachgewiesen werden. In Abhängigkeit von der Verkehrsinfrastruktur bilden sich auch regionale Branchenunterschiede heraus. Allerdings ist bei der Wertung der Ergebnisse zu berücksichtigen, daß die Verkehrslage nur ein und nicht in jedem Fall der wichtigste Einflußfaktor auf die Standortwahl für Investitionen ist.

1 Verkehrsinfrastruktur als Potentialfaktor

Der Entwicklungspotentialansatz geht davon aus, daß das regionale Entwicklungspotential durch sogenannte Potential- oder Engpaßfaktoren bestimmt wird.² Die Grundthese lautet: Je besser die Ausstattung mit Potentialfaktoren, desto besser können Entwicklungsziele realisiert werden. Empirische Studien für die USA und andere westliche Industrieländer belegten, daß Output und Produktivität von Wirtschaftszweigen durch die Akkumulation von Infrastrukturkapital positiv beeinflusst werden.³ Die öffentlich finanzierte Infrastruktur kann als staatliche Vorleistung für Unternehmen verstanden werden, die bei gegebenem privatem Einsatz von Arbeit und Kapital den Output erhöhen. Sie übt somit einen positiven Einfluß auf die private Investitionstätigkeit, das wirtschaftliche Wachstum und den Strukturwandel aus, während Engpässe in der Infrastruktur sich demnach als Wachstumschranke erweisen können.

Innerhalb der Infrastruktur wird von einigen Autoren der Verkehrsinfra-

struktur eine besondere Rolle für die Standortwahl von Unternehmen zugeschrieben.⁴ Angesichts der großen Mängel in der Verkehrsinfrastruktur der neuen Bundesländer, die zu Beginn des Einigungsprozesses sichtbar wurden, konnten zu befürchtende Investitionshemmnisse nur durch einen schnellen Ausbau der Verkehrswege abgebaut und Wachstumsprozesse induziert werden. Dabei läßt der erhebliche Ausstattungsrückstand in der Verkehrsinfrastruktur überdurchschnittliche Effekte erwarten.

Mängel in der Verkehrsinfrastruktur zeigten sich in verschiedener Hinsicht. Zum einen entsprach die Ausrichtung und Durchlaßfähigkeit der Verkehrsverbindungen nicht den veränderten neuen Verkehrsströmen. Hierzu gehören auch fehlende Anschlußstücke zwischen den Verkehrswegen der alten und der neuen Bundesländer. Zum anderen beeinträchtigte ihr desolater Zustand die Nutzungs- und Leistungsfähigkeit stark. Insgesamt war auch eine geringere Ausstattung der neuen Länder z. B. mit Straßen je Fläche im Vergleich zu den alten Ländern vorhanden.

2 Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern seit 1990 im Überblick

2.1 Investitionen

Dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dienen umfangreiche Investitionsprogramme, in erster Linie die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ (VDE). Wichtig war zunächst die Schaffung einer ausreichenden Basis-Verkehrsstruktur, wozu vor allem der Ausbau der überregionalen Verkehrsachsen zwischen West- und Ostdeutschland sowie zwischen den großen Industrieregionen Ostdeutschlands gehören. Dazu zählen 17 Projekte, die z.T. länderübergreifend sind. Somit sind hier auch Verkehrsinvestitionen in den alten Ländern inbegriffen (ca. 21 % der Gesamtsumme).

Für die Finanzierung der Investitionen sind sowohl der Bund als auch die Länder und Kommunen zuständig. Die ostdeutschen Gebietskörperschaften können die hohen Investitionen wegen ihrer geringen Finanzierungskraft allerdings nicht allein tragen. So sind

zusätzliche Transfers des Bundes und der alten Länder erforderlich. Die neuen Bundesländer erhalten damit einen überproportionalen Anteil (gemessen am Flächen- und Bevölkerungsanteil) der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Investitionsmittel.

Der Investitionsbedarf für die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur der neuen Bundesländer an das Niveau der alten (einschließlich der durch die Vereinigung erforderlichen Lückenschließungen u.ä.) wurde auf rd. 210 Mrd. DM geschätzt. Im Bundesverkehrswegeplan von 1992⁵ sind dafür bis zum Jahr 2010 rd. 122 Mrd. DM vorgesehen. Darin eingeschlossen sind rd. 70 Mrd. DM für die Realisierung der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“.

Vom 2. Halbjahr 1990 bis Ende 1997 investierte der Bund rd. 72 Mrd. DM (vgl. Tab. 1) in die Verkehrsinfrastruktur der neuen Bundesländer. Damit konnten die mit der Vereinigung sichtbar gewordenen Defizite bereits deutlich reduziert werden.⁶ Das betrifft sowohl die West-Ost-Verbindungen als auch qualitative Merkmale der Verkehrswege. Insgesamt wurden ca. 5 200 km Schienenwege einschließlich Fahrleitungen und rd. 11 300 km Straßen um-, neu- oder ausgebaut.⁷

Für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) wurden bis Ende 1997 fast 23 Mrd. DM verausgabt. Alle 17 VDE-Projekte befinden sich in Realisierung. Von den neun Schienenprojekten waren Ende 1997 fünf be-

Tabelle 1
Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur der neuen Bundesländer (in Mrd. DM)

	1990 – 1997
– Schienenwege*	36,0
– Bundesfernstraßen	18,0
– Bundeswasserstraßen	1,0
– Bundesmittel an die Länder für den ÖPNV und kommunalen Straßenbau	13,0
Insgesamt	68,0
*) bis 1993 auch Fahrzeugbeschaffung	

Quelle: BMV, BMWi

reits fertiggestellt. Darüber hinaus wurden auch Investitionsmittel der Länder und Kommunen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt sowie Mittel im Rahmen speziell für Ostdeutschland bzw. im Zusammenhang mit der Einheit bereitgestellter Programme (Gemeinschaftswerk Aufschwung Ost, Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur).

