

Arbeitsplätze oder Straßen

Für Europas Entscheidungsträger ist der Straßenbau das Erfolgsrezept, wenn schwach entwickelte Regionen belebt und neue Arbeitsplätze geschaffen werden sollen. Das Problem: ein solcher zwingender Wirkungszusammenhang ist nicht nachgewiesen.

Von **Frazer Goodwin** Policy Officer von T & E, dem Dachverband der Verkehrsclubs in Brüssel

Die Auffassung von Straßenbau als Erfolgsrezept ist aus der Verbindung der Keynesianischen Wirtschaftstheorie mit dem Freiheitsgedanken des automobilen Zeitalters hervorgegangen und hat sich als so mächtig erwiesen, dass die Denkweise der Entscheidungsträger vollständig davon vereinnahmt wurde. Demzufolge verbessern Straßenneubauten die Verkehrsverbindungen, erleichtern den Marktzugang und schaffen damit neue Handelsbeziehungen. Kürzere Transportzeiten ersparen dem Handel Kosten und eröffnen neue Chancen für zusätzliche Gewinne und weitere Arbeitsplätze. Ein solches Denkmodell beruht auf der Überzeugung, dass Investitionen in den Straßenbau automatisch zu zusätzlichen Arbeitsplätzen führen und Wirtschaftswachstum bewirken.

Das Problem ist nur, dass ein solcher zwingender Wirkungszusammenhang nicht nachgewiesen ist. Vielmehr lässt sich feststellen, dass der Straßenbau sowohl positive als auch negative Auswirkungen haben kann. Verbesserte Verkehrsverbindungen können den schwach entwickelten Regionen auch Wachstumspotentiale und damit Arbeitsplätze entziehen. Straßen führen schließlich in zwei Richtungen!

Straßen schaffen keine Arbeitsplätze

Das vorherrschende Denkmodell ist unzutreffend; dies ist bei fast allen maßgebenden Untersuchungen zu Verkehr und Wirtschaftswachstum herausgekommen. So hat der von der britischen Regierung eingesetzte Ständige Rat zur Bewertung von Fernstraßen SACTRA (Standing Advisory Committee for Trunk Road Assessment) in Zusammenfassung des Expertenwissens der letzten 25 Jahre in seiner letzten Untersuchung die Zusammenhänge zwischen Verkehr und Wirtschaft beleuchtet.

Die SACTRA-Studie gibt Antworten auf vier Grundfragen, darunter darauf, ob durch verbesserte Verkehrsbedingungen – wie etwa neue Straßen – automatisch Arbeitsplätze geschaffen werden. In ihren Schlussfolgerungen wird der Auffassung, wonach der Straßenbau zwangsläufig Arbeitsplätze schafft, eine Absage erteilt: Es sei keineswegs zwangsläufig mit zusätzlichen Arbeitsplätzen und höheren Gewinnen zu rechnen, nur weil der Verkehr besser fließe.

Folgende Fragen wurden in der SACTRA-Studie gestellt:

- 1. Führen verbesserte Verkehrsbedingungen wie etwa neue Straßen zu einer Erhöhung der wirtschaftlichen Aktivitäten?** Antwort: Nein, es gibt keinen automatischen Zusammenhang. Die Auswirkungen sind abhängig von der Verbindung, in einigen Fällen entstehen Vorteile, in anderen Nachteile für die lokale Wirtschaft.
- 2. Ist eine Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum möglich?** Antwort: Ja, die Korrektur von Marktverzerrungen kann dazu beitragen, die ökonomische Effizienz des Verkehrs zu erhöhen.
- 3. Werden ökonomische Auswirkungen durch bestehende Prüfverfahren vollständig berücksichtigt?** Antwort: Nein, Kosten-Nutzen-Analysen sind eindeutig falsch. Sie gehen von vollkommenem Wettbewerb aus, wo keiner ist.
- 4. Sollten Prüfverfahren geändert werden?** Antwort: Ja, Prüfverfahren müssen eine normierte Wirtschaftlichkeitsanalyse beinhalten, die von wirklichen Auswirkungen und nicht von vollkommenem Wettbewerb ausgeht.

