

## **Straßenbau und regionales Wirtschaftswachstum – Schlussfolgerungen für die B 87 neu**

Matthias Gather

### **1. Einleitung**

Für die Anlage von neuen Straßen bzw. den Ausbau bestehender Straßen werden aus verkehrspolitischer Sicht viele Argumente und Gegenargumente angeführt: So ist es ein wichtiges Ziel, die Leistungsfähigkeit von Verbindungen bei Überlastungserscheinungen sicherzustellen, entsprechende Verbindungsqualitäten zu gewährleisten oder für eine verbesserte Verkehrssicherheit Sorge zu tragen. Andererseits wird oft angeführt, dass im Zuge neuer Straßen die Verkehrsprobleme lediglich verlagert würden oder neuer, sogenannter induzierter Verkehr entstehe, der langfristig zu keinen Zeiteinsparungen führe. Auch die Umweltproblematik infolge des Flächenverbrauchs ist immer wieder ein wichtiges Argument, das möglichen Entlastungswirkungen innerhalb von Ortschaften bei Ortsumfahrungen entgegengehalten wird.

Neben diesen auf das Verkehrssystem bezogenen Diskussionen wird von der regionalen Wirtschaft darüber hinaus immer als Argument aufgeführt, dass leistungsfähige Verkehrswege eine wichtige Voraussetzung für ökonomische Prosperität darstellen. Oft wird diese Aussage auf die Formel verkürzt, dass nur mit einer Realisierung der entsprechenden Straßeninfrastruktur die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit der entsprechenden Region gesichert bleibe oder gar bei einer Fertigstellung der wirtschaftliche Aufschwung einsetzen werde. Vor diesem Hintergrund soll der Frage nachgegangen werden, welchen Beitrag verbesserte Straßeninfrastrukturen für die Beschäftigungssituation in vergleichsweise strukturschwachen Regionen liefern können.

Zur allgemeinen Orientierung erfolgt im Rahmen dieser Ausführung zunächst eine Grobübersicht der Arbeitsplatzeffekte im Lebenszyklus von Verkehrsinfrastrukturen. Daran schließt sich eine Analyse von Erreichbarkeit als Standortfaktor sowie des Einflusses von Verkehrsinfrastrukturen und geographischer Lage auf die regionalen Erreichbarkeitsverhältnisse an. Im Anschluss werden diesbezügliche Ergebnisse eigener Untersuchungen aus Thüringen vorgestellt, um schließlich auf die Ambivalenz von Erreichbarkeitsverbesserungen für die regionale Wirtschaft einzugehen. Der Aufsatz schließt mit einem kurzen Fazit und einer Übertragbarkeit der Ergebnisse auf die Rhön.

### **2. Arbeitsplatzeffekte von Verkehrsinfrastrukturen**

Verkehrsinfrastrukturen sind wie alle Investitionsgüter von einem Lebenszyklus charakterisiert, der sich von der Planungsphase über die Bauphase bis zur Betriebsphase – für die Verkehrswege eigentlich konzipiert sind – erstreckt. In jeder dieser Phasen kommt es zu charakteristischen Arbeitsplatzeffekten:

In der *Planungsphase* sind direkte Beschäftigungseffekte für die Vorbereitung der Planreife der entsprechenden Infrastruktur zu erwarten. Hiervon sind vor allem Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in

Planungsbüros, aber auch Beschäftigte in der Straßenbauverwaltung betroffen. Beim Straßenbau kann davon ausgegangen werden, dass etwa 10 % der Bausumme für Planungsaufgaben aufgewendet werden müssen.

Darüber hinaus kann es in der Planungsphase zu sogenannten Ankündigungseffekten kommen, d.h., dass bereits im Vorgriff auf die entsprechende Verkehrsinfrastruktur katalytische Aktivitäten wie die Ansiedlung bzw. Umlagerung bestehender Firmen, Grund- und Immobilienerwerb oder aber – im Gegenteil – die Veräußerung von betreffenden Immobilien in Angriff genommen werden. Der Ankündigungseffekt ist bislang nur wenig untersucht worden und kann daher noch nicht seriös prognostiziert werden.

In der *Bauphase* sind je nach Aufwändigkeit des Bauwerks erhebliche Beschäftigungseffekte zu erwarten. So weisen Untersuchungen des Bundesverkehrsministeriums aus den frühen 90er Jahren des 20. Jahrhunderts darauf hin, dass 1 Mio. € Bausumme ca. 6 Arbeitsplätze im Straßenbau schaffen (BMV 1993). Auch wenn nicht gesichert ist, dass die Bauaufträge an regionale Bauunternehmen erteilt werden, besteht über den grundsätzlichen Zusammenhang von Bausumme und Beschäftigungsgrad eine große Sicherheit. Bei allen Diskussionen um Straßenausbaumaßnahmen darf daher das Argument der Schaffung von Arbeitsplätzen in der Bauindustrie nicht unterschätzt werden.

Über diese direkte Beschäftigung hinaus kann es zu einer indirekten Beschäftigung durch Multiplikatoreffekte kommen. Diese Multiplikatoreffekte beruhen auf der Tatsache, dass die im Baugewerbe erzielten Löhne und Gehälter ebenfalls in den regionalen Wirtschaftskreislauf einfließen und so durch den Einkauf von Dienstleistungen etc. weitere Beschäftigung schaffen.