Die seit 1990 erreichte Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern kann anhand der Entwicklung verschiedener Indikatoren aufgezeigt werden. Dazu gehören u.a. die Entwicklung des Kapitalstocks sowie seines Modernitätsgrades und die Bewertung durch Unternehmen (Zufriedenheitsgrad). Allerdings vermitteln diese Indikatoren ein recht widersprüchliches Bild.

2.2 Entwicklung des Kapitalstocks und Modernitätsgrades

Der Kapazitätseffekt der Verkehrsinvestitionen läßt sich anhand der Veränderung des Bruttoanlagevermögens im Verkehrswesen der neuen Bundes-

länder ermitteln. Diese Kenngröße stieg von 1991 bis 1995 insgesamt um 30 %.⁸ Der größte Zuwachs des Anlagevermögens ist bei Straßen und Brücken zu verzeichnen (sieht man von den Stadtschnellbahnen ab).

Im Ergebnis der umfangreichen Investitionstätigkeit bestand das Bruttoanlagevermögen der Verkehrswege in den neuen Bundesländern Ende 1995⁹ im Durchschnitt bereits zu ca. einem Drittel aus Bauten, die nach 1991 errichtet wurden, während 1990 noch über 70 % aus dem Zeitraum vor 1980 (z.T. sogar vor 1950) stammte. Bei der Bahn macht der „moderne“ Anteil rd. die Hälfte aus, bei den Straßen 30 bis 45 % und bei den Flughäfen sogar annähernd 80 %. Lediglich bei Wasserstraßen hat sich wenig verändert.

Damit verbesserte sich der als Verhältnis von Netto- zum Bruttoanlagevermögen berechnete Modernitätsgrad der Verkehrswege¹⁰ von 54 % 1991 auf 64 % im Jahr 1995 (vgl. Tab. 2). Er weist bereits eine hohe Angleichung an westdeutsche Vergleichswerte aus, allerdings mit Unterschieden bei einzelnen Verkehrsträgern. Ähnliches gilt auch für die Umschlagplätze.

Tabelle 2
Modernitätsgrad der Verkehrsinfrastruktur
(Verhältnis von Netto- zu Bruttoanlagevermögen in %)

	1991	1995	Veränderung	<i>Nachrichtlich:</i> Westdeutschland 1995
Verkehrsinfrastruktur insgesamt	53,3	63,7	+10,4	68,6
<i>Verkehrswege</i>	53,7	64,2	+10,5	69,6
Eisenbahn, S-Bahn ¹	53,2	63,4	+10,2	61,4
Stadtschnellbahn, Straßenbahn	55,5	65,8	+10,3	85,9
Straßen und Brücken	54,7	66,7	+12,0	70,5
darunter:				
Bundesfernstraßen	55,9	62,4	+6,5	73,2
Wasserstraßen	50,5	49,7	-0,8	64,8
Rohrfernleitungen ²	39,6	36,2	-3,4	51,0
<i>Umschlagplätze</i>	48,6	57,4	+8,8	60,1
Eisenbahn, S-Bahn ³	45,7	54,9	+9,2	50,9
Binnenhäfen	47,0	51,7	+4,7	56,7
Seehäfen	54,5	57,1	+2,6	65,1
Flughäfen	64,7	73,0	+8,3	70,6

¹ Fahrweg einschließlich zugehöriger Anlagen
² Rohöl- und Mineralölproduktenleitungen über 40 km Länge
³ Bahnhöfe einschließlich Bauten

Quelle: Link, H.: Immer noch Nachholbedarf . . . , a.a.O. [siehe Anm. (10)], S. 810

Liegt der Modernitätsgrad der Schienenverkehrswege bereits über dem in den alten Bundesländern, so ist der Abstand bei Straßen und Brücken und insbesondere Bundesfernstraßen mit bis zu zehn Prozentpunkten noch hoch. Gravierende Unterschiede sind bei den Wasserstraßen festzustellen. Erhebliche Unterschiede gibt es trotz Verbesserungen auch noch bei Stadtschnellbahnen.

2.3 Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur

Für Unternehmen ist das Niveau der Verkehrsinfrastruktur ein nicht unbedeutender Standortfaktor. Im Kontext mit einer Vielzahl weiterer Standortbedingungen (insgesamt 24) wurden 1995 allerdings nur von ca. 30 % der Unternehmen der Autobahnanschluß und von weniger als 10 % die übrigen Verkehrsverbindungen für „sehr wichtig“ gehalten.¹¹

Befragungen ergeben gleichzeitig, daß der Zufriedenheitsgrad höher ausfällt, als es angesichts der in der Öffentlichkeit verbreiteten Standortkritik zu vermuten wäre. Die Einschätzungen der Unternehmen unterscheiden sich jedoch je nach Größe des Unternehmens und regionaler oder überregionaler Ausrichtung stark voneinander (siehe Abb. 1).

