

Mythos Autobahn - Bringen immer perfektere Straßen noch einen Nutzen für regionales Wirtschaften?

**Ergebnisse einer Tagung über den Zusammenhang
zwischen
Verkehrsinvestitionen und Wirtschaftswachstum.
24./25. September 04 in Dorfen, Obb.**

Veranstalter: Bildungswerk des Bund Naturschutz,
Tagwerkgenossenschaft, Aktionsgemeinschaft
gegen die A 94

Zusammenfassung:

Weite Teile von Politik, Wirtschaft, Medien und Bevölkerung sind der Meinung, der Bau oder Ausbau weiterer Straßen führe zu Wirtschaftswachstum und damit zu mehr Arbeitsplätzen. Diese These kann jedoch weder empirisch noch theoretisch bestätigt werden. In einem mit Straßen bereits hocherschlossenen Land wie Deutschland, spielt der Straßenbau im Vergleich zu anderen Standortfaktoren, kaum mehr eine Rolle. Für manche Region kann eine zusätzliche Straße und damit das Sinken des Transportwiderstands sogar negative Folgen haben.

Die Referate:

"Kein Gewerbetreibender kommt zusätzlich, weil eine Autobahn gebaut wurde" Der Erfurter Professor Matthias Gather berechnet ökonomische Wirkungen von Verkehrsprojekten

Welche wirtschaftlichen Veränderungen löst eine Autobahn in einer Region aus? Matthias Gather, Professor am Institut Verkehr und Raum an der Fachhochschule Erfurt, hat diese Fragestellung am Beispiel von Thüringen bearbeitet. Basierend auf umfangreichem Datenmaterial aus den Jahren 1989 bis 1999 untersuchte er beispielsweise, ob die Nähe einzelner Landkreise zu den Thüringer Autobahnen A 4 und A 9 Einfluss hatte auf die Ansiedlung von Gewerbegebieten oder auf die Entwicklung der Beschäftigung. Gathers Fazit: "Kein Gewerbetreibender kommt zusätzlich, weil eine Autobahn gebaut wurde." Auch die Situation des Arbeitsmarktes verbesserte sich durch eine Fernstraße nicht: "Die Hoffnung, durch eine Autobahn Beschäftigung zu schaffen, konnten wir in Thüringen nicht bestätigen."

Gathers Forschungsvorhaben arbeitete mit einem komplizierten statistischen Verfahren, der multivariablen Regressionsanalyse. Die wirtschaftliche Entwicklung der Thüringer Landkreise wurde dabei durch mehrere Indikatoren erfasst: Bevölkerung, Investitionen, Gewerbeflächenbelegung, Bodenpreise, Bruttoinlandsprodukt pro Beschäftigten, Arbeitslosigkeit, Pendlerzahl. Gathers Frage lautete: Gibt es signifikante Zusammenhänge zwischen diesen ökonomischen Indikatoren und drei weiteren Determinanten: der Nähe eines Landkreises zu einer Autobahn, der Dichte der Bevölkerung und der Nähe eines Landkreises zum Gebiet der alten Bundesländer? Erstes Ergebnis: Die Nähe zum Westen hatte deutliche Effekte. „Je näher ein Landkreis an der Westgrenze lag, desto höher waren die Investitionen und desto geringer war die Arbeitslosigkeit“, so Gather. Zweites Ergebnis: Ökonomische Effekte einer Nähe zur Autobahn waren statistisch kaum nachweisbar. So entwickelten sich Landkreise, die unweit einer Autobahn lagen, ökonomisch nicht besser als Landkreise, die autobahnfern lagen, weder bei der Gewerbeflächenbelegung, noch bei der Beschäftigung. Partiiell stellte Gather sogar einen gegenteiligen Effekt fest. So sank die Zahl der Arbeitsplätze in den Thüringer Landkreisen nahe den Autobahnen stärker als in autobahnfernen Regionen.

Bei der Auslastung der Gewerbegebiete konnte 1999 außerdem festgestellt werden, dass beispielsweise der Landkreis Saalfeld-Rudolfstadt die schlechteste Bewertung für die verkehrliche Erreichbarkeit, gleichzeitig jedoch die beste Belegung der Gewerbeflächen aufwies. Der Saale-Holzland-Kreis sowie der Landkreis Greiz mit einer sehr guten Bewertung der Erreichbarkeit sind hingegen im unteren Bereich bei der Auslastung der Gewerbeflächen zu finden.

Lediglich innerhalb der einzelnen Landkreise konnte Gather einige ökonomische Effekte feststellen: „Kleinräumig orientieren sich Unternehmen durchaus am Verlauf der Autobahnen. „Wenn eine Firma ihren Betrieb erweitert, sei dafür der Verlauf der Autobahn durchaus von Bedeutung allerdings eben nur innerhalb der Region. „Davon profitieren innerhalb eines Landkreises die Kommunen, die nahe einer Autobahn liegen; den Nachteil haben die Kommunen, die weiter von der Autobahn entfernt sind“, so Gather. **Sein Resümee: Die Aussagen der Wirtschaftsverbände und Unternehmen, dass Autobahn-Ausbau ein herausragender Standortfaktor sei, sei nicht zu halten: „Eine solche Aussage wird auch durch die Fachliteratur nicht gestützt...**

(Prof. Dr. Matthias Gather, EH Erfurt)

Joachim Käppner am 6./7. 11. 04 in der Süddeutschen Zeitung:

Es

*ist ein weiter Weg nach Furtwangen. Bei Villingen-Schwenningen muss man die Autobahn verlassen und der Bundesstraße 33 folgen, die sich verkehrsreich durch den Hochschwarzwald schleppt. In Sankt Georgen geht es scharf nach links, dann auf Nebenstraßen geradezu hinauf in die Wolken. Erst nach einer Dreiviertelstunde erreicht man Furtwangen. Furtwangen bietet nichts, womit andere Standorte prahlen, eines aber, was sonst in Deutschland so dringend gesucht wird: Arbeit. 10 000 Bewohner hat die Stadt und 4500 Arbeitsplätze. Es gibt hier gleich ein halbes Dutzend Betriebe mit mehr als 200 Beschäftigten. **Und die Stadt wird immer wieder mal als diejenige mit der geringsten Arbeitslosigkeit in Deutschland geführt, zuletzt 2001 mit 2,0 Prozent.***