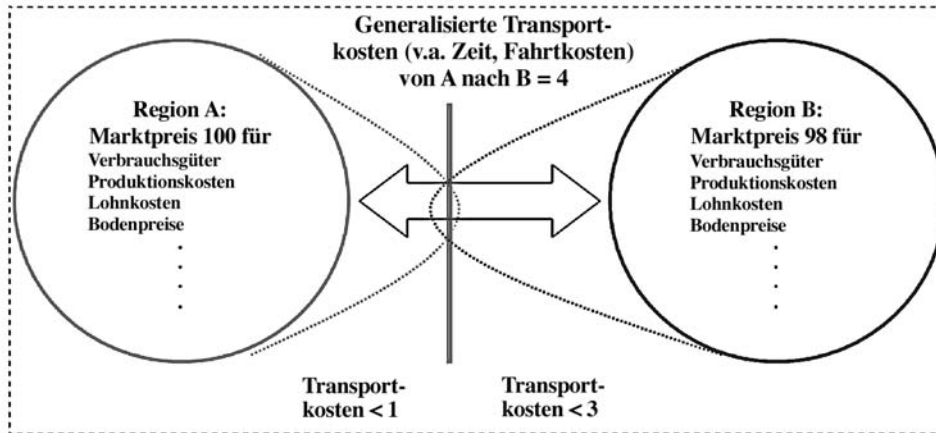
Direkte Beschäftigungseffekte sind auch in der *Betriebsphase* allein durch den Betrieb der Verkehrsinfrastruktur zu verzeichnen. So geht die genannte Untersuchung des Bundesverkehrsministeriums davon aus, dass pro Autobahnkilometer etwa 2 Beschäftigte für Straßeninstandhaltung, Winterdienst etc. eingesetzt werden müssen. Auch hier sind wiederum Multiplikatoreffekte durch regional ausgezahlte Löhne und Gehälter zu erwarten.

In der öffentlichen Diskussion am wichtigsten sind allerdings die katalytischen Beschäftigungseffekte nach Fertigstellung der Infrastruktur. Hierunter sind langfristige Effekte auf die Standortstruktur der entsprechenden Region zu verstehen, die zu einer Verbesserung der regionalen Produktions- und Erwerbsbedingungen führen und somit dauerhaft Beschäftigung schaffen. Auf diese katalytischen Beschäftigungseffekte soll im Folgenden genauer eingegangen werden.

### **3. Erreichbarkeit als Standortfaktor**

Die Regionalökonomie ist sich einig, dass für regionales Wirtschaftswachstum eine ganze Reihe von Standortfaktoren verantwortlich ist. Hierunter fallen insbesondere das regionale Lohnniveau, der Ausbildungs- und Qualifizierungsstand der örtlichen Bevölkerung, das Vorhandensein endogener Ressourcen (Bodenschätze, Wasser etc.) oder auch sogenannte weiche Standortfaktoren wie Umweltqualität, kulturelles Leben oder landschaftliche Attraktivität (DICKEN/LLOYD 1999). Unter diesen Standortfaktoren spielt seit Beginn der Standorttheorien auch die Erreichbarkeit bzw. das Vorhandensein von Verkehrsinfrastrukturen eine gewichtige Rolle. Anhand der folgenden Abbildungen soll der Einfluss von Erreichbarkeit bzw. Erreichbarkeitsänderungen auf wirtschaftliches Wachstum kurz erläutert werden.