Im Vordergrund des Interesses der Unternehmen steht der Autobahnanschluß. Er wird überwiegend als „akzeptabel“ eingeschätzt. Überregionale Bahnverbindungen sowie Luftverkehrsverbindungen werden vorwiegend von großen Unternehmen und von solchen mit Absatz in Westdeutschland bzw. im Ausland für „sehr wichtig“ gehalten. Sie werden als „schlecht“ (Bahn) oder „zufriedenstellend“ (Luftverkehr) bewertet. Der öffentliche Personennahverkehr wird lediglich von 7 bis 8 % der Unternehmen für „sehr wichtig“ gehalten und zumeist als „zufriedenstellend“ bis „gut“ eingeschätzt.

Während die überregionalen Verkehrswege von den Unternehmen relativ gut

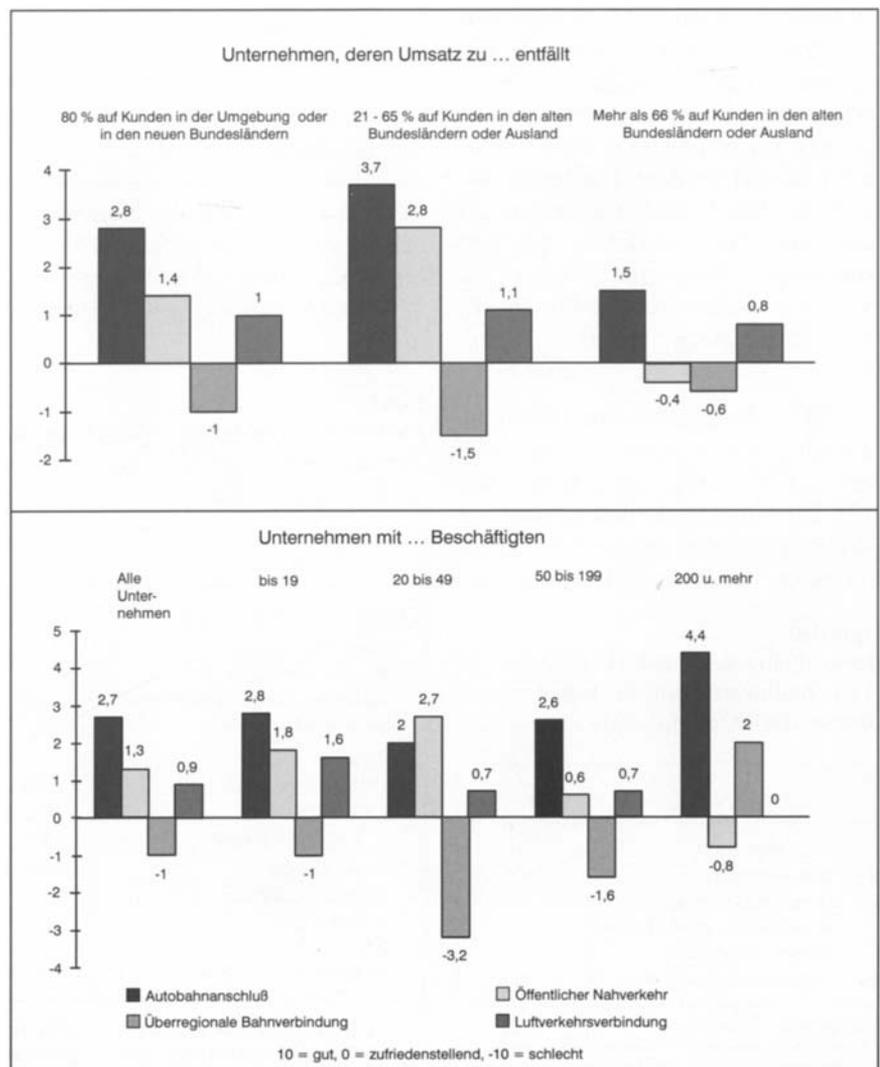
bewertet werden, wird in aktuellen Standortdiskussionen insbesondere die regionale Verkehrsinfrastruktur als unzureichend kritisiert. Offensichtlich wird der bereits erreichte Verbesserungsstand der überregionalen Verkehrsverbindungen in der öffentlichen Wahrnehmung durch die aktuelle Verkehrssituation vor Ort überlagert.

Die hier bestehenden Defizite konzentrieren sich vor allem auf die kommunalen Straßen in Verbindung mit noch fehlenden Ortsumgehungen. Somit entstehen Beeinträchtigungen des Verkehrs weniger durch fehlende Verbindungen zwischen einzelnen Orten als

vielmehr durch Disparitäten zwischen der Kapazität einzelner Verkehrswege und dem Umfang des Verkehrsaufkommens. Aktuell beeinträchtigt zudem eine Vielzahl von Baustellen den Verkehrsfluß. Ein weiteres Problem stellen die Kreuzungen Straße/Schiene dar. Hinsichtlich der gesamten Verkehrsinfrastruktur ergibt sich damit kein einheitliches Bild mehr für die neuen Bundesländer, zumal auch eine starke regionale Differenzierung besteht.