„Aus deutschem Schinken wird Südtiroler Markenspeck“ Der Geograf Martin Demmeler plädiert für Lebensmittel aus der Region

Eine Stärkung der Region kann den Verkehr verringern. so lautet das Fazit des Geografen Martin Demmeler, der an der Technischen Universität München das Thema Lebensmitteltransporte und Verkehrswege bearbeitet. Die vergangenen Jahrzehnte waren allerdings geprägt von einer gegenläufigen Entwicklung: „Bis vor vierzig, fünfzig Jahren stammte der Großteil der Lebensmittel, die in einem Haushalt konsumiert wurden, aus der Region“, so Demmeler. In den vergangenen zwanzig Jahren sei es dann zu einem rapiden Wachstum der Lebensmittel-Transporte gekommen. Sie haben sich in dieser Zeit etwa verdoppelt. Nach aktuellen Prognosen soll der Güterverkehr zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2015 erneut um etwa sechzig Prozent steigen. Daran hätten Nahrungsmittel einen erheblichen Anteil, so Demmeler. Wie sehr Transporte inzwischen zum Alltag der Nahrungsmittelindustrie gehören, demonstrierte Demmeler mit einer Internet-Werbeaktion der cma, die einen aus ihrer Sicht positiven Slogan entwickelt hat: „Aus deutschem Schinken wird Südtiroler Markenspeck“.

Die ökologischen Konsequenzen seien enorm, so Demmeler: Immer mehr Straßen versiegeln die Bundesrepublik. So sei allein im Jahr 2001 die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland um 428 Quadratkilometer gestiegen. Die externen Kosten des Verkehrs (Flächenverbrauch, Verkehrsunfälle, Lärmbelastung, Gesundheitsbelastungen) lägen in Milliardenhöhe. Eine Schätzung Demmellers, die auf verschiedenen Studien basiert, kommt auf 116 Milliarden Euro jährlich.

Welchen Beitrag zur Lebensmittel-Versorgung könnte eine Region nun leisten? Demmeler schätzt, dass sich Haushalte durchaus wieder zu achtzig Prozent mit Produkten aus der Region versorgen könnten. Kartoffeln, Eier, Gemüse, Fleisch, Milch und Obst seien in Deutschland regional produzierbar. **„Es ist sicher nicht angesagt, auf Orangen oder Schokolade zu verzichten. aber viele Grundnahrungsmittel können in der Region erzeugt werden“, sagt Demmeler. Ziel sei eine "Effizienz auf kurzen Wegen“.** Die Ökobilanz von Lebensmitteltransporten werde dann gut, wenn zwei Faktoren zusammenkämen, wenn erstens die Entfernung gering sei und zweitens die Verkehrsmittel effizient. **„Wenn man wegen zwei Stück Butter zum Bauernhof fährt, ist die Ökobilanz sicher nicht günstig“,** so Demmeler. Ein regionaler Supermarkt oder regionale Verbraucherinitiativen dagegen seien ökologisch effizient.

"Verbesserte Erreichbarkeit erzielt keine großen ökonomischen Effekte" Der Ökonom Thomas Puls über die Entwicklung der deutschen Verkehrsinfrastruktur

Verkehrsinfrastruktur ist eine Voraussetzung für Wohlstand. Daran gibt es aus der Sicht von Thomas Puls keinen Zweifel. Der Ökonom, der beim arbeitgebernahen Institut der Deutschen Wirtschaft beschäftigt ist, verweist auf zahlreiche historische Beispiele. So hätten schon vor 2000 Jahren die Römerstraßen den Wohlstand gefördert; in Deutschland habe vor 150 Jahren die Eisenbahn die Transportkosten drastisch gesenkt, was der Industrie zugute kam: „Ohne die Eisenbahn wäre das Ruhrgebiet sicher niemals entstanden“, so Puls. Außerdem seien hohe Transportkosten ein Hindernis für den Wettbewerb: „Hohe Transportkosten sind eine Markteintrittsbarriere und können die Entstehung von Monopolen fördern - das mögen wir Ökonomen gar nicht, weil sich Monopole auch negativ für die Verbraucher auswirken.“

Doch damit ist die Frage nicht beantwortet, welchen Nutzen *zusätzliche* Straßen haben. Hier ist Puls eher skeptisch: Natürlich hätten Unternehmen Kostenvorteile, wenn sie via neuer Straße oder Schiene besser erreichbar sind. „Die Frage ist nur, ob diese Kostenvorteile wirklich wichtig sind“, so Puls. Seine These dazu: „Seit etwa 1970 kann man davon ausgehen, dass durch verbesserte Erreichbarkeit keine großen Effekte in der Regionalpolitik zu erzielen sind.“ Verglichen mit anderen EU-Ländern sei Deutschland verkehrsmäßig gut erschlossen. „Mit dem Bau einer neuen Autobahn wird das große Wirtschaftswunder nicht stattfinden.“

Es existierten auch keine wissenschaftlichen Belege dafür, dass eine neue Autobahn die Ansiedlung von neuen Unternehmen fördere: „Es gibt keine Evidenz, dass dies so ist.“ Dies liege unter anderem daran, dass die allermeisten Unternehmen bei einem Ausbau oder Standortwechsel in Ihrer Region blieben. Generell könne man sagen, dass Anbindungsverbesserungen mehr den Großstädten als den ländlichen Gemeinden dienen. Deshalb könne es durchaus sinnvoll sein, in einer Nutzen-Kosten-Analyse zu prüfen, ob das für eine Autobahn vorgesehene Geld in der Region in einer anderen Verwendung nicht besser eingesetzt werden könnte.

