

Standortfaktor Verkehrsinfrastruktur

Andreas Kagermeier



Hallertalbrücke der Bahnstrecke Frankfurt a.M. – Köln mit ICE 3; daneben die Autobahn A5.

Die Güte der **Verkehrsinfrastruktur**, d.h. der Verkehrswege und der zugehörigen Umschlagseinrichtungen, bestimmt die Kosten für die Überwindung von Distanzen. Sie beeinflusst damit die Rentabilität der Produktion, die wiederum grundlegend ist für die regionale Wettbewerbsfähigkeit.

Vor diesem Hintergrund wird oftmals ein weiterer Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als probates Mittel zur regionalen Wirtschaftsförderung angesehen. Gelegentlich wird sogar der direkte Schluss gezogen: „Straßen schaffen Arbeitsplätze“. Auch bei Befragungen von Unternehmen zum Stellenwert von Standortfaktoren **1** zeigt sich immer wieder die große Bedeutung, die einer guten Verkehrsanbindung zugemessen wird.

Infrastruktur – Einrichtungen, die eine Grundvoraussetzung der menschlichen Aktivitäten darstellen. Neben den materiellen Voraussetzungen für wirtschaftliches Handeln können auch die institutionellen Gegebenheiten (z.B. Leistungsfähigkeit der Verwaltung) mit zur Infrastruktur im weiteren Sinn gezählt werden. Von den materiellen Elementen der Infrastruktur ist die **Verkehrsinfrastruktur** neben den Ver- (Energie, Wasser) und Entsorgungsmöglichkeiten (Abwasser, Abfall), der Flächenverfügbarkeit und den Telekommunikationsmöglichkeiten eines der zentralen Ausstattungsmerkmale eines Raumes. Ein hohes Niveau der Infrastrukturausstattung erhöht die Effizienz der im Produktionsprozess eingesetzten Faktoren Arbeit und Kapital. Die Infrastrukturausstattung wirkt damit für die privaten Unternehmer kostensenkend und trägt im internationalen Vergleich dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu erhöhen.

Korrelationskoeffizient – statistische Maßzahl zur Beschreibung der Art des Zusammenhangs zwischen zwei Größen. Er kann Werte zwischen -1 (hoher negativer Zusammenhang) und +1 (hoher positiver Zusammenhang) annehmen. Besteht zwischen zwei Größen keinerlei Zusammenhang, liegt er bei 0.

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – 17 nach der Wiedervereinigung 1991 beschlossene Vorhaben, um die Verkehrsverbindungen zwischen den alten und den neuen Ländern zu verbessern oder neu auszubauen (**Beiträge Kagermeier, Bd. 1, S. 72; Holzhauser/Steinbach, Bd. 9, S. 128**)

Unter dieser Prämisse erfolgte in den 1970er und 80er Jahren die Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur peripherer Räume. Der gleiche Weg wurde auch nach der deutschen Wiedervereinigung beschritten. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern – speziell die **Verkehrsprojekte Deutsche Einheit** – wurde im Wesentlichen mit deren Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung begründet.

Zwar ist unbestritten, dass ein hohes Niveau der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesrepublik insgesamt einen wichtigen Faktor im internationalen Wettbewerb darstellt. Periphere ländliche Räume und weite Gebiete der neuen Länder zählen aber auch heute noch – trotz erheblicher Investitionen in die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur – wirtschaftlich zu den Schlusslichtern der europäischen Regionen. Zum einen beeinflussen Standortfaktoren wie das geeignete Arbeitskräftepotenzial, Kooperationsmöglichkeiten, Nähe zu Forschungseinrichtungen und Flächenverfügbarkeit, aber auch weiche Standortfaktoren wie Führungsvorteile, kulturelles Angebot, Freizeitqualitäten und unternehmerisches Klima die wirtschaftliche Entwicklung in erheblichem Maß (**Beitrag Grabow, S. 40**). Zum anderen kann vermutet werden, dass angesichts des im internationalen Vergleich bereits relativ hohen Niveaus der verkehrsinfrastrukturellen Erschließung in Deutschland eine weitere Verbesserung auf der regionalen Ebene keine deutlichen Effekte mehr hat.