a) 2 Marktgebiete und Distanzschutz



b) 2 Marktgebiete und Aufhebung des Distanzschutzes

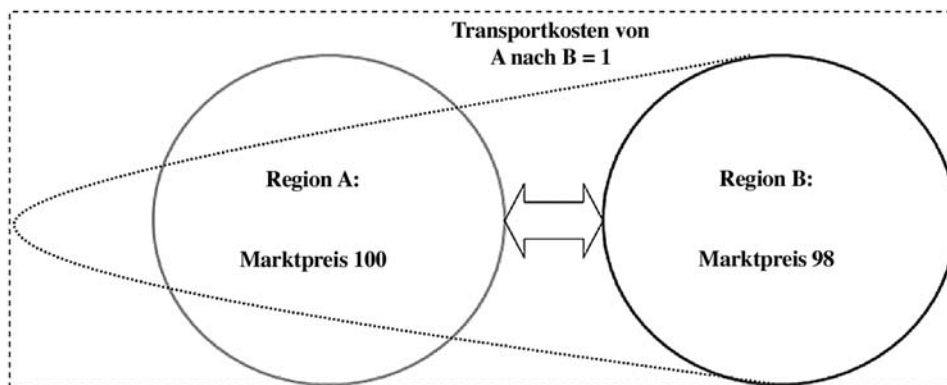


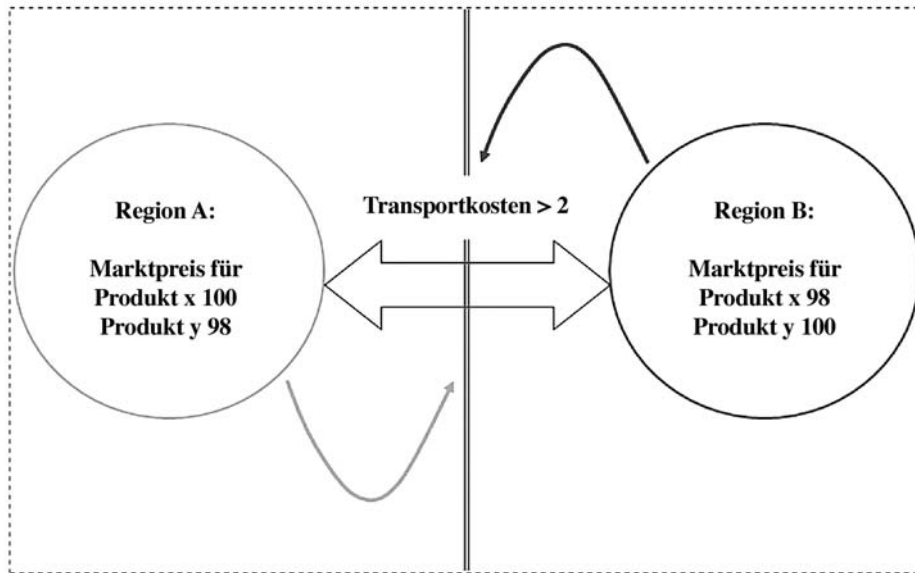
Abb. 1: Transportkosten und Distanzschutz.

Abbildung 1 (a) zeigt zwei getrennte Marktgebiete, die aufgrund einer vergleichsweise schlechten Verkehrsverbindung in keinen Warenaustausch miteinander treten können. Die generalisierten Transportkosten – das sind alle Kosten wie direkte Fahrtkosten, aber auch die Zeit- und sonstigen Transaktionskosten – liegen so hoch, dass die preislichen Produktionskostenunterschiede in den beiden Regionen nicht durch einen Austausch ausgeglichen werden können. Obwohl also in diesem Beispiel der Marktpreis für Verbrauchsgüter, Produktionskosten, Lohnkosten oder Bodenpreise unter denen der Region A liegen, findet hier kein Güteraustausch statt.

Werden nun, wie in Abbildung 1 (b) gezeigt, die Transportkosten von A nach B so gesenkt, dass sie unterhalb der jeweiligen Kostendifferenzen liegen, kann ein wirtschaftlich sinnvoller Austausch zwischen den beiden Regionen A und B stattfinden. Dadurch kommt es für die Region B zu einer deutlichen Ausweitung des Marktgebiets; Region B wird somit von einer verbesserten Erreichbarkeit profitieren können. In diesem Beispiel ist also davon auszugehen, dass Erreichbarkeitsverbes-

serungen einseitig wirken, es also auf Seiten der Produzenten Gewinner und Verlierer geben wird. Umgekehrt sieht es bei der Konsumentenrente aus: Hier sind infolge der geringeren Kosten in der Region A Nutzengewinne zu verzeichnen. In der Summe ergibt sich allerdings bei diesem Beispiel ein Nullsummenspiel, die regionalen Konsumentennutzen entsprechen den entgangenen Produzennutzen. In jedem Fall steigt aber der Verkehrsaufwand durch zunehmenden Güter- oder Personenverkehr.

a) 2 Marktgebiete und Distanzschutz



b) Aufhebung des Distanzschutzes und regionales Wachstum

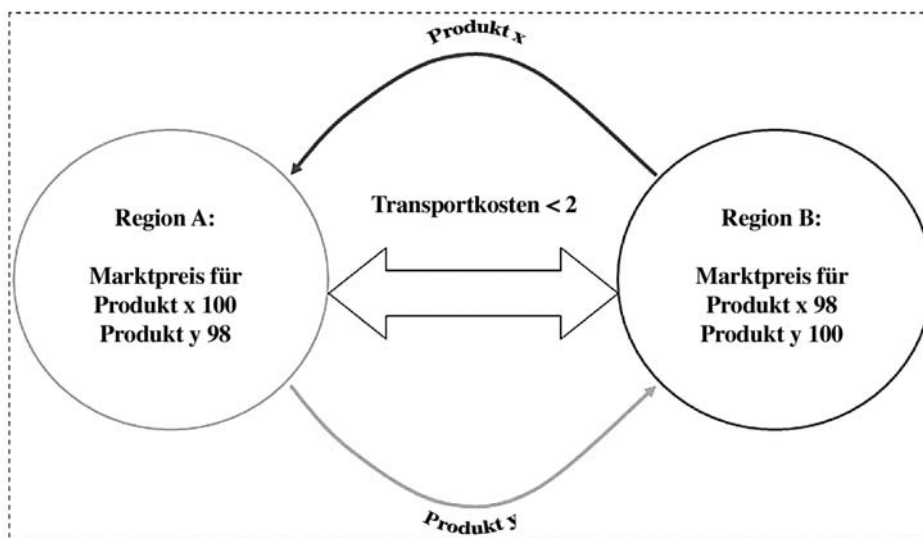


Abb. 2: Transportkostensenkung und regionales Wachstum.