Kritik übte Puls an den Verfahren der bundesdeutschen Verkehrsplanung: Der für den Fernverkehr maßgebliche Bundesverkehrswegeplan sei zwar nach formal wissenschaftlichen Kriterien zusammengestellt; in der Praxis müssten die Planer jedoch zahlreiche Vorgaben der Politik berücksichtigen, die die Ergebnisse entscheidend beeinflussen. So hätten die Planer bei der Erarbeitung des jüngsten Bundesverkehrswegeplans annehmen müssen, dass der Bahnverkehr mittelfristig deutlich billiger werde, eine äußerst unplausible Annahme, so Puls. Eine restriktive Verkehrsplanung, die den Verkehr durch Verteuerung verlagern und vermeiden wolle, lehnte Puls ebenfalls ab, weil sie mittelfristig Wachstumsraten verringere. Sein Plädoyer stattdessen: Eine Verkehrspolitik, die auf dem Gutachten der so genannten Pällmann-Kommission basiere. Demnach sollte man das Verkehrssystem stärker marktwirtschaftlich organisieren. Dafür könnte der Staat die Infrastruktur ausgliedern; drei nichtstaatliche Gesellschaften sollten für Straße, Schiene und Wasserstraßen zuständig sein und Gebühren erheben dürfen. Diese Gebührenfinanzierung der Infrastruktur sei nicht mehr politisch gesteuert, sondern den Marktkräften überlassen und daher effizienter. (Thomas Puls, Dipl. Volkswirt, Institut der Deutschen Wirtschaft, Köln)

„Vielleicht sind wir den unanständigen Weg gegangen“ Inge Asendorf beschreibt die Entwicklung der Tagwerk-Genossenschaft

Zwanzig Jahre Tagwerk. Das ist eine Geschichte von Veränderung und Konstanz. Inge Asendorf, promovierte Soziologin und Vorstand der Tagwerk-Genossenschaft, stellte die Frage, was aus den Ideen von einst geworden ist. Im Jahr 1984 gründete ein kleiner Trupp von Überzeugten eine „Verbraucher- und Erzeugergemeinschaft“. Zwei, drei Bauern und ein Gärtner belieferten ein paar Öko-Idealisten in den Landkreisen Erding und Freising. Die Arbeit der Genossenschaft sollte den Ökolandbau unterstützen, die Transporte reduzieren und persönliche Kontakte zwischen Erzeugern und Verbrauchern schaffen: „Letzteres ist eine entscheidende Geschichte, weil wir überzeugt sind, dass Intransparenz und Anonymität ein Teil des Problems in der Lebensmittelindustrie sind“, so Asendorf. Das Wachstum von Tagwerk begann: Anfangs wurde die Ware in einem kleinen Lager bei Dorfen verkauft; bald standen erste Verkaufsstände auf Wochenmärkten. Es folgten mehrere Läden, diverse Verteilerstellen, und die Struktur der Genossenschaft passte sich ebenfalls an.

Heute sind 100 bäuerliche Erzeugerbetriebe Mitglied bei Tagwerk. Zahlreiche Verarbeiter, Bäcker, Metzger, Imker, ein Müller. beteiligen

sich an der Genossenschaft. Und diverse Läden in der Region, darunter drei Bio-Supermärkte, bieten als Tagwerk-Läden ihre Produkte an. Doch was ist aus der Idee von 1984 geworden? Asendorf zog einen Vergleich mit einer ähnlichen Initiative aus Bremen: Diese Genossenschaft sei nahe an den ursprünglichen Prinzipien geblieben, lege großen Wert auf ein regionales Sortiment, habe aber immer noch nur einen einzigen Laden. Wachstum habe nicht stattgefunden. Die Mitglieder der Bremer Genossenschaft sollen auch heute noch im Laden mitarbeiten, was bei Tagwerk noch nie gefordert war. "Die Bremer sind anständig geblieben, aber klein", sagte Asendorf. "Wir bei Tagwerk sind vielleicht den unanständigen Weg gegangen."

Trotzdem sei der Tagwerk-Weg sinnvoll, so Asendorf: Allein im Handel seien derzeit neunzig Menschen (häufig in Teilzeit) beschäftigt. Dies sei ein wichtiger Bestandteil des regionalen Arbeitsmarkts. Manche Verarbeiter, darunter Metzger und der Müller, entschieden sich nur wegen des über Tagwerk gesicherten Absatzes, ihre Betriebe weiterzuführen. Und die Genossenschaft habe auf die veränderten Wünsche der Verbraucher reagiert: „Nach langen Streits gibt es bei uns jetzt auch Tomaten im Winter.“ Klar sei aber auch, dass die ursprüngliche Nähe von Erzeugern und Verbrauchern geschwunden sei: „Wir stellen fest, dass auch bei uns der Handel wieder zwischen Erzeuger und Verbraucher getreten ist, trotz vieler Hofbesichtigungen und Kontakte.“ **Tagwerk verursacht durch das Wachstum auch Transporte, so Asendorf; der Tagwerk-Großhandel habe inzwischen sogar einen LKW-Park. Doch die meisten Fahrten der LKWs erfolgten in einem Radius von maximal 70 bis 80 Kilometern rund um Dorfen. Eine Studie habe auch gezeigt, dass in den Tagwerk-Läden mehr regionale Produkte verkauft werden als im sonstigen Naturkost-Handel: Jeder dritte Euro in unseren Läden wird für regionale Produkte ausgegeben. Das ist herausragend. Dennoch würden wir uns natürlich noch mehr Regionalität wünschen. Denn Tagwerk wurde vor 20 Jahren auch deshalb gegründet, um dem zunehmenden Wahnsinn der Tier- und Lebensmitteltransporte quer durch Europa entgegen zu treten.“**

Asendorfs Bilanz nach zwanzig Jahren: Mit den drei Millionen Euro Umsatz sei der Tagwerk-Großhandel „bestimmt nur ein Floh.“ Doch „in den Regionen sind solche Initiativen wichtig und bewegen viel im Bewusstsein der Menschen.“

(Dr. Inge Asendorf, Dipl. Soz. Vorstandsmitglied der Tagwerkgenossenschaft Dorfen/ Obb.)

