



Peter Hettlich

Sprecher der Arbeitsgruppe Ost
der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen
Mitglied des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Verkehr • Bauen • Wohnen

VBW 03/05

Information: Aussagen zum vermeintlichen Verkehrsinfrastrukturdefizit in den neuen Bundesländern

Stand 24. August 2005

Hartnäckig hält sich die Behauptung, dass die unbefriedigende wirtschaftliche Entwicklung in den neuen Bundesländern auf eine unzureichende Verkehrsanbindung zurückzuführen sei. Politiker fordern deshalb immer wieder den raschen Bau und Ausbau weiterer Fernstraßen, Schienenwege und Wasserstraßen. Und noch immer ist der Schwerpunkt der Förderung des Aufbaus Ost durch den Bund die Verkehrsinfrastruktur. Die Investitionen in den Neubau von Straßen in den neuen Bundesländern sind bislang überproportional zur Bevölkerungsanzahl. Auch nach dem Bundesverkehrswegeplan 2003 (Anlage 6) beträgt der Länderanteil der neuen Bundesländer einschließlich Berlin fast 32 Prozent. Er liegt damit deutlich über dem Königsteiner Schlüssel und anderen Verteilungsschlüsseln für Verkehrsleistungen, Regionalisierungsmittel oder nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Die Infrastrukturpolitik des Bundes in den neuen Bundesländern hat inzwischen viel erreicht. Alte und neue Bundesländer sind miteinander verknüpft. Die Erreichbarkeit ländlicher und strukturschwacher Regionen wurde verbessert. Die verkehrlichen Standortbedingungen der alten und der neuen Bundesländer haben sich weitgehend angeglichen. Die Wirtschaftspolitik des Bundes konnte industrielle Kerne sichern und hat die Ansiedlung von neuen Unternehmen sowie Forschungseinrichtungen unterstützt. Dagegen stehen der Verlust anderer industrieller Kerne, eine hohe Arbeitslosigkeit, Abwanderung und eine zunehmende Überalterung der Bevölkerung.

Angesichts immer knapper werdender Mittel müssen alle öffentlichen Ausgaben auf den Prüfstand. Dabei müssen insbesondere die Fragen beantwortet werden, ob der Bau und Ausbau weiterer Straßen einen wirtschaftlichen Aufschwung der Regionen hervorruft und ob überhaupt noch ein Defizit an Verkehrsinfrastruktur besteht. Etliche Fachleute weichen inzwischen von den herkömmlichen Rezepten der Verkehrswissenschaft und -politik ab. Im Folgenden werden wichtige Aussagen dokumentiert:

1. Klaus von Dohnanyi und Edgar Most (Anlage 1) stellen im „Bericht des Gesprächskreis Ost der Bundesregierung – Kurskorrektur des Aufbau Ost“ vom 28.06.2004 fest: „Die Infrastruktur [...] ist im Osten bereits weitgehend wettbewerbsfähig. Für den Aufbau wettbewerbsfähiger Unternehmen ist sie nur noch sehr bedingt ergänzungsbedürftig.“ Daraus schlussfolgert er, dass die weitere Entwicklung der Infrastruktur der falsche Schwerpunkt für die weitere Aufbau-Ost-Politik ist.
2. In den vergangenen zwanzig Jahren wurden zahlreiche Studien zum Zusammenhang von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen und Wirtschaftsentwicklung in entwickelten Industriestaaten vorgelegt. Die Mehrzahl dieser Studien kommt zu dem Ergebnis, dass sich öffentliche Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsbereich, insbesondere der Autobahnbau, in Bezug auf ihre regionalwirtschaftliche Wirkung *neutral* verhalten. Beispielsweise resümiert GATHER (Anlage 2), dass „...sich Autobahnen als nicht unbedingt notwendig und keinesfalls als hinreichend für eine positive regionalwirtschaftliche Entwicklung erwiesen: In einem geeigneten wirtschaftlichen Umfeld strukturstarker Regionen können sie zahlreiche regionalwirtschaftliche Indikatoren positiv beeinflussen; in strukturschwachen Teilräumen besteht allerdings die Gefahr, dass sich durch den beschleunigten Anpassungs- und Modernisierungsdruck der regionalen Wirtschaft die Probleme des Arbeitsmarktes zunächst sogar weiter verschärfen.“
3. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung in Berlin (Anlage 3) weist darauf hin, „[...] dass es in den besonders peripheren Regionen mehr die abgelegene geographische Lage an sich ist, die möglicherweise die Aufholchancen beeinträchtigt, weniger hingegen eine unzureichende Infrastrukturausstattung.“ Die Angleichung der Straßennetzdichte dünn besiedelter Räume im Osten Deutschlands an westdeutsches Niveau sei deshalb weder ökonomisch noch ökologisch vertretbar.
4. Eine Befragung von Unternehmern in Südwestsachsen durch BECKORD und JURCZEK im Jahr 2002 (Anlage 4) ergab, dass die verkehrliche Anbindung keineswegs der wichtigste Standortfaktor für die Ansiedlung und Sicherung von Gewerbe ist. Wichtiger sind den Befragten Anreize von Kommunen und deren Kooperationsbereitschaft. Als defizitär werden vor allem die Beratung über Fördermittel und ihre Vergabe empfunden. Eine mangelhafte Verkehrsanbindung als Standortnachteil nennen nur vier von 25 befragten Unternehmern. Die Belegung von Gewerbegebieten steht statistisch in keinem Zusammenhang mit der Fernstraßenanbindung.
5. Eine eigene Erhebung¹ konnte keinen eindeutigen Zusammenhang zwischen Arbeitslosigkeit sowie Gewerbeentwicklung und Autobahnnähe der Ober- und Mittelzentren des Regierungsbezirkes Dresden belegen.