Die höchsten Erreichbarkeiten per Straße **2**, also die Kreise mit der besten Straßenverkehrserschließung, befinden sich in der nördlichen Hälfte Süddeutschlands, konzentrieren sich aber teilweise auch in Nordrhein-Westfalen sowie in Schleswig-Holstein. Ähnliche Verhältnisse ergeben sich für die Schienenverkehrserschließung, wobei weite Bereiche der Mittelgebirgsschwelle relativ schlechte Werte aufweisen.

Bei einem Vergleich der Qualität der Erreichbarkeit mit Indikatoren des wirtschaftlichen Niveaus einer Region ergeben sich positive Zusammenhänge (**Diagramm rechts unten in 2**). Betrachtet man das Steueraufkommen pro Einwohner in den Landkreisen und kreisfreien Städten als Indikator für die Wirtschaftskraft einer Region, ergibt sich für die Schienenverkehrserschließung ein deutlicher positiver Zusammenhang (**Korrelationskoeffizient** = 0,31). Noch stärker ist der Zusammenhang mit der Qualität der Straßenverkehrserschließung (0,57). Dies spricht für einen positiven Einfluss der Verkehrserschließungsqualität auf die wirt-

schaftliche Entwicklung einer Region. Allerdings ist z.B. der Zusammenhang zwischen Gewerbesteueraufkommen und Verkehrserschließung deutlich schwächer ausgeprägt (Schiene = 0,23, Straße = 0,39) als der mit der Einkommenssteuer. Aus diesem einfachen statistischen Zusammenhang lassen sich aber noch keine eindeutigen Aussagen über die Wirkzusammenhänge treffen. So kann es zwar sein, dass das gute Niveau der Verkehrsinfrastruktur den Wohlstand in der Region induziert. Umgekehrt könnten aber auch wirtschaftlich prosperierende Regionen aufgrund der vielfältigen und intensiven wirtschaftlichen Aktivitäten eine gute Verkehrsinfrastrukturausstattung erhalten haben.

Berücksichtigt man die zeitliche Entwicklung, ergibt sich zwischen der Schienenverkehrserschließung und der Gewerbesteuerentwicklung von 1991 bis 1998 (nur alte Länder) nur ein Korrelationskoeffizient von 0,09, der Zusammenhang mit der Einkommensteuerentwicklung ist sogar negativ (-0,18). Auch bei der Straßenverkehrserschließung liegen die Korrelationskoeffizienten mit der Gewerbesteuerentwicklung (0,02) und der Einkommenssteuerent-

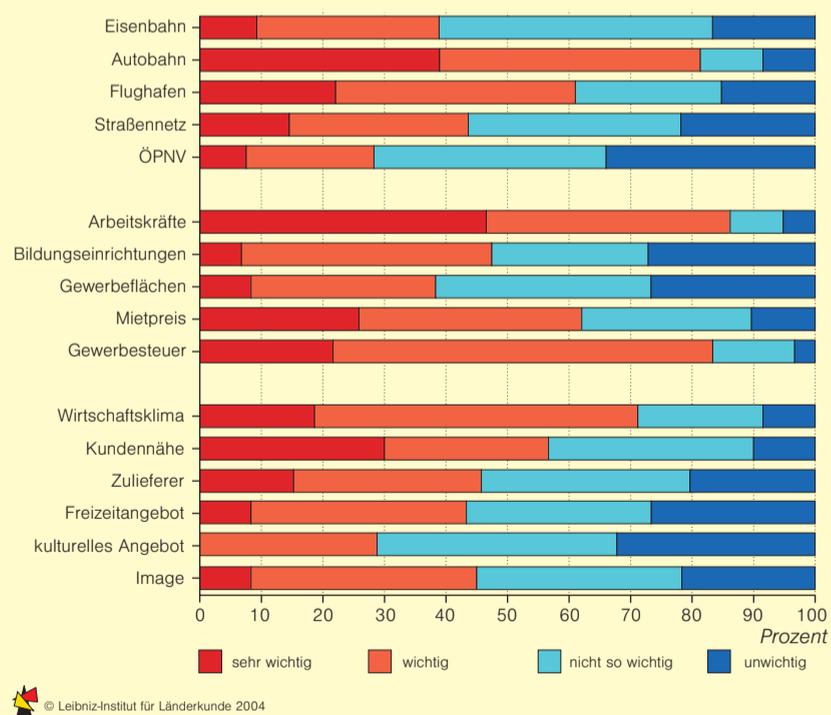
Zur Methode der Erreichbarkeitsberechnung