**„Nur der LKW kann das leisten, was die Wirtschaft verlangt“
Stephan Tausend von der IHK plädiert für den Ausbau von
Autobahnen**

Mobilität ist von zentraler Bedeutung für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Bundesrepublik und jeder Versuch, die Mobilität zu begrenzen, ist gefährlich. Dieser Auffassung ist der Diplomvolkswirt Stephan Tausend, stellvertretender Leiter der Abteilung Verkehr bei der Industrie – und Handelskammer für München und Oberbayern. „Eine moderne Wirtschaft kann ohne Warenaustausch nicht überleben. Voraussetzung dafür ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem“, so Tausend. Auch sei Verkehr eine Ursache von Wohlstand: „Wirtschaftsverkehr ist doch kein Selbstzweck, sondern sichert den Standort Deutschland.“

Tausend warnte davor, die Kosten für den Verkehr zu erhöhen: „Das hohe Kostenniveau in Deutschland kann nur durch eine effiziente Produktion ausgeglichen werden, und dazu passt keine Steigerung der Kosten der Mobilität.“ Deutschland könne nicht als reine "Dienstleistungsnation" Erfolg haben: „Nur Blaupausen ins Ausland schicken, sichert unser Überleben nicht.“

Deutschland sei in Europa das Transitland Nr. 1. Dass der Güterverkehr heute größtenteils über die Straße läuft, leuchte ein: „In den vergangenen dreißig, vierzig Jahren gab es fundamentale ökonomische Veränderungen: Deutschland hat sich von der Montanindustrie wegorientiert; die Fertigungstiefen sanken, was kleinere Transportmengen erfordert. Außerdem hat die Bahn massiv Strecken abgebaut und Gleisanschlüsse reduziert.“ Tausends Fazit: „Nur der LKW kann das leisten, was die Wirtschaft verlangt.“

Die Nähe zu einer Autobahn sei für viele Unternehmen von zentraler Bedeutung: „Bei uns fragen im Jahr 400 Unternehmen an, ob wir ihnen einen geeigneten Standort nennen können. Ihr erstes Kriterium ist immer die Lage des Standorts.“ Weil so viel über negative Wirkungen des Verkehrs gesprochen werde, wollte Tausend die positiven Effekte des Straßenverkehrs herausstellen: „Jeder Haushalt in Deutschland gibt pro Monat 350 Euro für Mobilität aus. Auch hängt etwa jeder siebte Arbeitsplatz vom Straßenverkehr ab. Diese Zahlen sollte man nicht vergessen.“
(Stephan Tausend, Dipl. Volkswirt, IHK München)

„Wenn man weiß, wie es hergestellt wird, schmeckt es noch mal so gut“ Bernhard Burdick untersucht Vorteile regionaler Vermarktungsstrategien

Regionale Produkte haben in Deutschland eine höhere Bedeutung als gemeinhin angenommen. Bernhard Burdick von der Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen begründete diese These mit Daten des deutschen Agrarmarktes: Etwa zwanzig Prozent aller landwirtschaftlichen Betriebe bieten ihre Produkte auch in Direkt- und Regionalvermarktung an. Wiederum zwanzig Prozent von diesen Betrieben, also vier Prozent aller deutschen Höfe erwirtschaften damit mehr als die Hälfte ihres Einkommens. Darüber hinaus seien regionale Produkte häufig nicht als solche erkennbar: "Wir erkennen sie oft nicht, weil regionale Produkte meist nur als „deutsch“ deklariert werden." „Der Kopfsalat, den man in Bayern im Aldi kauft, kommt auch, wenn möglich, aus der Nähe“, so Burdick. Es mache auch für Discounter keinen Sinn, leichtverderbliche Produkte quer durch die Republik zu fahren.

Burdick warnte davor, den Nutzen regionaler Produkte allein in der Kürze der Transportwege zu sehen: „Diese Sichtweise würde viel zu kurz greifen.“ Zu den Vorteilen regionaler Produkte, die als solche vermarktet werden, zählen nach Burdicks Auffassung die Frische und der Geschmack der Produkte, das Einkaufserlebnis und zahlreiche ökologische Vorteile .darunter die Förderung biologischer Vielfalt, die Reduktion des Verpackungsmülls, der Erhalt von Kulturlandschaften. **Auch böten regionale Vermarktungsstrategien ökonomische Vorteile: „Sie sichern das Einkommen in kleinen und mittlerem Unternehmen, sorgen für den Erhalt von Arbeitsplätzen und erhöhen die regionale Wertschöpfung.“ Soziale Vorteile kämen hinzu: Den Kunden würden ökologische und ökonomische Zusammenhänge bewusst; auch würde die Arbeit der Erzeuger und Verarbeiter stärker wertgeschätzt. „Deshalb wird sich bei der Regionalvermarktung auch kein Landwirt erlauben, schlecht zu arbeiten, er ist ja einer starken sozialen Kontrolle ausgesetzt“, so Burdick.**

Burdick bezog auch Stellung in einem aktuellen Wissenschaftlerdisput. Eine Studie der Wissenschaftler Schlich und Fleißner (Universität Gießen) war zu dem Ergebnis gekommen, dass regionale Produkte unter Energieaspekten häufig schlechter zu bewerten seien als Produkte einer globalisierten Lebensmittelindustrie. Als Belege hätten Schlich und Fleißner ermittelt, dass beispielsweise Apfelsaft aus regionalem Streuobst mit

einem achtfach höheren Energieverbrauch zu den Verbrauchern gebracht werde wie brasilianischer Apfelsaft. Beim Lammfleisch errechneten die Gießener Wissenschaftler, dass regionale Produkte dreimal mehr Energieverbrauch benötigen wie Lammfleisch aus Neuseeland. Doch solche Werte seien nur zu ermitteln, wenn man gezielt besonders ineffiziente heimische Betriebe mit besonders effizienten Unternehmen in Übersee vergleiche. "Wer nicht nur Extrembeispiele herausgreift, wird sehen, dass es technische Effizienz auch in den meisten kleinen und mittleren Betrieben der Region gibt", so Burdick. (Bernhard Burdick, Dipl.-Ing. agr., Verbraucherzentrale NRW, Düsseldorf)