¹ Peter Hettlich: Jobmaschine Straßenbau? Standortwirkungen von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Ostdeutschland am Beispiel des Autobahnbaus, hrsg. 2004

6. Eine Studie der Deutschen Bank Research (Anlage 5) stellt den hohen Bedarf an Infrastrukturinvestitionen in Frage und weist auf den erreichten, hohen Ausstattungsgrad der neuen Bundesländer hin.
7. Der Hauptgeschäftsführer der IHK Schwerin fordert: „Wir müssen beginnen, den Rückzug aus der Fläche zu organisieren.“ Es sei nicht mehr alles aufrechtzuerhalten. Rückzug heiÙe, sich auf die Achsen wie Autobahnen, BundesstraÙen und wichtige KreisstraÙen zu konzentrieren. Es müsse aber nicht jede Ortsumgehung gebaut werden.

Anlagen

- Anlage 1: Klaus von Dohnanyi, Edgar Most: Bericht des Gesprächskreis Ost der Bundesregierung - Kurskorrektur des Aufbau Ost; 28.06.2004 (Auszug)
- Anlage 2: Prof. Matthias Gather: Regionale Effekte der FernstraÙeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen (Auszug)
- Anlage 3: Kurzfassung des Zweiten Fortschrittsberichtes wirtschaftswissenschaftlicher Institute über die wirtschaftliche Entwicklung in Ostdeutschland, in DIW-Wochenbericht 48/2003 (Auszug)
- Anlage 4: Beckord, Claas/Jurczek, Peter: „Gewerbestandortanalyse Südwestsachsen. Potenziale für ein regionales Gewerbeflächenmanagement“, Chemnitz 2002 (Auszug)
- Anlage 5: Deutsche Bank Research: Perspektiven Ostdeutschlands – 15 Jahre danach; 10. November 2004 (Auszug)
- Anlage 6: Verteilungsschlüssel für Bundesmittel und weitere Kenngrößen

Anlage 1: Klaus von Dohnanyi, Edgar Most: Bericht des Gesprächskreis Ost der Bundesregierung - Kurskorrektur des Aufbau Ost; 28.06.2004

Auszug aus der Zusammenfassung in Thesen:

- (4) Die Bundesregierung stellt den weiteren Ausbau der Infrastruktur in den Mittelpunkt ihrer Aufbaustrategie-Ost. Im Zentrum der Strategie Aufbau Ost müssten jedoch das verarbeitende Gewerbe, insbesondere die Industrie, eine sie begleitende, umfassende Forschungslandschaft und eine dementsprechende Ausbildung stehen. Denn diese sind das unerlässliche Fundament für eine selbst tragende wirtschaftliche Entwicklung. *Die Infrastruktur dagegen ist im Osten bereits weitgehend wettbewerbsfähig. Für den Aufbau wettbewerbsfähiger Unternehmen ist sie nur noch sehr bedingt ergänzungsbedürftig.*
Die Kurskorrektur muss deshalb erfolgen durch:
- eine Schwerpunktverlagerung von der Infrastruktur zum Aufbau von Wirtschaftsunternehmen und der sie begleitenden, stützenden Forschungslandschaft;
 - einen Übergang von der Flächenförderung zur entschlosseneren Konzentration auf Wachstumskerne;
 - den Übergang von Anschubhilfen zu mehr längerfristig ertragsstützenden Maßnahmen, so-wohl für Neuansiedlungen, als auch für die existierenden (in der Regel zu kleinen, zu finanzschwachen, im Markt noch nicht ausreichend verankerten) Unternehmen.
- (5) Diese Kurskorrektur fordert Konsequenzen in der Finanzierung des Aufbau Ost. Das bisher eingeplante Finanzvolumen des Solidarpakt II stellt dafür ersichtlich die Obergrenze dar; es darf weder verringert noch zuviel für den Staatskonsum verwendet werden. Auch eine Verringerung der Verpflichtungsermächtigungen für die Gemeinschaftsaufgabe Wirtschaftsförderung (GA) darf nicht erfolgen. Die Mittel der Investitionszulagen, deren Abschaffung vorgeschlagen wird sind in die GAFörderung einzubeziehen.
- (6) Die Umschichtung der Finanzen von jeder nicht mehr zwingend erforderlichen Infrastruktur zur unmittelbaren Unternehmens- und Forschungsförderung, kann die Verwirklichung der oben beschriebenen Schwerpunktverlagerung ermöglichen. Dazu sind ab sofort alle Infrastrukturprojekte streng auf ihre Bedeutung für die Unternehmensentwicklung zu prüfen. Nur zwingend notwendige Projekte sollten zukünftig noch realisiert werden.