Trotz dieser vergleichsweise guten Bewertung gibt es aber noch eine Reihe von Ausstattungsunterschieden zum

Abbildung 1
Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur 1995



Quelle: Brenke, K.: Wie die ostdeutsche Industrie ihre Standortbedingungen sieht, a.a.O. [siehe Anm. (11)]

Tabelle 3
Fahrzeitvergleich Ost/West (Durchschnittswerte in Minuten, 1995)

	Neue Bundesländer	Alte Bundesländer
Pkw-Reisezeit zum nächsten Autobahnanschluß	25	9,5
Pkw-Reisezeit zum nächsten internationalen Flughafen	74	57
Pkw-Reisezeit zum nächsten Verdichtungsraumkern	49	35
Pkw-Reisezeit zum nächsten IC-Anschluß	56	34
Lkw-Fahrzeit zum nächsten Umschlagbahnhof	56	35

Quelle: Berechnungen der Gesamthochschule Kassel und des IWH

Westen. Ein Vergleich der Zeitaufwendungen für die Erreichung von wichtigen Verkehrsanschlußpunkten zeigt, daß die erforderlichen durchschnittlichen Fahrzeiten, um zu den nächsten Anschlüssen oder Verdichtungsräumen zu gelangen, in Ostdeutschland teilweise doppelt so hoch wie in Westdeutschland sind (vgl. Tab. 3).

Auch die Anzahl der Gemeinden, für die kurze Fahrzeiten zu diesen Knotenpunkten gelten, ist in den alten Bundesländern deutlich höher. So erreichen z. B. in den alten Bundesländern 92 % der Gemeinden einen Autobahnanschluß in weniger als 30 Minuten, während es in den neuen Bundesländern lediglich 65 % sind.

3 Wirkungen der Verkehrsinfrastruktur als Standortfaktor

Im folgenden wird untersucht, welche Zusammenhänge zwischen der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und der Wirtschaftsentwicklung in den neuen Bundesländern bestehen. Dazu werden zwei Aspekte analysiert:

- Der Zusammenhang von Verkehrsanbindung und Investitionstätigkeit von Unternehmen. Als Indikatoren werden die Fahrzeiten zum nächsten Verkehrsanschluß der Verteilung von Investitionen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-gefördertes Investitionsvolumen 1991 bis 1995) nach Kreisen¹² gegenübergestellt.

- Der Zusammenhang von Branchenspezialisierung und Verkehrsanbindung in Regionen. Hierbei wird davon ausgegangen, daß einzelne Branchen auf eine bestimmte Verkehrsinfrastrukturausstattung angewiesen sind. Die Branchenspezialisierung einer Region wird anhand der Struktur der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten nach Kreisen ermittelt.

3.1 Verkehrsinfrastruktur und Investitionstätigkeit von Unternehmen

Als Entfernungsindikatoren wurden die Pkw-Fahrzeiten zum nächsten Autobahnanschluß, nächsten IC-Anschluß, nächsten internationalen Flughafen, nächsten Verdichtungsraumkern sowie die Lkw-Fahrzeiten zum nächsten Umschlagbahnhof, jeweils in Minuten, nach Kreisen (Stand 1995) herangezogen.¹³ Es wurden die Kreise mit positiven (d.h. kürzere Fahrzeiten) und negativen (längere Fahrzeiten) Abweichungen vom Durchschnitt ermittelt und der GA-Investitionstätigkeit gegenübergestellt.

Als Kennziffer dienen die GA-geförderten Investitionen je Einwohner nach Kreisen als Summe des Zeitraumes 1991 bis 1995. Die GA-Investitionen spiegeln zwar nicht die gesamte Investitionstätigkeit wider. Sie wurden aber dennoch gegenüber den Gesamtinvestitionen bevorzugt, da nur für sie Daten für den gesamten Zeitraum vorhanden sind. Hier wurden ebenfalls die Abweichungen zum Durchschnitt nach Kreisen ermittelt. Durchschnittlich be-

trugen die GA-Investitionen je Einwohner in diesem Zeitraum 9 429 DM. Insgesamt wurden 112 Kreise (nach letztem Stand der Kreisgebietsreform) in den neuen Bundesländern betrachtet. Davon lagen 49 Kreise über diesem Durchschnitt und 63 Kreise darunter. In beiden Gruppen wurde weiter nach prozentualem Abstand zum Durchschnitt differenziert, so daß eine weitere Auffächerung möglich ist.

Die empirischen Untersuchungen für den Zeitraum von 1991 bis 1995 erhärten bereits vorliegende Analyseergebnisse für ausgewählte Regionen,¹⁴ wonach Standorte an den Verkehrsachsen bzw. mit kurzen Fahrzeiten zu Verkehrsanbindungen mehr gewerbliche Investitionen auf sich gezogen haben als andere. Hierbei nimmt der Autobahnanschluß eine herausragende Stellung ein.

Von den 112 betrachteten Kreisen weisen 98 Kreise (88 %) mindestens eine überdurchschnittlich gute Verkehrsanbindung¹⁵ auf, in der Regel fallen mehrere Anbindungen zusammen. So haben (mit Mehrfachnennungen)

- 68 Kreise (61 %) überdurchschnittlich kurze Fahrzeiten zum nächsten Autobahnanschluß,
- 69 Kreise (62 %) überdurchschnittlich kurze Pkw-Fahrzeiten zum nächsten IC-Anschluß,
- 63 Kreise (56 %) einen überdurchschnittlich guten Anschluß an den nächsten internationalen Flughafen,
- ebenfalls 63 Kreise überdurchschnittlich kurze Pkw-Fahrzeiten zum nächsten Verdichtungsraumkern,
- 56 Kreise (50 %) überdurchschnittlich kurze Lkw-Fahrzeiten zum nächsten Umschlagbahnhof.