"Überlegt euch gut, wofür Ihr euer Geld verwendet"
Stephan Brückl hält es für gefährlich, Transportkosten durch staatliche Investitionen weiter zu verringern

Sinkende Transportwiderstände können eine regionale Wirtschaft ruinieren. Das ist die Auffassung von Stephan Brückl, einem Augsburger Wirtschaftswissenschaftler, der das "Süddeutsche Institut für nachhaltiges Wirtschaften" aufgebaut hat. Brückl wirft entsprechenden Politikern ein "Einbahnstraßen-Denken" vor: "Sie nehmen an, dass eine neue Autobahn nur dazu führt, dass in der Region mehr produziert wird, was dann auch mehr Geld in die Region holt." Dabei werde ein zweiter Effekt übersehen - dass sinkende Transportwiderstände auch Konkurrenz von außerhalb anziehen.

Ein Blick auf Straßenkarten und Arbeitslosenstatistik in der BRD zeige, dass beispielsweise in den wirtschaftlich starken Länder wie Bayern oder Baden-Württemberg die Autobahndichte nur halb so groß ist wie in NRW, das mit einer ungleich größeren Arbeitslosigkeit zu kämpfen habe. Brückl: "Es wäre zu einfach, daraus nun auf eine negative Korrelation zwischen Autobahn und Beschäftigung zu schließen. Der gängige Glaubenssatz, Autobahnen führten automatisch zu mehr Arbeitsplätzen, lässt sich daraus jedoch erst recht nicht ableiten."

Theoretisch habe bereits Launhardt vor mehr als 100 Jahren gezeigt, dass die Transportkosten ein Schutz für kleinere, regionale Anbieter sind. Aufgrund hoher Stückzahlen hat der große Anbieter in der Regel niedrigere Produktionskosten, kann also billiger anbieten. Weitet er nun sein Absatzgebiet immer weiter aus, dann wird er die Grenze erreichen, an der sein Produktionskostenvorteil

von den steigenden Transportkosten "aufgefressen" wird. Anders herum ausgedrückt: Je perfekter die Straßen, umso niedriger die Transportkosten, umso schwieriger wird das Überleben für den kleineren regionalen Anbieter. Steigender internationaler Wettbewerb, der auch durch das kontinuierliche Sinken der Zölle gefördert werde, habe zahlreiche unerwünschte Konsequenzen: Unternehmensfusionen, Insolvenzen, Verlagerungen von Firmen. Als Beispiel nannte Brückl unter anderem die Zahl der Insolvenzen, die in Deutschland von 8000 im Jahr 1991 kontinuierlich auf knapp 40 000 im Jahr 2002 gestiegen sei. Auch das hohe Lohnniveau in Deutschland werde erst bei geringen Transportwiderständen zu einer Bedrohung für die bundesdeutsche Wirtschaft: **"Wenn durch Infrastrukturausbau und die Entwicklung der Telekommunikation die Transportwiderstände sinken, ist das problematisch für diejenigen, die noch höhere Löhne haben", sagte Brückl.**

Seine Zusammenfassung: "Es boomen die Effekte, die wir nicht wollen: Pleiten, Arbeitslosigkeit, LKW-Verkehr." Sein Rat an Regionalpolitiker lautet deshalb: "Überlegt euch gut, wofür ihr Geld verwendet." **Nach Brückls Auffassung ist es ökonomisch vernünftiger, mit staatlichen Mitteln die weichen Standortfaktoren zu stärken: "Ein unternehmerfreundliches Klima lohnt sich, ebenso eine hohe Flexibilität der Institutionen. Auch unkonventionelle Allianzen und die Kreativität von staatlichen Institutionen und Unternehmen sichern den wirtschaftlichen Erfolg einer Region stärker als es der Straßenbau tut."**

(Stephan Brückl, Dipl. Oec. Süddeutsches Institut für nachhaltiges Wirtschaften, Augsburg)

„Mir ist wurscht, ob die B 12 ausgebaut wird oder die A 94. Nur schnell muss es gehen.“

Die Abschluss-Diskussion in ausgewählten Zitaten

Die Teilnehmer auf dem Podium:

Hans Rambold, CSU. Seit 1984 in der Kommunalpolitik, seit 1998 Bürgermeister der Marktgemeinde Buchbach, seit 2003 im Bayerischen Landtag. Inhaber eines Bekleidungsgeschäfts.

Dr. Thomas Beyer, SPD. Seit 2003 im Bayerischen Landtag, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion. Daneben Kreisrat in Nürnberg-Land. Rechtsanwalt.

Dr. Christian Magerl, Grüne. Von 1986 bis 1998 Mitglied des Bayerischen Landtags. Nach einer Pause seit 2003 wieder im Landtag. Diplombiologe.

Thomas Puls, Diplom-Volkswirt, Institut der Deutschen Wirtschaft. Köln

Stephan Brückl, Diplom-Ökonom, Inhaber des „Süddeutschen Instituts für nachhaltiges Wirtschaften“ .Augsburg.

Was braucht Wacker-Chemie?

Willi Kleine, Werksleiter bei Wacker-Chemie in Burghausen: Wir haben 10000 Beschäftigte, wir machen 8 Milliarden Umsatz. Wir exportieren 80 Prozent unserer Produkte und leiden seit Jahren darunter, dass wir weder eine vernünftige Bahnanbindung noch eine vernünftige Straßenanbindung haben. Die Bahn bietet uns nur eine eingleisige Strecke mit Gewichts- und Längenbeschränkung. Trotzdem gelingt es uns, 45 Prozent unserer Waren darüber zu unseren Kunden zu bringen. Also: Wir brauchen Verbesserungen bei Bahn und Straße .und es muss schnell gehen. Wir darben schon seit 25 Jahren.

Hans Rambold: Mit lauter weichen Standortfaktoren kann man ein Chemiedreieck nicht retten. Die Infrastruktur .die Straße. ist in unserer Zeit das Entscheidende. Unsere Region steht auch im Wettbewerb zu anderen. Sie kriegen in Deutschland Gewerbeflächen mit direktem Autobahnanschluss in großer Zahl. Wenn wir da nicht mithalten, können wir dichtmachen.