Anlage 2: Prof. Matthias Gather: Regionale Effekte der Fernstraßeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen (Auszug)

Zusammenfassende Schlussfolgerungen:

Der Verkehrsinfrastrukturausstattung und besonders der Autobahnerreichbarkeit wird in der politischen Diskussion vor allem der Neuen Bundesländer großes Gewicht für die wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven beigemessen. Nur wenige wissenschaftliche Untersuchungen treffen allerdings die Aussage, dass ein linearer Zusammenhang zwischen Infrastrukturausbau und regionaler Beschäftigungsentwicklung besteht. Unbestritten und empirisch hinreichend belegt sind allein die direkten Beschäftigungseffekte aus dem Bau und dem Betrieb von Autobahnen.

Die Analyse der vorliegenden Fachliteratur verdeutlicht, dass auf Seiten der Regionalwissenschaft nach Abschluss der Bauphase größtenteils kein direkter Einfluss des Autobahnbaus auf die wirtschaftliche Entwicklung gesehen wird. Vor allem mögliche sekundäre Beschäftigungswirkungen von Autobahnen infolge der verbesserten Erreichbarkeit von Regionen sind daher umstritten: Insbesondere für das Gebiet der alten Bundesländer ist in zahlreichen jüngeren Untersuchungen nicht mehr hinreichend belegbar, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit wirtschaftlichem Wachstum einhergehen muss. Für Regionen schwächerer Infrastrukturausstattung wie Ostdeutschland liegen jüngere Untersuchungen, die sich auf empirisch tragfähiges Datenmaterial stützen können, noch nicht vor.

Die vorliegende Studie versuchte daher beispielhaft für Thüringen zu untersuchen, inwieweit die bestehende Verkehrsinfrastrukturausstattung die regionalwirtschaftliche Entwicklung nachweislich beeinflusst hat. Aus methodischen Gründen wurde dabei allein der Einfluss der bereits 1990 bestehenden Autobahnen auf die wirtschaftliche Entwicklung geprüft, da alle Neubauvorhaben erst seit wenigen Jahren – und auch nur abschnittsweise – zur Verkehrsfreigabe gelangen. Infolge der Umbrüche der ostdeutschen Wirtschaft kann aber davon ausgegangen werden, dass die weitgehende Neuorientierung der gewerblichen Produktion entsprechend den 1990 anzutreffenden regionalen Standortfaktoren erfolgt ist: Regionen mit günstiger Autobahnanbindung hätten sich somit *ceteris paribus* besser entwickeln müssen als solche ohne Autobahnanschluss.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde daher zunächst für den gewerblich industriellen Bereich der Einfluß der bestehenden BAB-Erreichbarkeiten auf die wirtschaftliche Entwicklung untersucht. Die Schwierigkeiten einer solchen Untersuchung liegen vor allem darin, dass zahlreiche Faktoren die regionalwirtschaftliche Entwicklung beeinflussen. Als prägend für Thüringen konnte hier insbesondere die Nähe zu westlichen Verdichtungskernen sowie – abgeschwächt – der regionale Verdichtungsgrad identifiziert werden. Die Erschließung durch Bundesautobahnen fällt in ihrem Erklärungswert für die regionalwirtschaftliche Entwicklung gegenüber den beiden erstgenannten Einflussgrößen deutlich zurück.

Insgesamt ist der Einfluss der BAB-Nähe bei keinem der untersuchten regionalwirtschaftlichen Indikatoren als dominant anzusehen. Interessant ist die Analyse der

BAB-Nähe dennoch vor allem dann, wenn die unterschiedlichen Wirtschaftsentwicklungen in Thüringen durch die Bevölkerungsdichte bzw. die Südwestnähe nicht hinreichend beschrieben werden können. Dies gilt insbesondere für die Ebene der Landkreise, da hier die Bevölkerungsdichte bei keinem der untersuchten Indikatoren einen hinreichenden Erklärungswert besitzt.

Ein gewisser Einfluss der BAB-Nähe ist für den gewerblichen Bodenmarkt feststellbar: Sowohl die Interpretation der Nachfrage nach Gewerbeflächen als auch der gewerblichen Bodenpreise zeigt, dass relativ autobahnahe Landkreise tendenziell höhere Nachfragewerte aufweisen. Dies gilt deutlich ausgeprägter für die Betrachtung der gemeindlichen Ebene, auf der ein signifikanter Zusammenhang zwischen Gewerbeflächennachfrage und Autobahnnähe der einzelnen Gemeinden feststellbar ist. Wenn somit zwar die großräumige Standortwahl von Unternehmen kaum beeinflussbar ist, ist doch die Linienführung von Verkehrswegen raumwirtschaftlich durchaus bedeutsam, da das regionale Wachstum auf diese Entwicklungsbänder konzentriert wird.

Ein klar positiver Zusammenhang, der durch die beiden anderen untersuchten regionalwirtschaftlichen Einflussgrößen nicht hinreichend erklärt werden kann, besteht zwischen dem BIP-Wachstum und der Autobahnerschließung: besonders die autobahnnahen Landkreise Thüringens weisen signifikant höhere Wachstumsraten des BIP je Beschäftigten auf als die autobahnfernen Regionen. Gleichzeitig korrespondiert diese Entwicklung allerdings mit einer relativ hohen Arbeitslosigkeit sowie einer schwächeren Beschäftigungsentwicklung. Der höhere Innovations- und Konkurrenzdruck entlang der Autobahnen zwingt hier also offensichtlich zu Rationalisierungsmaßnahmen, die einerseits die Produktivität und Konkurrenzfähigkeit der jeweiligen Unternehmen positiv beeinflussen, andererseits aber negative Wirkungen auf Arbeit und Beschäftigung mit sich ziehen.