In diesen Kreisen mit überdurchschnittlich guten Verkehrsanbindungen sind in aller Regel deutlich höhere GA-geförderte Investitionen je Einwohner¹⁶ festzustellen als in den Kreisen mit weniger guten Anbindungen. Tabelle 4 zeigt diese Wechselwirkung im Überblick.

Tabelle 4
Zusammenhang von Verkehrsanbindung und GA-Investitionen
je Einwohner 1991–1995*

überdurchschnittlich kurze Fahrzeiten zum nächsten	Kreise	darunter: Kreise mit überdurchschnittlich hohen GA-Investitionen je Einwohner	Anteil an den Kreisen mit überdurchschnittlich hohen GA-Investitionen je Einwohner insgesamt
	Anzahl	Anzahl	in %
Autobahnanschluß	68	34	70
IC-Anschluß	69	39	80
Internationalen Flughafen	63	29	59
Verdichtungsraum-Kern	63	30	61
Umschlagbahnhof	56	26	53

*) Mehrfachnennungen möglich

Quelle: Gesamthochschule Kassel; Berechnungen des IWH

Besonders ausgeprägt ist die Beziehung zwischen dem Investitionsumfang und der IC- sowie der Autobahn-anbindung. So konzentrieren sich in Regionen, die um mehr als 20 % kürzere Fahrzeiten zum IC-Anschluß aufweisen als der Durchschnitt, drei Viertel der auf solche Kreise entfallenden GA-Investitionen, bei den Autobahnanschlüssen sind es sogar mehr als 90 %. Dagegen bilden in Regionen mit längeren Fahrzeiten im Vergleich zum Durchschnitt investitionsintensive Kreise eher die Ausnahme (vgl. auch Abb. 2). Allerdings sind auch in fünf Kreisen, die über keinerlei günstige Verkehrsanbindung verfügen, überdurchschnittlich hohe GA-Investitionen getätigt worden. Zu vermuten ist, daß letztere entweder traditionelle Industrie- und Gewerbestandorte sind oder zumindest in deren Umfeld liegen. Bei den anderen Entfernungskennindikatoren sind diese Beziehungen nicht so eindeutig zu beobachten. Gleichwohl gehört auch hier ein höherer Anteil investitionsintensiver Kreise zu denen mit günstigeren Verkehrsbedingungen. Den geringsten Einfluß auf Wirtschaftsansiedlungen im allgemeinen hat die Nähe zum nächsten Umschlagbahnhof.

Abbildung 2 zeigt den Zusammenhang zwischen dem Niveau der Verkehrsanschlüsse und den GA-geförderten Investitionen je Einwohner als lineare Funktion der GA-geförderten Investi-

tionen in Abhängigkeit von der jeweiligen Fahrzeit. Die Analyse ergibt zwar auf regionaler Ebene einen signifikanten Zusammenhang zwischen dem Niveau der Verkehrsanbindung und wirtschaftlichen Aktivitäten. Gleichwohl sind die Korrelationen zwischen Fahrzeiten und den GA-geförderten Investitionen insgesamt eher gering; sie liegen zwischen -0,2 (IC-Anschluß) und -0,07 (Umschlagbahnhof). Deshalb lassen sich Aussagen über die Bedeutung des Infrastrukturausbaus für die Investitionstätigkeit nicht uneingeschränkt verallgemeinern, da auf die Investitionstätigkeit eine Vielzahl weiterer Faktoren einwirken.

Dazu gehören u.a. die bereits vorhandene industrielle Basis, politische Entscheidungen, andere günstige Infrastrukturfaktoren oder sonstige regionale Bedingungen, die im Einzelfall ausschlaggebend für die Standortwahl sein können. In den neuen Bundesländern wurden für diesen Zeitraum insbesondere durch die günstigen Förderbedingungen und Abschreibungsmöglichkeiten Investitionsanreize geschaffen. Empirisch ist deshalb ein Einfluß von Verbesserungen der regionalen Verkehrsbedingungen im Zeitraum 1992 bis 1995 auf eine zunehmende GA-Investitionstätigkeit nicht nachzuweisen, da die Überlagerung durch andere Einflußfaktoren zu groß ist.