Die Abbildung 2 zeigt nun ein Beispiel, wie sich Erreichbarkeitsverbesserungen zum Wohle von zwei Regionen auswirken können. In diesen Beispielen gibt es nicht nur ein Produkt, das für den Handel geeignet ist, sondern zwei Produkte, die an jeweils unterschiedlichen Orten günstiger produziert werden können. Bei einer unzureichenden Verkehrsverbindung findet auch hier kein Austausch statt (a). Werden die Transportkosten jedoch unter den Preisunterschied in den beiden Marktgebieten gesenkt, kommt es zu einem Austausch, der sich diesmal allerdings in beide Richtungen erstreckt (b). Theoretisch sind somit Wohlfahrtssteigerungen zu verzeichnen, da die Konsumenten in beiden Regionen nun die Produkte günstiger erwerben können; darüber hinaus können Produktivitätsgewinne für die regionale Wirtschaft erzielt werden, da nun auch Vorleistungsprodukte günstiger erworben werden können; schließlich sind Größenvorteile (Economies of Scale) zu verzeichnen, da die entsprechenden Absatzmengen ansteigen und Skalenvorteile genutzt werden können. Auch in diesem Beispiel gibt es in den einzelnen Branchen Gewinner und Verlierer, doch profitieren beide Regionen insgesamt von dem Austausch von Waren und Produkten, allerdings auch hier zum Preis von Mehrverkehr.

Schließlich lässt sich auch im regionalwirtschaftlichen Maßstab die Theorie der komparativen Kostenvorteile anwenden. Bereits im ausgehenden 19. Jahrhundert wies Ricardo nach, dass weniger die absoluten Kostenvorteile bzw. -unterschiede für den Nutzengewinn infolge von (internationalem) Handel verantwortlich sind als vielmehr Unterschiede in den Opportunitätskosten (vgl. MANKIw 2008, S. 53 ff.). Innerhalb von nationalen Volkswirtschaften ist diese Theorie im gesamtwirtschaftlichen Maßstab sicherlich zutreffend, da Verkehrsverbesserungen immer Rationalisierungen darstellen und absolute oder komparative Kostenvorteile besser genutzt werden können. Im interregionalen Maßstab greift diese Theorie allerdings eher langfristig und nur, wenn in der Region mit absoluten Kostenvorteilen grundsätzlich an der Kapazitätsgrenze produziert wird und keine anderen Marktregulierungen (z.B. Lohnvereinbarungen, einheitliche Steuern etc.) existieren, die die Entfaltung der freien Marktkräfte behindern. Beide Voraussetzungen sind bei einer regionalen Betrachtung nicht hinreichend erfüllt, so dass die sicherlich pauschale Aussage der Theorie der komparativen Kostenvorteile „Handel nützt allen und überall“ auf die regionalökonomische Ebene nicht übertragen werden kann.

Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass verbesserte Verkehrsinfrastrukturen grundsätzlich gesamtwirtschaftlich – allerdings unter Vernachlässigung der externen Kosten – Produktivitätsfortschritte ermöglichen und tendenziell eine Erhöhung von Konsumenten- und Produzentenrente bewirken. Für die regionale Wirtschaft sind solche Verbesserungen allerdings nur dann auch kurzfristig vorteilhaft, wenn die entsprechende Region über eine Faktorausstattung verfügt, die aufgrund unzureichender Verkehrsverbindungen nicht optimal ausgetauscht werden kann. Tendenziell werden also Standortstärken durch eine verbesserte Erreichbarkeit besser genutzt werden können, strukturelle Standortschwächen laufen dagegen eher Gefahr, im Zuge der interregionalen Konkurrenz von stärkeren Regionen überprägt zu werden.

#### **4. Verkehrsinfrastruktur, Lage und Erreichbarkeit**

In dem bisherigen Beispiel wurde gezeigt, wie durch eine Senkung der Transportkosten ein regionaler Warenaustausch ermöglicht und ggf. regionales Wachstum induziert werden kann. In den folgenden Ausführungen soll nun kurz dargelegt werden, inwieweit eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur auch zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeitsverhältnisse beitragen kann.

Im Zuge der Vorbereitung der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ sowie dem grundsätzlich überarbeiteten Bundesverkehrswegeplan sind von der damaligen Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumentwicklung 1991 Erreichbarkeitsuntersuchungen im Straßennetz des wiedervereinigten Deutschland angestellt worden (BfLR 1992). Erreichbarkeit ist ein relativer Begriff, der davon ausgeht, dass ganz bestimmte Ziele erreicht werden sollen. Im Rahmen der hier genannten Untersuchung wurden als solche Ziele die damaligen Metropolregionen definiert. In einem ersten Schritt wurde berechnet, wie hoch die durchschnittliche Reisezeit aus allen Landkreisen Deutschlands in die drei nächstgelegenen Metropolregionen im Bestandsnetz Straße 1992 war. Erwartungsgemäß hatten die peripheren Regionen Mecklenburg-Vorpommerns, des nördlichen Schleswig-Holsteins oder Südbayerns die schlechtesten Erreichbarkeitswerte. Darüber hinaus war die Reisezeit aus Thüringen – obwohl in der Mitte Deutschlands gelegen – in die drei nächstgelegenen Metropolregionen weit überdurchschnittlich.