Ein differenzierteres Bild in Hinblick auf die untersuchten regionalwirtschaftlichen Indikatoren ergibt sich schließlich bei einer Gesamtbewertung der Städte und Landkreise. Hier zeigt sich, dass die in Hinblick auf die untersuchten Indikatoren wirtschaftsstärksten Regionen sowohl eine relativ hohe Bevölkerungsentwicklung, geringe Südwestentfernung sowie eine Autobahnerschließung aufweisen. Schon die nächste Gruppe der südthüringer Landkreise zeigt allerdings, dass eine Autobahnerschließung keine notwendige Voraussetzung für eine vergleichsweise positive wirtschaftliche Entwicklung darstellt. Ebenso verdeutlichen die „Schlusslichter“ der Regionalwirtschaft in Thüringen, dass – unabhängig von einer Autobahn-Verfügbarkeit – vor allem die große Entfernung zu den südwestlichen Verdichtungsräumen offensichtlich eine positive wirtschaftliche Entwicklung behindert.

Für den Bereich von Handel und Dienstleistungen wurde anschließend anhand von Modellrechnungen mit Hilfe von Erreichbarkeitsanalysen der mögliche Einfluss verbesserter Erreichbarkeitsverhältnisse auf ausgewählte oberzentrale Orte in Thüringen untersucht. Untersuchungen über die Determinanten des wirtschaftlichen Wachstums belegen, dass die Entwicklung des Dienstleistungssektors vor allem durch die Kaufkraftentwicklung der Bevölkerung bzw. – daraus abgeleitet – durch die tatsächlich erreichten und versorgten Einwohner bestimmt ist. Durch die verbesserten Erreichbarkeiten werden die Anbieter von zentralen Gütern und Dienstleistungen

in den untersuchten möglichen Oberzentren in Zukunft verstärkt mit Anbietern in den angrenzenden zentralen Orten in Konkurrenz treten. Hier wird es also entscheidend sein, bessere und attraktivere Angebote als die Mitbewerber unterbreiten zu können, um im Zuge der verstärkten Konkurrenz die vergrößerten Potentiale nutzen zu können. Bei schwacher Attraktivität und relativ starken Nachbarorten (wie Nordhausen/Göttingen oder Suhl/Coburg) ist allerdings damit zu rechnen, dass von den verbesserten Erreichbarkeiten allein der Stärkere wird profitieren können.

Insgesamt hat das Beispiel Thüringen gezeigt, dass vor allem bei ohnehin bestehenden Wachstumsimpulsen eine gute Verkehrsinfrastruktur ein regionalwirtschaftliches Wachstum begünstigen kann. *Die Hoffnung, allein durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ohne flankierende Maßnahmen wirtschaftliches Wachstum zu induzieren, kann dagegen sicherlich nicht aufrecht erhalten werden. Als Ergebnis der regionalstatistischen Analyse haben sich Autobahnen als nicht unbedingt notwendig und keinesfalls als hinreichend für eine positive regionalwirtschaftliche Entwicklung erwiesen: In einem geeigneten wirtschaftlichen Umfeld strukturstarker Regionen können sie zahlreiche regionalwirtschaftliche Indikatoren positiv beeinflussen; in strukturschwachen Teilräumen besteht allerdings die Gefahr, dass sich durch den beschleunigten Anpassungs- und Modernisierungsdruck der regionalen Wirtschaft die Probleme des Arbeitsmarktes zunächst sogar weiter verschärfen.*

Anlage 3: Kurzfassung des Zweiten Fortschrittsberichtes wirtschaftswissenschaftlicher Institute über die wirtschaftliche Entwicklung in Ostdeutschland, in DIW-Wochenbericht 48/2003 (Auszug)

Vergleicht man die neuen Bundesländer untereinander, zeigt sich, dass bei Zugrundelegung des linearen Indikators es nicht etwa die abgelegenen Regionen Mecklenburg-Vorpommerns oder Ostsachsen sind, in denen die infrastrukturellen Nachteile am stärksten zu Buche schlagen, sondern vielmehr Regionen im westlichen Teil der neuen Länder. Dies rührt daher, dass hier aufgrund des Fehlens von Autobahnen häufig ein größerer Teil der gesamten Fahrzeit auf Nebenstraßen zurückgelegt werden muss. Die weiter östlich gelegenen Regionen stehen diesbezüglich besser da. *Dies lässt den Schluss zu, dass es in den besonders peripheren Regionen mehr die abgelegene geographische Lage an sich ist, die möglicherweise die Aufholchancen beeinträchtigt, weniger hingegen eine unzureichende Infrastrukturausstattung.*

Einen weiteren Einblick in die Qualität der Straßeninfrastruktur verschafft die Analyse der aktuellen Fahrzeiten zum nächstgelegenen Autobahnanschluss, bei der eher die kleinräumige Anbindung im Vordergrund steht. Tatsächlich sind in Ostdeutschland die Fahrzeiten zur Autobahn von den jeweiligen Kreishauptorten (kreisfreien Städten bzw. Kreisstädten) im Schnitt nahezu doppelt so hoch wie in Westdeutschland; betrachtet man jeweils den Durchschnitt aller Verbandsgemeinden in jedem Kreis, so ist man in Ostdeutschland im Schnitt immer noch eineinhalbmal so lange zur Autobahn unterwegs wie im Westen. Interessanterweise ergibt sich dabei aber kein sehr ausgeprägtes West-Ost-Gefälle innerhalb der neuen Bundesländer. In Westdeutschland

gibt es nur wenige Regionen, in denen die durchschnittlichen Fahrzeiten denen in Ostdeutschland entsprechen.