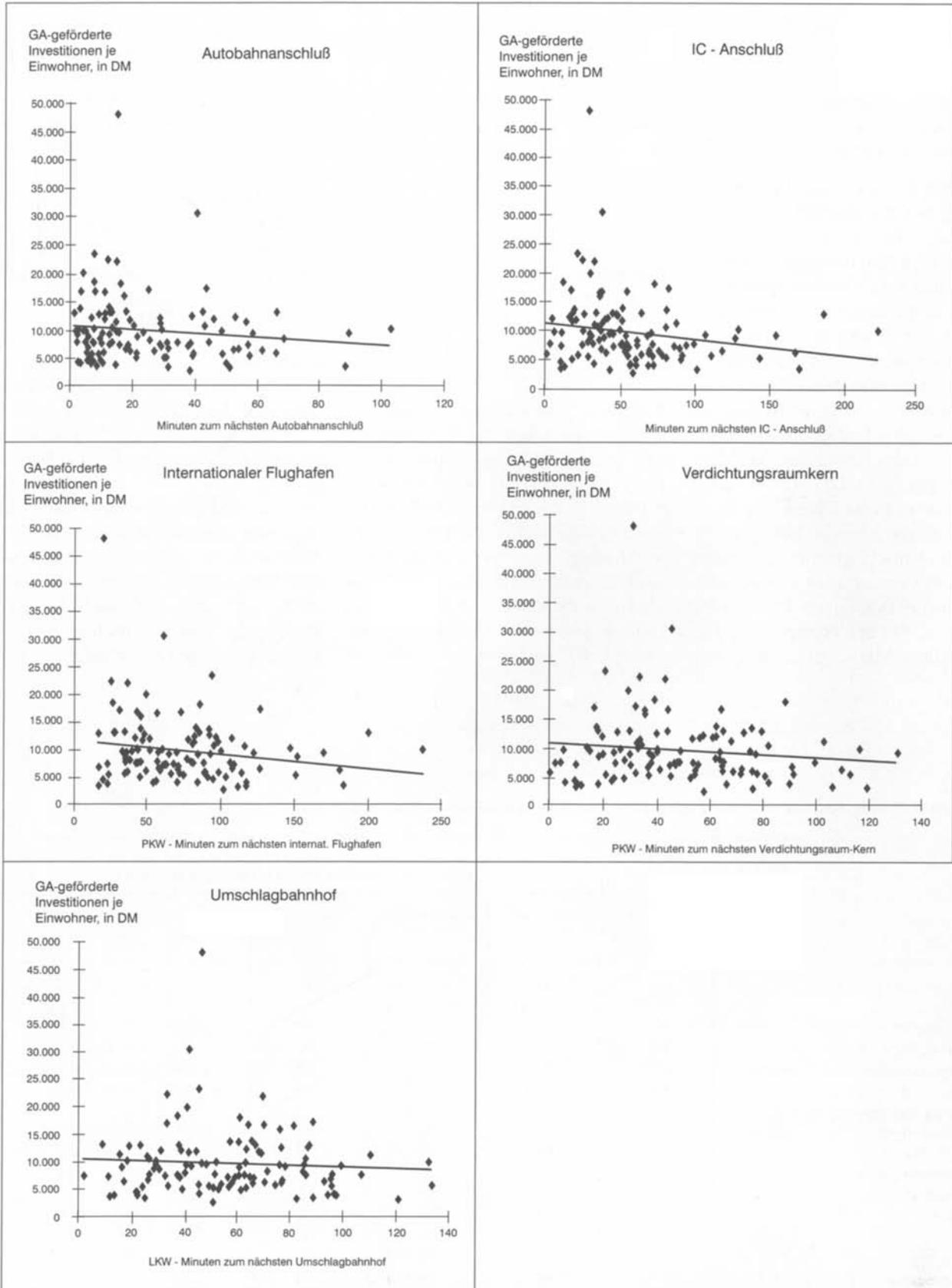
3.2 Verkehrsinfrastruktur und regionale Branchenprofile

Neben der Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Investitionstätigkeit insgesamt ist von Interesse, wie sich dieser Zusammenhang sektor- und branchenspezifisch darstellt. So wie die einzelnen Branchen unterschiedliche Anforderungen an den Standort stellen, ist auch die Bedeutung der regionalen Verkehrsinfrastruktur unterschiedlich. Vom DIW¹⁷ wurden für die alten Bundesländer typische Branchenstrukturen¹⁸ herausgearbeitet, die eine gute oder weniger gute Verkehrsinfrastruktur benötigen. Danach sind z.B. Regionen mit Schwerpunkt in der Grundstoffindustrie durch eine überdurchschnittlich gute Anbindung an Flughäfen und Güterumschlagbahnhöfe gekennzeichnet. Auch bei den anderen Verkehrsanbindungen liegen sie geringfügig über dem Durchschnitt. Für Verbrauchsgüterindustrien ist vor allem die Autobahn-anbindung wichtig, für die Investitionsgüterindustrie dagegen die Anbindung an Güterumschlagbahnhöfe. Innerhalb dieser Wirtschaftsbereiche verlangen insbesondere die Chemieindustrie und der Straßenfahrzeugbau bei allen Verkehrsträgern eine überdurchschnittlich gute Anbindung. Gleiches gilt für den Dienstleistungssektor.

Analoge Betrachtungen für die neuen Bundesländer sollen aufzeigen, inwiefern von der vorhandenen und sich entwickelnden Verkehrsinfrastruktur ebenfalls Einflüsse auf die Herausbildung von regionalen Branchenspezialisierungen ausgegangen sein könnten. Die Ergebnisse zeigen zum Teil ein ähnliches Muster wie in den alten Bundesländern, zum Teil aber auch erhebliche Abweichungen.

Die branchenspezifische Betrachtung lehnt sich an die o.g. Untersuchung des DIW von 1992 für die alten Bundesländer an, um Vergleiche zu ermöglichen. Danach wird ebenfalls die Spezialisierung auf eine Branche dann angenommen, wenn 20 % und mehr der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten eines Kreises in dieser

Abbildung 2
Verkehrsanbindung und GA-geförderte Investitionen pro Einwohner nach Kreisen



Quelle: Gesamthochschule Kassel, Statistisches Bundesamt, Berechnungen des IWH

Branche arbeiten. Zusätzlich zu den in den alten Bundesländern untersuchten Branchen werden die Gewinnung und Verarbeitung von Steinen und Erden, das Baugewerbe sowie das Nahrungs- und Genußmittelgewerbe betrachtet, da in diesen Branchen in den neuen Bundesländern überdurchschnittlich viele Beschäftigte tätig sind.