In einem nächsten Schritt wurde das projektierte Straßennetz im Jahr 2010 analysiert. aufgrund von Modellrechnungen konnte hier ermittelt werden, wie sich die Erreichbarkeiten der einzelnen Landkreise im Jahr 2010 darstellen, wenn alle projektierten großräumigen Straßenvorhaben realisiert wurden. Durch diese Straßenbauvorhaben konnten in der Tat z.T. beträchtliche Reisezeitgewinne von durchschnittlich über 25 Minuten besonders aus den ostdeutschen Regionen verzeichnet werden. Dennoch ist das Gesamtbild der Erreichbarkeitsverhältnisse in Deutschland auch zukünftig nicht wesentlich anders als das des Jahres 1992. Trotz leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen können die geographischen Lageverhältnisse, die den Unterschied zwischen Zentrum und Peripherie kennzeichnen, kaum kompensiert werden. Der Einfluss neuer Verkehrsinfrastrukturen auf die regionalen Erreichbarkeitsverhältnisse darf daher nicht überschätzt werden.

## **5. Empirische Ergebnisse eigener Untersuchungen aus Thüringen**

Es gibt eine ganze Reihe von Untersuchungen aus dem In- und Ausland, die versuchen, den Einfluss von Verkehrsinfrastrukturen auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung empirisch zu ermitteln. Als Methoden stehen hier grundsätzlich Befragungen sogenannter Peer-Groups, ökonometrische Berechnungsmodelle oder regionalökonomische Shift-Analysen zur Verfügung. Allen Untersuchungen ist gemeinsam, dass sie hinsichtlich der Wirkungseinschätzungen sehr vorsichtig argumentieren und kaum pauschale Urteile zulassen. Hierfür können folgende Schwierigkeiten angeführt werden:

- a. Raumstrukturen sind persistent und ändern sich demnach kaum oder nur sehr langsam. Auf eine Veränderung einzelner Standortfaktoren werden daher die gewachsenen Raumstrukturen nur sehr schwerfällig reagieren.
- b. Das Bild der regionalökonomischen Entwicklung ist sehr vielschichtig und nicht durch einzelne Indikatoren wie Bruttoinlandsprodukt, Arbeitslosigkeit oder Wachstum abbildbar.
- c. Die Erreichbarkeit ist nur ein einzelner Standortfaktor unter vielen, welche die ökonomische Entwicklung von Regionen beeinflussen. Hierfür ist es erforderlich, diese anderen Faktoren mit einzubeziehen, um Fehlschlüsse auszuschließen.

Mit der Neuordnung der regionalen Wirtschaft in den neuen Bundesländern nach 1990 ergab sich aber eine besondere Situation, die eine neuerliche Untersuchung des Einflusses von Verkehrsinfrastrukturen auf die regionale Entwicklung sinnvoll erscheinen ließ. Mit den o.g. Schwierigkeiten wurde dabei folgendermaßen verfahren:

#### Zu a) Persistente Raumstrukturen

Im Gegensatz zu allen vorangegangenen Untersuchungen bot sich nach 1990 die Chance, tatsächlich eine Neuordnung der Standortmuster zu beobachten, da die aus der DDR übernommene Wirtschaftsstruktur nahezu vollständig einer neuen Logik und somit neuen Standortfaktoren unterworfen wurde. Von besonderer Bedeutung ist dabei die These, dass diese Neuordnung von Unternehmensstrukturen allerdings nach rationalen Kriterien erfolgt. Räume mit einer besseren Faktorausstattung (z.B. Straßeninfrastruktur) müssten sich demnach besser entwickeln als andere Regionen. Die Persistenz bestehender Wirtschaftsstrukturen, die ansonsten die regionale Wirtschaftsentwicklung ganz erheblich determinieren, konnte somit weitgehend vernachlässigt werden.

#### Zu b) Mehrdimensionalität regionaler Entwicklung

Im Rahmen der hier vorgestellten Untersuchung wurde eine Vielzahl von regionalwirtschaftlichen Indikatoren herangezogen, um die Entwicklung der einzelnen Teilräume zu beschreiben. Im Einzelnen waren dies die Bevölkerungsentwicklung, gewerbliche Investitionen, Gewerbeflächenbelegung, gewerbliche Bodenpreise, Bruttoinlandsprodukt und Produktivität, Beschäftigung und Erwerbstätigkeit, Arbeitslosigkeit sowie Pendelwanderungen. Somit werden nicht nur einzelne isolierte Indikatoren betrachtet, sondern es können auch unterschiedliche Auswirkungen von Erreichbarkeitsverbesserungen auf die jeweiligen Indikatoren bzw. gegenläufige Effekte identifiziert werden.