Christian Magerl: Die Schienenanbindung des Chemiedreiecks muss dringend verbessert werden. keine Frage. Ich bedauere zutiefst, dass da so lange nichts vorwärts gegangen ist.

Heiner Müller-Ermann, Aktionsgemeinschaft gegen die A 94: Alle, auch die Autobahngegner im Isental, sind sich einig: Wir brauchen neben einer modernisierten Bahn auch eine sichere und leistungsfähige Straßenverbindung. Dafür gibt es zwei positiv raumgeordnete Trassen. An der Notwendigkeit besteht also kein Zweifel. Wir allerdings wollen anstelle einer zusätzlichen und neu

trassierten Isentalautobahn eine Lösung im Bereich der bestehenden B 12.

Was bringen Autobahnen?

Thomas Puls: Der Ausbau von Autobahnen bringt nicht den großen Wachstumsschub. Andere Standortfaktoren sind sicherlich wichtiger.

Christian Magerl: Die Frage ist doch: Was bringen Autobahnen? Hof zum Beispiel ist umzingelt von Autobahnen. und ist trotzdem das Armenhaus des Freistaats Bayern.

Thomas Beyer: Insgesamt muss es drum gehen, die regionale Wirtschaftskraft zu entfalten. Sicher birgt jede Öffnung des Marktes die Gefahr, dass auch Wirtschaftskraft abfließt. Doch wir brauchen auch ein gewisses Maß an Infrastruktur, um die vorhandene Industrie zu halten.

Willi Kleine, Wacker-Chemie: Ich muss nicht Autobahnen hinpflastern, bloß um Autobahnen zu bauen. Sicher wollen wir so viel Verkehr wie möglich auf die Schiene verlagern. Wacker hat in fünf Jahren ein Containerterminal mit eigenen Finanzmitteln aufgebaut. Aber: Maximal 50 bis 60 Prozent können wir über die Schiene versenden. der Rest wird entweder sehr kurzfristig bestellt oder geht zu Kunden, die keinen Bahnanschluss haben oder keine Bahnlieferung wollen. Also brauchen wir beides. denn ohne Straße geht es nicht. Mir ist dabei relativ wurscht, ob die B 12 ausgebaut wird oder die A 94. Nur schnell muss es gehen.

Wie viele Milliarden für den Straßenbau?

Richard Mergner, Bund Naturschutz: Der Bundestag hat beschlossen, das in Bayern bis zum Jahr 2015 13 Milliarden Euro in den Straßenneubau investiert werden sollen. Der CSU und der FDP ist selbst das noch viel zu wenig. Die Begründung vor Ort ist immer die gleiche: Neue Straßen sichern Arbeitsplätze und Wohlstand. Doch mir stellt sich die Frage, ob hier noch rational ökonomisch gedacht wird. Es ist doch nicht so, dass wir ein unerschlossenes Entwicklungsland wären.

Hans Rambold: Man muss doch vom Bedarf ausgehen. Wenn Sie diese 13 Milliarden auf die einzelnen Projekte aufteilen, ist es knapp.

Christian Magen: Der Betrag ist eindeutig zu hoch. Es wurde viel zu wenig geschaut, was wir in Bayern wirklich dringend noch brauchen. Außerdem haben wir derzeit einen deutlichen Wandel im Verkehrsgeschehen: Im Pkw Bereich gibt es sogar derzeit eine leicht rückläufige Entwicklung. Das ist in den Planungen nicht enthalten.

Thomas Beyer: Allein die Zahl der 13 Milliarden ist es nicht. Wir müssen Lücken schließen, die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems verbessern.

Stephan Brückl: Ich warne nochmals davor, bei Wirtschaftsförderung immer nur an Straßenbau zu denken. Gerade schwache Regionen können durch Autobahnen eher noch benachteiligt werden. Denn die sind immer in zwei Richtungen zu benutzen. Man sollte deshalb immer sehr genau schauen, was einer Region wirklich hilft.

Zur Gesamtdiskussion:

Im Verlauf der Diskussionen im Anschluss an die Referate wurde von den Tagungsteilnehmern auf eine ganze Reihe von Untersuchungen und Studien zu diesem Thema hingewiesen. Stellvertretend dafür sei hier eine Arbeit von "Interface - Institut für Politikstudien" aus Luzern genannt. Unter dem Titel "Autobahnbau als Instrument zur Förderung regionaler Wirtschaft?" hat Dr. Stefan Rieder dabei eine Analyse aus der Sicht der Ökonomie und der Politikwissenschaft erstellt. Darin wird festgehalten, dass im Durchschnitt die Kosten für den Transport nur 1,5 bis 2 % der Gesamtkosten der Unternehmen ausmachen. Selbst wenn ein Straßenbauprogramm die Transportkosten um 10 % senken könnte, würden dadurch die Produktionskosten nur um 0,2% reduziert. **Effekte in Bezug auf Wachstum und Beschäftigung seien relativ bescheiden und oftmals im Bereich der Ungenauigkeit der Messung (plus/minus 1%).**

Stefan Rieder resümiert dies aus einer Reihe von empirischen Untersuchungen, deren Resultate insgesamt sehr einheitlich seien. Die positiven wirtschaftlichen Effekte des Autobahnbaus seien relativ klein und am wahrscheinlichsten in Regionen, die ohnehin wirtschaftlich gut entwickelt seien. In wirtschaftlichen Randregionen hingegen sei der positive wirtschaftliche Effekt eher klein und halte sich mit den Kosten etwa die Waage. Einige Studien wiesen sogar

auf negative ökonomische Effekte von Autobahnen für Randregionen hin.

Dass der einseitige Ausbau von Fernstraßen die Gefahr berge, bestehende ökonomische Unterschiede zwischen besser und schlechter entwickelten Regionen könnten sich noch verstärken, sei im übrigen nicht neu. Arbeiten dazu gebe es bereits seit Beginn der 70er Jahre.