Zu berücksichtigen ist bei der Betrachtung der kleinräumigen Fahrzeiten allerdings, dass die Bevölkerungsdichte in Ostdeutschland wesentlich niedriger ist als im Westen. *Eine flächenmäßig annähernd gleichmäßige Netzdichte im Osten dürfte daher von der Kapazität her überdimensioniert und sowohl unter Kosten- als auch unter Umweltgesichtspunkten fragwürdig sein.* Bezieht man eine Bevölkerungsgewichtung in die Berechnungen ein, um das Nutzerpotential nach Kreisen zu simulieren, dann stellen sich bei diesen auf die durchschnittliche Einwohnerzahl normierten Fahrzeiten die Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland als weitaus geringer dar. Die gewichteten Fahrzeiten der ostdeutschen Kreise sind zwar noch etwas höher, liegen aber alle mehr oder minder in jenem Rahmen, der auch in Westdeutschland üblich ist.

Fasst man zusammen, so deuten die fortbestehenden Lücken in der Infrastrukturausstattung Ostdeutschlands zwar noch auf einen Nachholbedarf hin. *Die differenzierende Betrachtung macht indes deutlich, dass nicht alle Nachteile durch die Infrastruktur bedingt, sondern dass sie zum Teil auch Ergebnis der geographischen Lage abseits der großen europäischen Zentren sind. Bei weiteren Ausbauvorhaben sollte deswegen zunächst der jeweilige Einzelfall genauer analysiert werden. Dabei ist auch zu prüfen, ob wegen der geringen Bevölkerungsdichte (wie auch angesichts der gravierenden Finanzierungsengpässe in den öffentlichen Haushalten) die Kosten für standortverbessernde Maßnahmen in angemessener Relation zu ihrem Nutzen stehen.*

Anlage 4: Beckord, Claas/Jurczek, Peter: Gewerbestandortanalyse Südwestsachsen. Potenziale für ein regionales Gewerbeflächenmanagement“, Chemnitz 2002

Auszug aus dem Kapitel 4.4, S. 116:

Erstaunlich ist jedoch die Tatsache, dass der Standortfaktor Verkehrsanbindungen keinen direkten Einfluss auf den Belegungsgrad von Gewerbegebieten hat. Wie Karte 2 verdeutlicht, existieren vor allem im Kreis Annaberg durchschnittlich viele voll belegte Gewerbegebiete, während im Kreis Mittweida, der über eine objektiv bessere Anbindung an Fernstraßen verfügt, sieben unterdurchschnittlich ausgelastete Gewerbegebiete vorhanden sind.

Auszug aus den Kapiteln 4.3 und 4.4, S. 115 ff:

4.3 Zufriedenheit der Unternehmer mit den Angeboten der kommunalen Wirtschaftsförderung

Nur knapp die Hälfte der befragten Unternehmer ist mit den Angeboten der kommunalen Wirtschaftsförderung zufrieden, der Rest ist es nicht. Diese Einschätzung erfolgt unabhängig vom Auslastungsgrad der Gewerbegebiete in den untersuchten Standortgemeinden (Vgl. Abbildung 37).

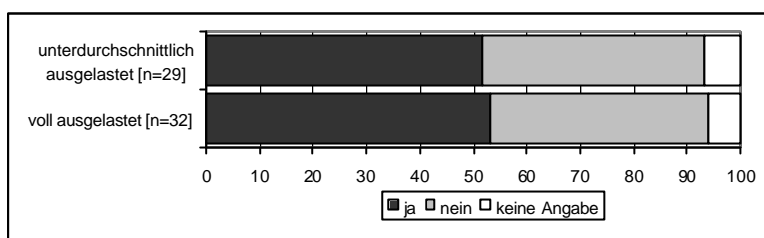


Abbildung 37: Zufriedenheit der Unternehmer mit den Angeboten der kommunalen Wirtschaftsförderung in der Region Südwestsachsen (in % der Nennungen)

Quelle: Gewerbestandortanalyse Südwestsachsen

Nennenswerte Defizite werden von einem Fünftel der Unternehmer, die mit den Angeboten der Wirtschaftsförderung unzufrieden sind, vor allem in der mangelhaften Informationspolitik und einer unzureichenden Fördermittelberatung gesehen. Je 16 % erwarten eine stärkere Bündelung von Fördermaßnahmen sowie ein stärkeres Interesse und Engagement der Wirtschaftsförderung. 8 % bemängeln eine nicht ausreichende Gründerförderung.

Die Einflussnahme der Wirtschaftsförderung auf kommunaler Ebene wird teilweise überschätzt. So kritisieren einige Unternehmer die mangelhafte Zahlungsmoral ihrer Kunden oder die schlechte allgemeine Wirtschaftslage in Sachsen (Vgl. Abbildung 38).