#### Zu c) Multiple Standortfaktoren

Als Standortfaktoren wurden Autobahnnähe, Bevölkerungsdichte (= Nähe zu Absatzmärkten) und (Süd-)Westentfernung analysiert. Auch diese Auswahl ist natürlich keineswegs ausreichend, doch wurde von allen anderen Standortfaktoren (v.a. staatliche Förderung, Lohnkosten, Ausbildungsniveau) angenommen, dass sie im betrachteten Freistaat Thüringen keine signifikanten Unterschiede aufweisen.

Tabelle 1 zeigt in einer Übersicht die jeweiligen Ergebnisse der statistischen Analysen aus Thüringen. Insgesamt konnte für die Städte und Landkreise Thüringens bei den meisten der untersuchten regionalwirtschaftlichen Indikatoren in uni- und multivarianten Regressionsanalysen kein ausgeprägter Zusammenhang mit der Autobahnnähe festgestellt werden. Es wird aber deutlich, dass – abgesehen von den Sonderentwicklungen der Großstädte – die großräumige geographische Lage von besonderem Einfluss ist: Nähe ist also weitaus wichtiger als Geschwindigkeit; besonders die Nähe zu den südwestlichen Verdichtungskernen stellte einen wesentlichen „Erfolgsfaktor“ der wirtschaftlichen Entwicklung dar, der auch durch eine gute Autobahnanbindung nicht kompensiert werden kann. Der geringe Einfluss neuer Verkehrswege auf diese großräumige Erreichbarkeit ist bereits weiter oben dargelegt worden.

**Tabelle 1: Synopse der Einflussgrößen regionalwirtschaftlicher Entwicklung in Thüringen (GATHER 2004)**

regionalwirtschaftlicher Indikator	Bezugsebene	hohe Bevölkerungsdichte	Nähe zu westl. Verdichtungskernen	BAB-Nähe
positive Bevölkerungsentwicklung	Städte und LK	0	0	+
	nur Landkreise	-	+	+
hohe gewerbliche Investitionen je Einwohner	Städte und LK	--	++	0
	nur Landkreise	0	++	+
hohe Nachfrage nach Gewerbeflächen	Städte und Gem.	*	*	+
	Städte und LK	--	+	0
	nur Landkreise	0	+	0
hohe gewerbliche Bodenpreise	Städte und LK	++	0	+
	nur Landkreise	0	+	+
hohes Bruttoinlandsprodukt je Beschäftigten	Städte und LK	+	-	+
	nur Landkreise	+	-	+
hohes Wachstum des BIP je Beschäftigten	Städte und LK	0	0	+
	nur Landkreise	+	+	++
geringe Arbeitslosigkeit	Städte und LK	0	++	-
	nur Landkreise	-	++	-
positive Beschäftigungsentwicklung	Städte und LK	-	+	-
	nur Landkreise	0	+	-
positives Pendlersaldo	Städte und LK	++	0	+
	nur Landkreise	+	0	+

- ++ = ausgeprägt positiv (r > 0,5)  
 + = schwach positiv (r = 0,2-0,5)  
 0 = indifferent, uneinheitlich (r<sup>2</sup> < 4 %)  
 - = schwach negativ (r = - 0,2 bis -0,5)  
 -- = ausgeprägt negativ (r < -0,5)  
 \* = nicht untersucht

Gleichwohl war bei der Analyse auffällig, dass Autobahnen offensichtlich einen beschleunigten strukturellen Anpassungsprozess begünstigen und so – in einem geeigneten Umfeld – überdurchschnittliche Produktivitätsfortschritte induzieren können. Großenteils liegen diese Produktivitätsgewinne im regionalen Maßstab allerdings über einer Produktionsausweitung, so dass hieraus zunächst sogar negative Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation erwachsen. Durch die (Autobahn-)Erreichbarkeit erhöht sich offensichtlich der Konkurrenz- und Rationalisierungsdruck auf die regionale Wirtschaft. Die Wettbewerbsfähigkeit steigt aber tendenziell zu Lasten von Arbeit und Beschäftigung.



### **Schlussfolgerungen für die neue Rhöntrasse**

Der Ausbau der hochwertigen Verkehrsinfrastruktur ist laut Aussagen der Wirtschaft ein herausragender Faktor der regionalen Entwicklung – diese Tatsache wird durch die vorliegende Untersuchung, aber auch eine Auswertung der entsprechenden Fachliteratur (GATHER 2004) nicht gestützt. Grundsätzlich scheint es sich hier also um ein weiteres Beispiel für „Implizite Theorien in der Politik“ (HOFMANN 1993) zu handeln, die nur schwer aus dem politischen Bewusstsein zu bringen sind.

Nähe ist besser als Geschwindigkeit: Die großräumige Erreichbarkeit von Regionen ist vor allem durch die geographische Lage bestimmt – Verkehrsinfrastrukturen können diese Erreichbarkeit kaum beeinflussen. Die regionalökonomischen Effekte einer neuen Straßenverbindung sollten daher weder in positiver noch in negativer Hinsicht überschätzt werden. Verkehrsinfrastrukturen verändern aber die Erreichbarkeit innerhalb der Region und können so die kleinräumige Standortsuche sowie das Standortverhalten des großflächigen Einzelhandels beeinflussen.