Dennoch gelte in weiten Teilen der Politik weiterhin die Regel, dass der Bau von Autobahnen der Wirtschaft und damit den Arbeitsplätzen diene. In einem zweiten, politikwissenschaftlich orientierten (und ebenfalls sehr interessanten) Teil seiner Studie untersucht Rieder deshalb die Handlungsweise der Entscheidungsträger mit dem Instrument der ökonomischen Theorie der Politik.

(Die gesamte Studie steht unter:

www.interface-Politikstudien.ch/5neu.Ddf)

Wo bleibt die Exekutive?

Im Rahmen der zweitägigen Veranstaltung tauchte auch mehrmals die Frage auf, warum keine Vertreter der Exekutive anwesend waren. Wir mussten leider immer wieder zur Antwort geben, dass sowohl der zuständige Leiter der Abteilung Straßenbau beim Bundesverkehrsministerium acht Monate vor der Tagung eingeladen wurde, als auch der entsprechende Vertreter des Bayerischen Innenministeriums, das im Freistaat für den Straßenbau zuständig ist. **Beide sagten mit ähnlich lautenden Schreiben ab**, und lehnten es auch ab, eine Vertretung zu schicken. Ebenfalls abgesagt hatte der als großer Interessenverband eingeladen ADAC.

Ohne die Absagen der zuständigen Ministerien weiter kommentieren zu wollen, sei hier nur auf eine Anfrage des Grünen Abgeordneten Wenzel vom 7. 12.2001 hingewiesen. Er fragte die niedersächsische Landesregierung, wie sie eine Reihe von Veröffentlichungen einschätze, die sich kritisch mit dem Zusammenhang von Straßenbau und Arbeitsplätzen auseinandersetzt. Antwort: **"Die angesprochenen Untersuchungen gelten in Fachkreisen als veraltet und als von der Praxis widerlegt."** Und im allgemeinen Teil der Antwort fügt **das niedersächsische** Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr hinzu: "Es ist anerkannte Fachmeinung, dass der Bau von Verkehrsinfrastruktur erheblich verbesserte Rahmenbedingungen für die Mobilität von Menschen und Gütern bewirkt. Stärkere Arbeitsteilung, räumliche Ausdehnung der Bezugs- und Absatzmärkte, größere

Wettbewerbsfähigkeit des „tradeable sectors“ sind positive Folgeerscheinungen und Option auf Produktivitäts-, Wachstums- und Beschäftigungsentwicklung in einer Region."

Es ist rein zufällig, dass hier eine Antwort der niedersächsischen Exekutive steht. Vergleichbares hätte auch aus anderen Länderministerien oder aus dem BMVBW kommen können. **Umso mehr ist zu bedauern, dass man sich auf dieser Seite immer noch der Diskussion dieser Problematik entzieht.**

Fazit:

Sowohl theoretisch als auch empirisch lässt sich im Regelfall ein positiver Zusammenhang zwischen Straßenbau und Beschäftigung nicht (mehr) erkennen. **Dies gilt im besonderen für ein straßenmäßig so perfekt erschlossenes Land wie die Bundesrepublik Deutschland.** Offensichtlich kommt hier das Gesetz vom abnehmenden Grenznutzen"(d.h. jeder zusätzlich eingesetzte Euro bringt weniger zusätzlichen Nutzen als der vorherige) voll zum Tragen. Der Nutzen zusätzlicher Straßen geht gegen Null. Es mehren sich darüber hinaus die Anzeichen, dass der Grenznutzen (Nutzenzuwachs) negativ wird, dass also zusätzlicher Straßenbau sogar arbeitsplatzvernichtende Wirkung aufweisen kann.

Wird dem hingegen auf die augenfällige Agglomeration von Gewerbegebieten an manchen Autobahnausfahrten verwiesen, dann zeigt sich bei näherer Analyse, dass dem meist eine innerregionale Entscheidung vorausgegangen war. D.h., ein Unternehmen, das sich aufgrund anderer Standortfaktoren (Grundstücksverfügbarkeit,

Arbeitskosten, Gewerbesteuer, Vorlieferanten, Absatzmärkte u.a.m.) für die Ansiedlung in einer bestimmten Region entschieden hat, wird dort natürlich den verkehrsmäßig am besten erschlossenen Standort wählen. **Für die grundsätzliche Standortentscheidung spielen jedoch Transportkosten so gut wie keine Rolle.**

Somit stellte sich in der Diskussion immer wieder die Frage, warum dennoch der Mythos vom volkswirtschaftlichen Nutzen des Straßenbaus so hartnäckig bestehen bleibt. Eine wichtige Rolle spielten dabei sicherlich die Erfahrungen, die in früheren Jahrzehnten mit einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur gemacht worden waren. Wenn früher durch den Bau von Verkehrswegen manche Region überhaupt erst erreichbar und der Austausch verschiedener Güter möglich wurde, dann brachte dies

zweifelloso eine **Wohlfahrtssteigerung** mit sich. Fälschlicherweise aber wird dieser Effekt von weiten Kreisen der Politik, der Wirtschaft, der Medien und auch der Bevölkerung als eine Art Naturgesetz verstanden, das auch noch beim dichtmaschigsten Straßennetz wirken soll.

Aus diesem Grund gilt es heute politisch immer noch als eine „sichere Bank“, auf mehr Straßen zur Förderung der Wirtschaft zu setzen. Straßen sind staatliche Leistungen, die die Wählerschaft sehen und benutzen kann. **Straßen lassen sich wählerwirksam einweihen und sie lassen sich im Vorfeld "erkämpfen" ("Wieder ist es dem unermüdlichen Einsatz des Abgeordneten X gelungen, Gelder für den Bau unserer so dringend benötigten Straße von Y nach Z locker zu machen.")**. Kurzum, der Politiker, die Politikerin hat "Geld in die Region gebracht".