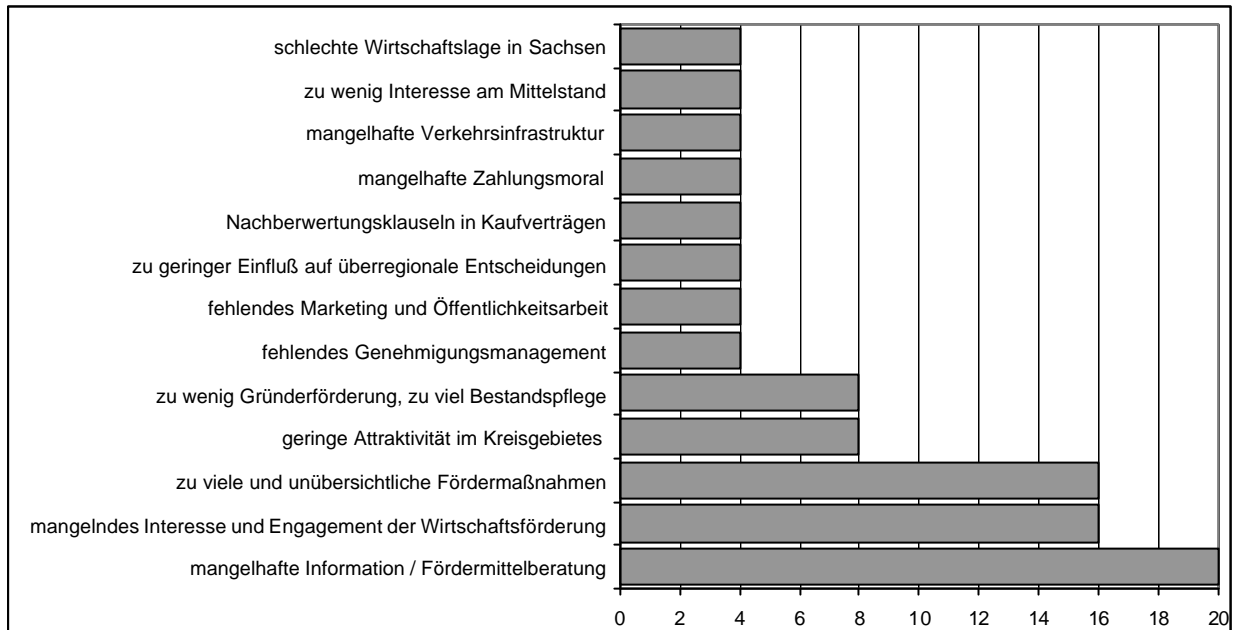


Abbildung 38: Defizite der kommunalen Wirtschaftsförderung in der Region Südwestsachsen aus Unternehmenssicht (in % der Nennungen [n=25])

Quelle: Gewerbestandortanalyse Südwestsachsen

4.4 Potenziale zur Verbesserung der Wirtschaftsförderung aus kommunaler Sicht

Die Gemeinden sehen ihrerseits durchaus Potenziale, die Angebote der kommunalen Wirtschaftsförderung weiter auszubauen und/oder zu verbessern. Mehr als ein Fünftel der Befragten setzen dabei auf Konzepte des Stadt- und Regionalmarketings. Fast genauso viele wollen den weiteren Ausbau der Infrastruktur vorantreiben. Auf diese Instrumente vertrauen mehrheitlich Gemeinden mit voll ausgelasteten Gewerbegebieten.