Ziel der Rhönquerung ist aus regionaler Perspektive in erster Linie die Verbesserung der Verbindungsqualität von Fulda und Meiningen. Diese beiden zentralen Orte sind seit alters her durch die Rhön eher getrennt als verbunden. Die durchschnittliche Fahrzeit zwischen diesen beiden Orten beträgt derzeit ca. 80 Minuten; unter der Berücksichtigung von Zu- und Abgangszeiten sowie der Parkplatzsuche ergibt sich daraus bei einer Luftlinienentfernung von 52 km eine Luftliniengeschwindigkeit von ca. 37 km/h, die entsprechend den Empfehlungen der neuen Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (RIN) der FGSV (2008) als noch ausreichend zu bewerten sind. Die Fahrzeit kann durch die geplante Maßnahme um ca. 15 Minuten verkürzt werden, so dass sich künftig auf dieser Relation eine befriedigende Verbindungsqualität ergeben würde.

Gleichzeitig wird durch diese Verbindung ein Lückenschluss vom östlichen Rhein-Main-Gebiet in den nordfränkischen und den mittelhüringischen Raum geschaffen. Ein entscheidender Anteil der künftigen Nutzer der Rhöntrasse wird daher auf diesen Neuverkehr zurückgeführt werden können. Schon kurzfristig wird demnach mit einer beträchtlichen Erhöhung des Transitverkehrs und des Straßengüterverkehrsanteils auf der Verbindung zu rechnen sein. In der Summe werden vor allem die Ortsrandlagen unter dem Mehrverkehr zu leiden haben, während die Ortskerne hiervon nicht betroffen sein werden. Für einzelne Ortsdurchfahrten kann sogar eine geringfügige Entlastung von dem bereits bestehenden Durchgangsverkehr möglich werden.

Während sich die Reisezeiten aus dem Trassennahbereich in Richtung Fulda und Meiningen verkürzen werden, wird es für die Erschließungsqualität der Rhön insgesamt keine signifikanten Verbesserungen geben. Entlang der Trasse ist aber sicherlich ein positiver Einfluss auf die Nachfrage nach Wohnbauland im Umfeld von Fulda möglich. Ebenso sind vor dem Hintergrund der oben genannten Untersuchungen mittelfristig Betriebsverlagerungen und eine verstärkte Nachfrage nach gewerblichen Flächen aus dem Nahbereich an die neue Verbindung zu erwarten. Langfristig ist daher eine tendenzielle Erhöhung der Bodenpreise – allerdings bei einer kurzfristigen Entwertung einzelner direkt betroffener Wohngrundstücke – möglich. Neben diesen kleinräumigen Effekten weisen alle vergleichbaren Untersuchungen darauf hin, dass keine wesentlichen regionalökonomischen Impulse erwartet werden können.

Die Ambivalenz des regionalökonomischen Nutzens neuer Verkehrswege zeigt sich auch in einem weiteren Problem: Wie in Kapitel 3 dargelegt, wirken Erreichbarkeitsverbesserungen immer in bei-

de Richtungen. So wird durch die neue Trasse vor allem der Distanzschutz zwischen den beiden zentralen Orten Fulda und Meiningen verringert. Es ist davon auszugehen, dass von einer verbesserten Verkehrsverbindung zwischen zwei Regionen die stärkere Region grundsätzlich mehr profitiert als die schwächere. Als Instrument zur Beseitigung von Schwächen der regionalen Wirtschaftsstruktur sind Erreichbarkeitsverbesserungen daher durchaus mit Vorsicht zu genießen, da die vorhandenen regionalen Stärken, die aufgrund einer relativen Abschottung von größeren Märkten nicht genutzt werden können, zwar nun besser genutzt werden können, gleichzeitig aber eventuelle regionale Schwächen, die bislang einem „Distanzschutz“ unterlagen, noch stärker zu Tage treten werden.