In Tabelle 5 ist der Anteil der Kreise mit ausgewählter Spezialisierung ausgewiesen, die überdurchschnittlich gute Verkehrsanbindungen besitzen. Die meisten Kreise weisen Spezialisierungen in mehreren der Wirtschaftssektoren oder Branchen auf. Daher ist es problematisch, die Verkehrsanbindung zu einem bestimmten Spezialisierungsmuster in Beziehung zu setzen. So ist auffällig, daß Industriezweige wie das Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe und darunter vor allem auch die Chemische Industrie sich weit weniger häufig in der Nähe von Umschlagbahnhöfen finden, vergleichsweise oft aber in Autobahnnahe anzutreffen sind. Dies deutet darauf hin, daß der Transport der hier hergestellten Massengüter (wie auch

der bezogenen Vorleistungen) in Ostdeutschland in stärkerem Maße auf der Straße erfolgt, als dies in Westdeutschland der Fall ist. Eine Spezialisierung auf die Investitionsgüterherstellung wiederum findet sich vor allem in den überdurchschnittlich nah an Verdichtungsraumkernen gelegenen Kreisen; auch die Nähe zu Umschlagbahnhöfen scheint für diesen Wirtschaftsbereich eher günstig zu sein. Für das Nahrungs- und Genußmittelgewerbe ist die Nähe zu Autobahnanschlüssen, IC-Bahnverbindungen und Verdichtungsraumkernen charakteristisch. Letzteres gilt – in schwächerem Maße – auch für die Hersteller von Verbrauchsgütern.

Insgesamt scheint bisher der Zusammenhang zwischen der Branchenspezialisierung und der Verkehrsinfrastruktur weniger prägnant zu sein als in den alten Bundesländern. Das kann damit zusammenhängen, daß zum einen unabhängig von der Verkehrsinfrastruktur traditionelle Spezialisierungsmuster beibehalten wurden und daß zum anderen die Veränderung ursprünglich vorhandener regionaler

Branchenprofile im Zuge des Transformationsprozesses nicht allein durch eine entsprechende Verkehrsinfrastruktur bestimmt wird. Da aber einerseits bei Neuansiedlungen Standorte bevorzugt werden, die möglichst viele der gewünschten Infrastrukturbedingungen bereits bieten, andererseits der weitere Ausbau der Infrastruktur sich nicht unabhängig von dem durch die Branchenspezialisierung mitbestimmten Bedarf vollziehen wird, werden sich im Laufe der Zeit vermutlich ähnliche branchenspezifische Infrastrukturprofile herausbilden wie in Westdeutschland.

Auch diese Zusammenhänge unterstreichen zwar die regionale Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Entwicklung bestimmter Wirtschaftssektoren und Branchen. Für die überregionale Standortwahl scheint dieser Zusammenhang allerdings nicht so eng, wie vielfach vermutet wird.¹⁹ Hierauf wirken andere Faktoren stärker. Verschiedene Studien verweisen auch auf einen Wandel in der Bedeutung der einzelnen Verkehrsanbindungen.²⁰ So erlangen die

Tabelle 5
Verkehrsanbindung von Kreisen mit ausgewählter Branchenspezialisierung (in %, Mehrfachzählungen, 1995)

	Anzahl Kreise mit dieser Spezialisierung	davon: überdurchschnittlich kurze Fahrzeiten zum nächsten				
		Autobahnanschluß	internationalen Flughafen	IC-Anschluß	Umschlagbahnhof	Verdichtungsraumkern
Grundstoff- und Produktionsgüter – Gewerbe	44	70	68	82	55	59
Investitionsgüter – Gewerbe	27	52	44	63	70	67
Verbrauchsgüter – Gewerbe	40	47	57	60	52	57
Nahrungs- u. Genußmittel – Gewerbe	45	60	49	62	49	60
Chemie	39	46	33	43	33	36
Gewinnung und Verarbeitung von Steinen und Erden	34	73	79	88	56	70
Maschinenbau	29	65	62	79	62	62
Straßenfahrzeug-Bau	32	62	53	53	56	66
Elektrotechnik	26	58	61	81	69	65
Baugewerbe	28	71	61	71	61	78
Handel	12	83	92	92	58	75
Verkehr	24	75	58	58	58	62
Dienstleistungen	12	67	58	50	75	67

Quelle: Gesamthochschule Kassel, Statistisches Bundesamt, Berechnungen des IWH

Bedingungen für schnelle, weiträumige Geschäftsreisen insbesondere im IC- und Flugverkehr zunehmend größere Bedeutung gegenüber dem Gütertransport auf Straße oder Schiene. Das ist aus den gegenwärtigen branchenbezogenen Verkehrsanforderungen bereits in Ansätzen erkennbar; in der Mehrzahl der untersuchten Wirtschaftszweige ist eine entsprechende Standortgunst von großer Bedeutung.