Folgerungen:

Ein Ausweg - so wurde in den Diskussionen immer wieder gefordert muss deshalb in einem völlig anderen Ansatz der Regionalförderung liegen. Bisher heißt es: Um die Infrastruktur in einer Region zu stärken, wird die Summe X für den Straßenbau bereitgestellt. Dabei wird in einer Nutzen-Kosten-Analyse berechnet, welche Straße als erste, welche als zweite usw. realisiert wird. **Künftig sollte es heißen: Es wird - wie bisher - die Summe X bereitgestellt. Aber dann wird, zusammen mit den Entscheidungsträgern in der Region geprüft, In welcher Verwendung das Geld den höchsten Nutzen erzielt.** Das kann vielleicht ein überbetriebliches Ausbildungszentrum in der Region sein. An zweiter Stelle steht möglicherweise eine Strukturhilfe für Betriebe aus einer gefährdeten Branche. Drittens wäre eine Vermarktungshilfe für regionale Produkte denkbar, viertens der Bau einer Straße, fünftens die Schaffung eines Gründerzentrums für junge Unternehmen usw. Die reformierte Infrastrukturpolitik würde also nicht automatisch Geld in den Bau immer perfekterer Straßen stecken, sondern die Möglichkeiten zur Stärkung einer Region auf breiter Basis untersuchen. **Das heißt, der Straßenbau muss sich im Wettbewerb mit anderen Infrastrukturmaßnahmen messen.** Wenn dabei der Straßenbau den höchsten Nutzen erbringt, dann soll er natürlich auch realisiert werden. Bringt jedoch eine andere Investition mehr für die Region, dann hat eben diese den Vorrang.

Natürlich erhebt sich der Einwand, dass es nicht einfach sein wird, Bewertungskriterien für die hier vorgeschlagene, vergleichende Nutzen-Kosten-Analyse aufzustellen. Verglichen mit der herrschenden

Praxis der Nutzen-Kosten-Analyse, bei der eben nur Straßen konkurrieren, ist jedoch jede Erweiterung des Nutzenbegriffs sinnvoll. Denn es muss noch einmal betont werden: Die meisten Untersuchungen zeigen, dass weiterer Straßenbau nicht nur keine Arbeitsplätze für die Regionen bringt, sondern dass er sogar Arbeitsplätze kosten kann. Es werden also riesige Mengen des knappen Geldes buchstäblich verbrannt. **Vergleichbar wäre dies einem verantwortungslosen Arzt, der einen Patienten dauerhaft mit einem wirkungslosen, ja möglicherweise sogar schädlichen Medikament behandelt, nur weil er nicht bereit ist, über andere Medikamente nachzudenken.**

Setzt man hingegen den erweiterten Nutzenbegriff ein, wägt man also verschiedenste Arzneien ab, um dem Patienten Region zu helfen, dann wird sich bereits nach einer kurzen Eingewöhnungszeit zeigen: Bei den Betroffenen in den Regionen ist ein hohes Maß an Sachverstand und Rationalität vorhanden, um **herauszuarbeiten, was der Region wirklich am meisten nützt**. Der bisher so laute Ruf nach Straßenbau zeigt nämlich lediglich, dass in der Vergangenheit keine Alternativen vorgelegt wurden. Und wenn einmal vorsichtige Versuche unternommen wurden, anstelle einer Straße eine andere Infrastrukturmaßnahme anzumahnen, wurde dies mit dem Hinweis aufs Haushaltsrecht abgelehnt.

Voraussetzung für dieses neue Instrument der Regionalförderung muss deshalb natürlich auch eine Änderung der Praxis der verschiedenen Töpfe im Haushaltswesen sein. Rechtlich ist dies kein Problem. Politische Mehrheiten für das neue Instrument zu finden, wird, vorsichtig ausgedrückt, allerdings noch mit gewissen Schwierigkeiten verbunden sein. **Aber angesichts der riesigen Finanzprobleme der öffentlichen Haushalte könnte diese neue Form der Regionalförderung vielleicht doch schneller zu einer echten Alternative werden, als man sich das im Augenblick vorstellen kann.**

*Kontakt: Aktionsgemeinschaft gegen die A 94, Heiner Müller-Ermann,
Ruprechtsberg 19,84405 Dorfen
mueller-ermann@t-online.de
Webmaster@a94-b12.de*

„Stellungnahme der Bürgerinitiative „Gegen den Weiterbau der A1“

Vorstehende Textbausteine „Mythos Autobahn“ bestätigen die seit Jahren vorgebrachten Argumente der Bürgerinitiative. Sie hat von Anfang an darauf hingewiesen, dass neben dem fragwürdigen Erfolg für diese Region durch den Weiterbau der A1 (bei vorhandener Alternative) ein mit vielen Millionen Euro Steuergeldern gefördertes Renaturierungsprogramm für die Ahr und ihre Nebenbäche in den Sand gesetzt wird. Angesichts weltweiter Klimaverschlechterung ist es unabdingbar, dass eines der vier letzten zusammenhängenden Waldgebiete nicht durchschnitten und seiner Funktion als Ozonkiller beraubt wird. Vor dem Hintergrund leerer Kassen stellt sich die Frage, ob die knappen verfügbaren Mittel nicht besser, wie im Protokoll der Tagung vorgeschlagen, in eine gezielte Regionalförderung fließen, deren Erfolg messbar ist, anstatt in gigantische Brückenbauwerke und deren Folgekosten. Eine Umwidmung der freiwerdenden Mittel dürfte, bei vorhandenem politischen Willen, das kleinere Übel sein.

Alternative

Eine wesentlich preiswertere und weniger die Umwelt belastende Alternative ist der Ausbau der heute schon teilweise 4-spurig befahrbaren B 51. Es leuchtet ein, dass die Erweiterung einer bestehenden Straße die Umwelt weniger belastet als der komplette Neubau einer Transitstrecke durch zudem noch hochsensibles Gebiet. Wie der nachfolgenden Skizze zu entnehmen ist, besteht entfernungsmäßig praktisch kein Unterschied, ob jemand z.B. von Köln über die B 51 (grün) oder die geplante A1 (rot) nach Trier will.

Die alternative Lösung können aus unserer Sicht auch alle Umweltverbände mittragen.

Alternative B 51