Zur Darstellung der Qualität von durch die verkehrsinfrastrukturelle Erschließung erzielbaren Erreichbarkeiten wird in der Karte **2** auf den Ansatz von Eckey (ECKEY/STOCK 2000) zurückgegriffen. Dabei werden zuerst für jeden Kreis die (Luftlinien-)Geschwindigkeiten bei einer hypothetischen Fahrt zu allen übrigen Kreisen berechnet. Um sich den realen Verflechtungen anzunähern, werden die einzelnen Relationen dann mit der Einwohnerzahl der Kreise und der Entfernung zwischen den Kreisen gewichtet (gravitationstheoretischer Ansatz).

wicklung (0,07) fast bei Null, d.h. die Steuerentwicklung als Indikator für die wirtschaftliche Dynamik einer Region zeigt keinen Bezug zu der Qualität der Verkehrserschließung.

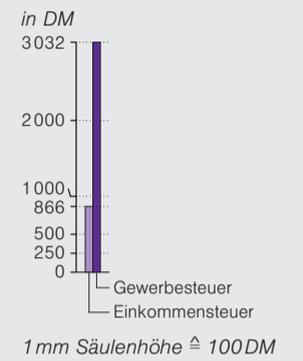
Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Verkehrsinfrastruktur zwar eine notwendige Voraussetzung für wirtschaftliches Handeln ist, aber bei dem in der Bundesrepublik inzwischen insgesamt erreichten Niveau keine hinreichende Bedingung mehr für eine (weitere) positive wirtschaftliche Entwicklung darstellt. ♦

1 Bedeutung von Standortfaktoren nach Unternehmensbefragungen 1998

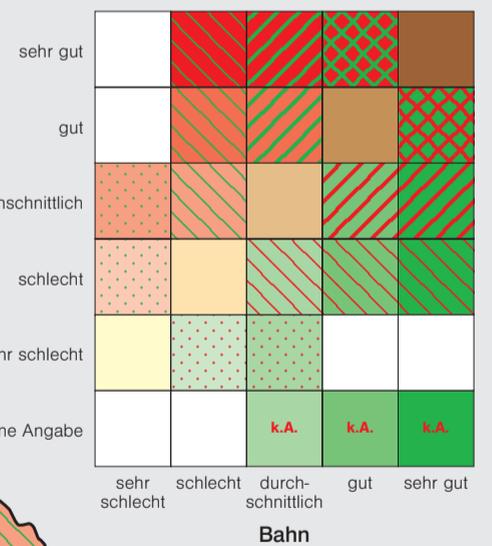


Qualität der Verkehrserschließung 1998 nach Kreisen

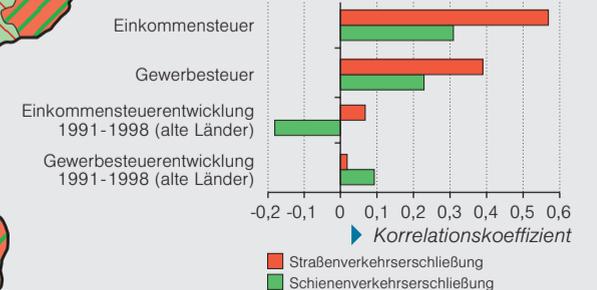
Steueraufkommen pro Einwohner



Güte der Erschließung durch die Verkehrsinfrastruktur



Zusammenhang zwischen der Qualität der Verkehrserschließung und Indikatoren der wirtschaftlichen Entwicklung



0 25 50 75 100 km
Maßstab 1 : 2750000

— Staatsgrenze
— Ländergrenze
— Kreisgrenze

Autor: A. Kagermeier