Anmerkungen

(1)

Forschungsauftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft an das Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH) zum Thema: Wechselbeziehungen zwischen Transfers, Wirtschaftsstruktur und Wachstum in den neuen Bundesländern. Abschluß Juni 1997; Freigabe durch das BMWi im November 1997

(2)

Vgl. Biehl, D.; Hußmann, E. u.a.: Bestimmungsgründe des regionalen Entwicklungspotentials. – Tübingen 1975. = Kieler Studien, Nr. 133; Biehl, D.; Ungar, P.: Kapazitätsausstattung und Kapazitätsengpässe an großräumig bedeutsamer Infrastruktur. In: Raumordnung in Deutschland, Teil 2: Aufgaben und Lösungsansätze. – Bonn 1991. = Materialien zur Raumentwicklung, H. 40

(3)

Vgl. Aschauer, D.A.: The Economic Benefits of Reducing America's „Third Deficit“. Ed.: Economic Policy Institute. – Washington 1990. Die empirischen Befunde positiver Infrastruktureffekte werden kontrovers diskutiert. Überblicke geben u.a.: Busch, B.; Klös, H.-P.: Potentialfaktor Infrastruktur. – Köln 1995. = Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialpolitik, Nr. 222

(4)

Vgl. Gatzweiler, H.-P.; Irmen, E.; Janich, H.: Regionale Infrastrukturausstattung. – Bonn 1991. = Forschungen zur Raumentwicklung, Bd. 20. Andere Autoren messen der Verkehrsinfrastruktur weniger Bedeutung zu, sondern vielmehr den sog. weichen Standortfaktoren. Vgl. hierzu: Lutter, H.; Pütz, Th.: Erreichbarkeit und Raumentwicklung der Regionen in Europa. Welche Rolle spielen die Fernverkehrssysteme? In: Informationen zur Raumentwicklung, Bonn (1993) H. 9–10, S. 619–637

(5)

Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Bundesverkehrswegeplan 1992. – Bonn 1992, S. 29

(6)

Nicht berücksichtigt in dieser Summe sind die aus eigenen Mitteln der ostdeutschen Länder und Kommunen finanzierten Investitionen.

(7)

Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. = Aktuell. Bonn (1997) Nr. 1, S. 1

(8)

Berechnet nach Link, H.: Immer noch Nachholbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur in Ostdeutschland. – Berlin 1996. = DIW-Wochenbericht (1996) 50, S. 809, Tab. 3

(9)

Nach 1995 erfolgte keine getrennte Ausweisung mehr nach alten und neuen Bundesländern.

(10)

Vgl. Link, H.: Immer noch Nachholbedarf . . . , a.a.O. [siehe Anm. (8)], S. 810

(11)

Vgl. Brenke, K.: Wie die ostdeutsche Industrie ihre Standortbedingungen sieht. Ergebnisse einer Umfrage. – Berlin 1996. = DIW-Wochenbericht (1996) 15, S. 239–246

(12)

Entsprechend der GA-Abgrenzung

(13)

Die Datenerhebung wurde extern von der Universität Gesamthochschule Kassel, Fachgebiet Empirische Wirtschaftsforschung, durchgeführt.

(14)

Vgl. Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH) (Hrsg.): Regionale Wirtschaftsförderung in Sachsen-Anhalt. Analyse des Einsatzes von Fördermitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ in den Jahren 1991 bis 1993. – Halle 1994; Lichtblau, K.: Strukturpolitik in den neuen Ländern. – Köln 1994

(15)

Die durchschnittliche Pkw-Reisezeit zum nächsten Autobahnanschluß beträgt in Ostdeutschland 25 Minuten, zum nächsten internationalen Flughafen 74 Minuten, zum nächsten Verdichtungsraumkern 49 Minuten, zum nächsten IC-Anschluß 56 Minuten und die durchschnittliche Lkw-Fahrzeit zum nächsten Umschlagbahnhof 56 Minuten. Überdurchschnittlich kurze (bzw. gute) Fahrzeiten bedeuten, daß die Fahrzeit unter diesen Durchschnittswerten liegt.

(16)

Durchschnittlich betragen die GA-Investitionen je Einwohner in diesem Zeitraum 9 429 DM. Insgesamt wurden 112 Kreise (nach letztem Stand der Kreisgebietsreform) in den neuen Bundesländern betrachtet. Davon lagen 49 Kreise über diesem Durchschnitt und 63 Kreise darunter. In beiden Gruppen wurde weiter nach prozentualem Abstand zum Durchschnitt differenziert, so daß eine weitere Auffächerung möglich ist.

(17)

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (Hrsg.): Wechselwirkungen zwischen Infrastrukturausstattung, strukturellem Wandel und Wirtschaftswachstum. – Berlin 1994. = Beiträge zur Strukturforchung, H. 151, S. 168 ff.

(18)

Folgende Branchen waren in die Untersuchung einbezogen: Grundstoffindustrie, Investitionsgütergewerbe, Verbrauchsgütergewerbe, Chemie, Maschinenbau, Straßenfahrzeugbau, Elektrotechnik, Handel, Verkehr, Dienstleistungen. Eine Spezialisierung auf einen bestimmten Wirtschaftssektor oder Branche wurde dann angenommen, wenn der Anteil der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in diesem Zweig um 20 % oder mehr über dem Durchschnitt liegt.

(19)

Vgl. Lutter, H.; Pütz, Th.: Erreichbarkeit und Raumentwicklung der Regionen in Europa, a.a.O. [siehe Anm. (4)]

(20)

Ebenda, S. 620

Dr. Bärbel Laschke

Institut für Wirtschaftsforschung Halle

Abt. Konjunktur und Wachstum

Delitzscher Straße 118

06116 Halle (Saale)