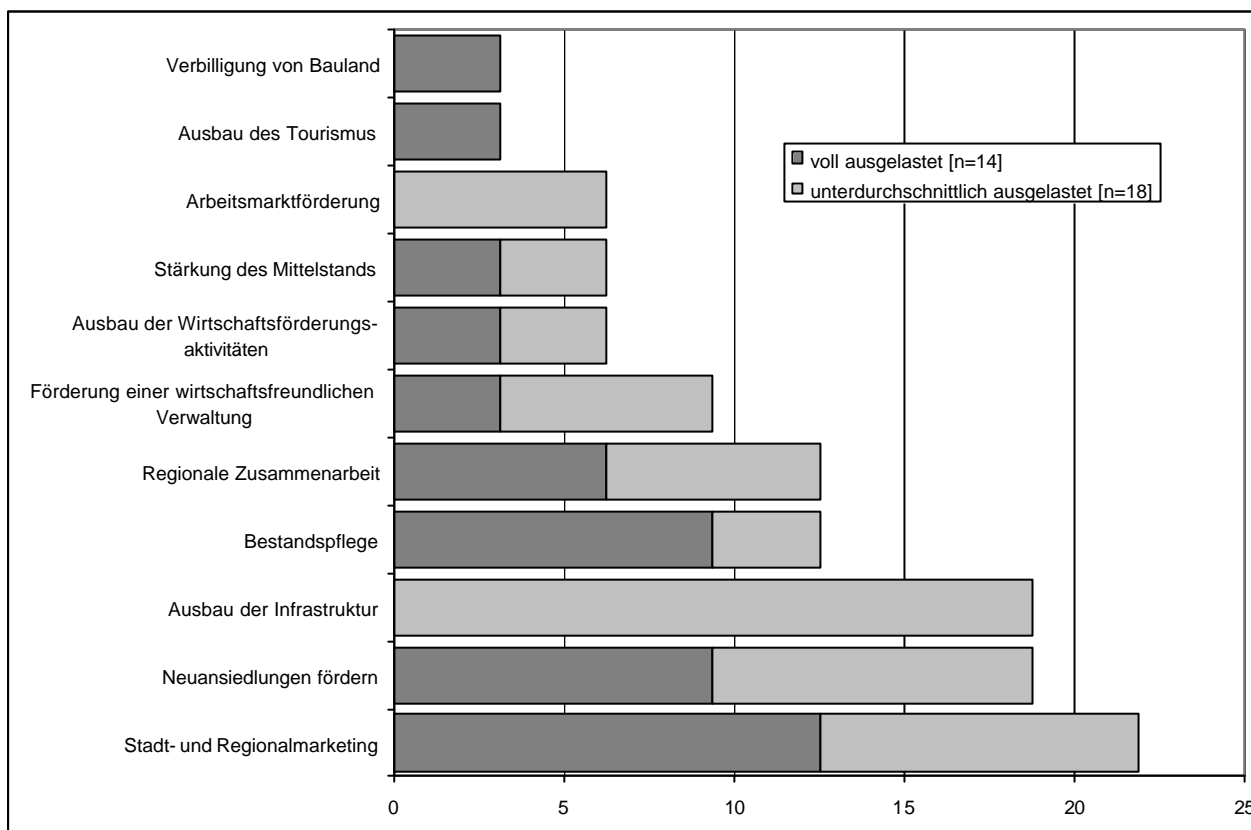


Abbildung 39: Potenziale zur Verbesserung der Wirtschaftsförderung in den Gemeinden der Region Südwestsachsen aus kommunaler Sicht (in % der [Mehrfach-] Nennungen)

Quelle: Gewerbestandortanalyse Südwestsachsen

Ebenso viele, aber ausschließlich Kommunen mit unterdurchschnittlich ausgelasteten Gewerbegebieten, wollen verstärkt die Neuansiedlung von Betrieben fördern. Die Bestandspflege bestehender Unternehmen spielt bei diesen eine geringere Rolle als in den Kommunen mit voll belegten Gewerbegebieten. Für insgesamt 12,5 % der Befragten werden Verbesserungspotenziale insbesondere in diesem Bereich gesehen. Weitere 12,5 % glauben in der Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit eine Chance zur Verbesserung der kommunalen Wirtschaftsförderung zu erkennen. Ausschließlich für die Gemeinden mit unterdurchschnittlich ausgelasteten Gewerbegebieten stellt die Arbeitsmarktförderung in Zukunft ein relevanteres Aufgabengebiet dar, als dies in der Vergangenheit der Fall war. 6,3 % der Vertreter solcher Gemein-

den werten dies als einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der kommunalen Wirtschaftsförderung. Auf Seiten der Kommunen mit voll ausgelasteten Gewerbegebieten spielt dieser Aspekt keine Rolle (Vgl. Abbildung 39).

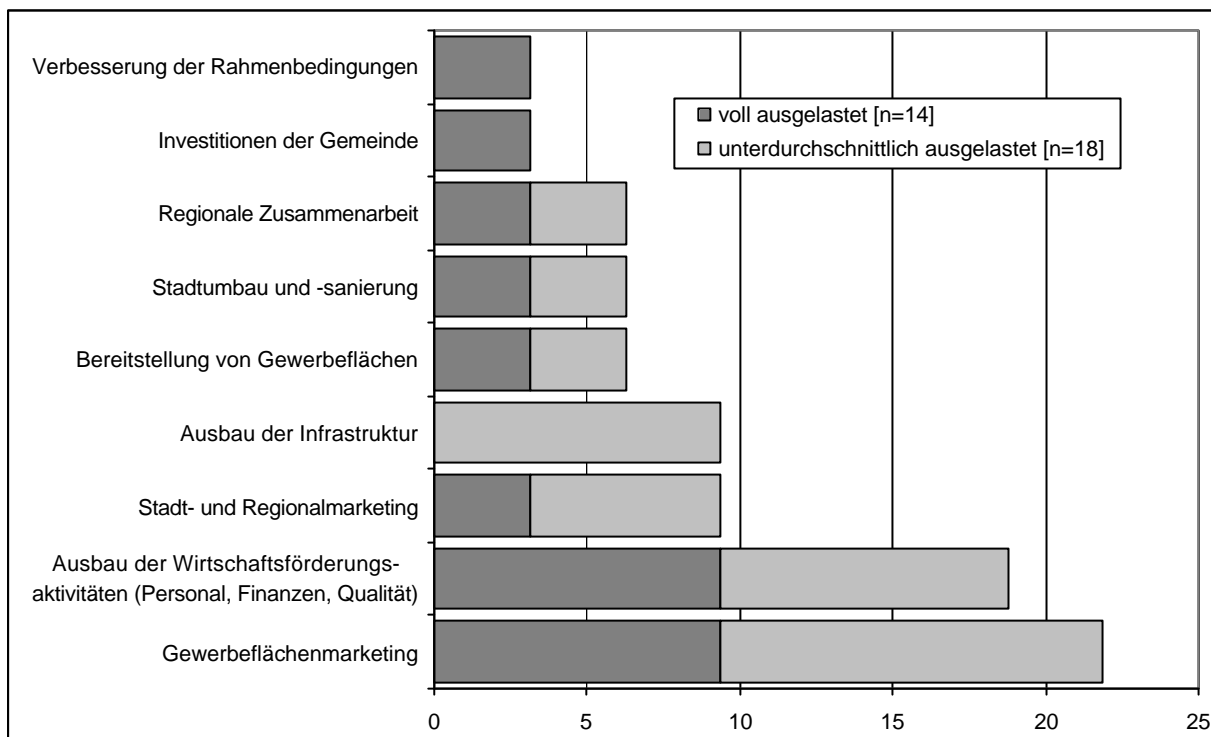


Abbildung 40: Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftsförderung in den Gemeinden der Region Südwestsachsen aus kommunaler Sicht (in % der [Mehrfach-] Nennungen)