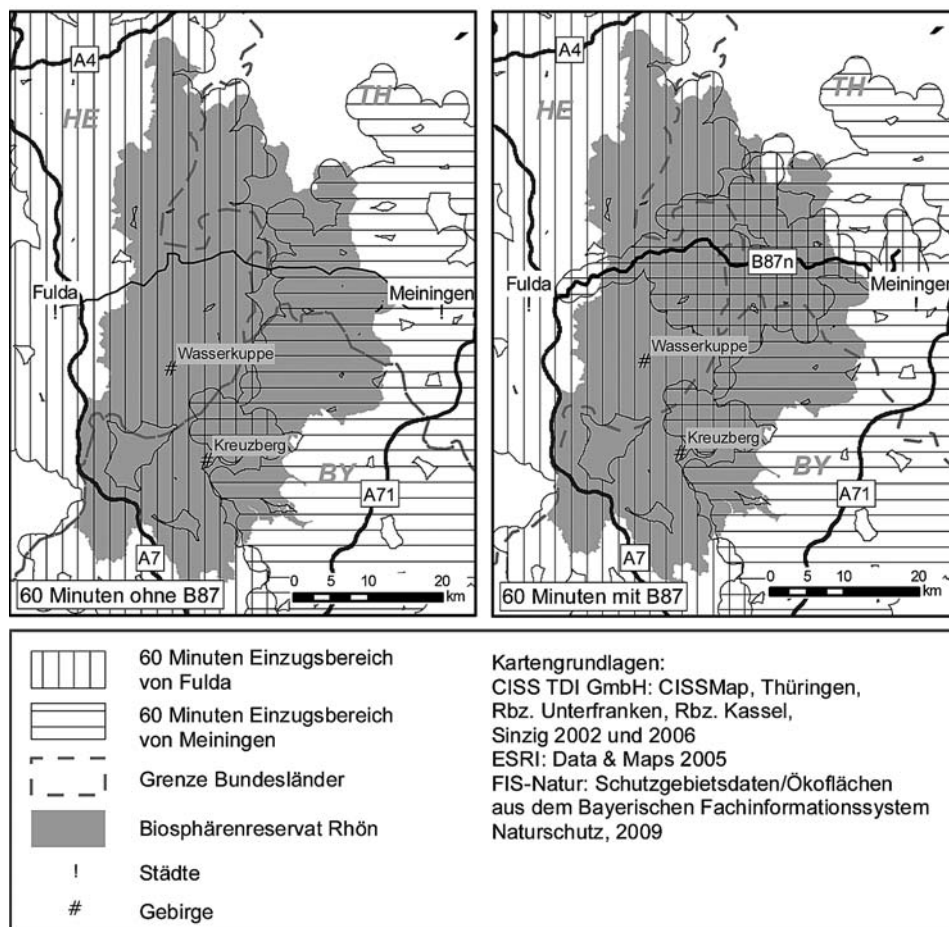


Abb. 3: Pkw-Erreichbarkeit von Meiningen und Fulda mit und ohne B 87 neu.

Abbildung 3 zeigt jeweils den 60-Minuten-Einzugsbereich der beiden Städte Fulda und Meiningen ohne und mit der neuen Rhöntrasse. Während heute so gut wie keine Überschneidungen bestehen, werden weite Teile der nördlichen Rhön künftig verstärkt die Wahl zwischen beiden Städten haben. In dem hier behandelten Beispiel ist offensichtlich, dass hinsichtlich der zentralörtlichen Ausstattung (insbesondere Einzelhandel, Arbeitsplätze, Gesundheitsversorgung) die Stadt Fulda deutlich bessere Merkmale aufweist als Meiningen. Tendenziell dürfte also mit weiteren Kaufkraftabflüssen und verstärkten Pendelwanderungen aus Südwest-Thüringen in den Raum Fulda zu rechnen sein. Andererseits besitzt auch Meiningen beispielsweise mit seinem Theater durchaus Angebote, die bis in den

osthessischen Raum strahlen und künftig besser erreicht werden können. Auch dieses Beispiel zeigt also, dass eine sorgfältige Abwägung der jeweiligen regionalen Stärken und Schwächen erforderlich ist, um die Wirkungen von Erreichbarkeitsverbesserungen abzuschätzen. Ohne eine solche Analyse ist eine pauschale Aussage, in welche Richtungen neue Verkehrsinfrastrukturen wirken werden, in jedem Falle unredlich.

Als bedeutsamster regionalökonomischer Nachteil einer neuen Rhönquerung ist zweifellos die Schwächung des touristischen Potenzials durch Beeinträchtigung von Ruhe und Naturerleben im Trassennahbereich zu sehen. In regionalökonomischer Hinsicht sind diese Wirkungen angesichts der auch derzeit eher schwach ausgebildeten Tourismuswirtschaft der berührten Gemeinden sicherlich von keiner entscheidenden Bedeutung, doch werden durch neue Verkehrsinfrastrukturen Rahmenbedingungen geschaffen, die die künftigen Entwicklungslinien der begünstigten bzw. benachteiligten Orte wesentlich beeinflussen. Für diese Ortschaften ist es daher weniger eine wissenschaftliche Frage nach den Nutzen und Kosten als vielmehr eine politische Frage, in welchem Szenario die Orte ihre Zukunft sehen: als verkehrsaffine, überregional orientierte Gewerbestandorte mit entsprechender Verkehrsinfrastruktur oder als eher periphere, allenfalls in regionale Wirtschaftskreisläufe eingebundene Wohnstandorte?

## **Literatur**

BFLR – Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hg.) 1992: Erreichbarkeit und Raumordnung, Materialien zur Raumentwicklung 42, Bonn

BMV – Bundesminister für Verkehr (Hg.) 1993: Gesamtwirtschaftliche Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen: Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan 1992, Schriftenreihe Heft 72, Bonn

DICKEN, Peter / Peter E. LLOYD 1999: Standort und Raum: theoretische Perspektiven in der Wirtschaftsgeographie, aus dem Engl. von Stephanie Höpfner, Stuttgart

FGSV – Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008

GATHER, Matthias 2004: Erreichbarkeit, Verkehrsinfrastruktur und regionale Entwicklung: Das Beispiel Thüringen. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 48, Heft 1, Düsseldorf, S. 34-48

HOFMANN, Jeanette 1993: Implizite Theorien in der Politik. Interpretationsprobleme regionaler Technologiepolitik, Opladen

MANKIW, Nicholas Gregory 2008: Grundzüge der Volkswirtschaftslehre, Stuttgart