

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.