Quelle: Gewerbestandortanalyse Südwestsachsen

Auf der Maßnahmenebene rangiert das Gewerbeflächenmarketing in fast 22 % der untersuchten Kommunen an erster Stelle. Die Verbesserung der personellen und finanziellen Ausstattung der Wirtschaftsförderungseinrichtungen sowie deren Qualitätsverbesserung streben 19 % der Befragten an. Das Stadt- und Regionalmarketing wird immerhin von 9,4 % betrieben. Ausschließlich Vertreter der Kommunen mit unterdurchschnittlich ausgelasteten Gewerbegebieten geben an, Maßnahmen zum weiteren Ausbau der Infrastruktur zu realisieren. Die Bereitstellung von Gewerbeflächen, der Stadtumbau und die -sanierung sowie die regionale Zusammenarbeit verfolgen jeweils 6,3 % der Kommunen (Vgl. Abbildung 40).

Anlage 5: Deutsche Bank Research: Perspektiven Ostdeutschlands – 15 Jahre danach; 10. November 2004 (Auszug)

1. Fraglich ist, ob Brandenburg noch einen hohen Bedarf an Infrastrukturinvestitionen aufweist. (S.26)

2. Ostdeutschland verfügt über rd. 57.000 km außerörtlicher Straßen. Das sind rd. 25 % der außerörtlichen Straßen in Deutschland und gut 50 % mehr als im Jahr 1995. Auf 1.000 Einwohner kommen in den neuen Ländern damit gut 4 Straßenkilometer. In den westdeutschen Bundesländern sind es gerade 2,5 Straßenkilometer. Dennoch sind die meisten ostdeutschen Kommunen nicht so gut in die deutschen Straßenverkehrsnetze integriert wie ihre westdeutschen Schwesterkommunen, wenn man die Erreichbarkeit gemessen in Fahrzeit als Maßstab nimmt. Dies jedoch als Nachholbedarf zu interpretieren, wäre unangemessen, denn in den besonders benachteiligten Regionen ist eher die geografische Lage als die mangelnde infrastrukturelle Anbindung für das Defizit verantwortlich. Darüber hinaus dürfte es für zahlreiche periphere Regionen in Ostdeutschland unmöglich sein, ihre anderen Standortdefizite (Fachkräftemangel, fehlende Kaufkraft etc.) über Infrastrukturangebote zu kompensieren. Gleichwohl gibt es im ostdeutschen Straßennetz noch Lücken zu schließen. Nicht zuletzt durch den EU-Beitritt der acht mittel- und osteuropäischen Länder im Mai 2004 ist Ostdeutschland zur wichtigen Transitregion geworden. Osteuropa fungiert zunehmend als verlängerte Werkbank für westeuropäische Industrieunternehmen. Ein großer Teil der in Osteuropa produzierten Güter ist aber weiterhin für den Westen bestimmt. Das stark wachsende Güterverkehrsaufkommen erfordert gut ausgebaute Verkehrsachsen. Hier geht es aber eher um ausgewählte Projekte als um flächendeckende Maßnahmen. In den kommenden Jahren müssen die Investitionen im Verkehrsbereich stärker konzentriert werden. Maßgabe für Investitionen können nur Einzelfallentscheidungen für Projekte mit deutlich positivem Nutzen-Kosten-Verhältnis sein. Hierbei wäre eine Beweislastumkehr wünschenswert: Die Länder und Kommunen müssen nachweisen, dass eine konkrete Maßnahme sinnvoll ist. Außerdem sollten die Projekte im Rahmen eines Gesamtkonzepts erfolgen. Da die größten Effizienzvorteile im Verkehrsbereich in der Integration der osteuropäischen Verkehrsnetze liegen, darf solch ein Gesamtkonzept für die ostdeutsche Verkehrsinfrastruktur nicht an den deutschen Grenzen aufhören, sondern es muss die Projekte in den Beitrittsländern berücksichtigen. Das erfordert abgestimmtes Verhalten und v.a. die Einsicht, dass sich Investitionen in Verkehrsinfrastruktur nicht per se lohnen, bzw. dass Fortzugsgebiete auch in Zukunft nicht durch Autobahnanschlüsse zu Zuzugsgebieten werden. (S.53)

Anlage 6: Verteilungsschlüssel für Bundesmittel und weitere Kenngrößen

Anlage 5: Verteilungsschlüssel und weitere Kennzahlen	Länderanteil am Vordringlichen Bedarf Straße mit Planungsreserve [BVWP Tab. 18] [%]	Einwohner am 30.6.2002	Einwohner am 30.6.2002 [%]	Königsteiner Schlüssel für 2004 [%]	Verteilung Regionalisierungsmittel (Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs v. 27.12.1993) [%]	Verteilung GVFG (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) v. 18.03.1971) [%]
Summe Ost (incl. Berlin)	31,90	17.063.137	20,69	21,62	27,74	24,20
Summe West	68,10	65.411.592	79,31	78,38	72,26	75,80
Summe Ost+West	100,00	82.474.729	100,00	100,00	100,00	100,00