Die mäßige Verkehrsanbindung einer Region kann nicht für die Stagnation ihrer Wirtschaft und den Verlust von Arbeitsplätzen verantwortlich gemacht werden, und eine Verbesserung ihrer verkehrlichen Erreichbarkeit schafft für sich genommen dort noch keine neuen Jobs. Wenn es überhaupt Arbeitsplätze gibt, dann eher weit davon entfernt in wirtschaftlich besser entwickelten und für ein Wachstum besser gerüsteten Regionen. Eine verbesserte Marktanbindung wirtschaftlich schwacher Regionen bringt damit vor allem woanders angesiedelten Großunternehmen Vorteile gegenüber der vorhandenen regionalen Wirtschaft und bedroht damit sogar Arbeitsplätze vor Ort.

Denkmuster der Entscheidungsträger

Doch es ist sehr schwer, Denkmuster von Entscheidungsträgern zu ändern, vor allem, wenn sie zu einem Glaubensbekenntnis geworden sind. Straßenbau muss einfach gut sein,



Los Angeles: Je breiter die Straßen, desto größer der Stau

denn die Regierung und die EU machen viel Geld dafür locker. Wer eine solche Glaubenshaltung mit Fakten erschüttern will, muss viele Vorurteile überwinden können. Doch eine nachhaltige Entwicklung ist nur möglich, wenn die Gesellschaft wirtschaftlich, sozial, aber auch in Verantwortung gegenüber der Umwelt handeln kann. Wir können uns entscheiden: Arbeitsplätze oder Straßen, und die Entscheidungsträger müssen endlich begreifen, dass beides nicht das gleiche ist!

Änderungen sofort beginnen

Damit Straßenbau nicht länger mit nicht belegten Argumenten begründet wird und mit leichter Hand enorme Geldsummen ausgegeben werden, sind rasch mehrere Maßnahmen nötig und möglich: Es müssen die bestehenden Kosten-Nutzen-Analysen verbessert werden – die Wirtschaftlichkeitsprüfungen müssen die tatsächliche Wirtschaftssituation widerspiegeln und nicht theoretisch vollkommenen Wettbewerb. Die Gewinne müssen lokalisiert werden. Finanzmittel, die für die regionale Wirtschaft bestimmt sind, müssen allen Arten von Projekten zugänglich sein – nicht nur für Straßen. Und Straßenbauprojekte, die der Verbesserung der Wirtschaft dienen sollen, müssen überprüft werden, damit sichergestellt ist, dass das für Straßen eingesetzte Geld auch tatsächlich einen guten Wert für die Steuerzahler darstellt.

FRAZER GOODWIN

Negative Effekte

Minus 9,2 Prozent Rückgang der Wirtschaftsleistung im Vergleich zum Landesdurchschnitt verzeichnete der Salzburger **Lungau** nach Fertigstellung der Tauernautobahn. Die Gewinner sitzen woanders, nicht in der Region. Wirtschaft ist nicht gleich Wirtschaft. Die schnellen Verkehrsverbindungen dienen eher Konzernen, die länderübergreifend agieren können, und nur selten dem kleinen Handwerker von nebenan – falls es den überhaupt noch gibt.

Das EU-Autobahnnetz hat sich seit 1980 verdoppelt, die **Arbeitslosigkeit** hat sich im selben Zeitraum **vervierfacht**. Ein Blick auf Straßenkarten und Arbeitslosenstatistik in der BRD zeigt, dass beispielsweise in den wirtschaftlich starken Ländern wie Bayern oder Baden-Württemberg die Autobahndichte nur halb so groß ist wie in Nord-Rhein-Westfalen, das mit einer ungleich größeren Arbeitslosigkeit zu kämpfen hat. Der Diplom-Volkswirt **Stephan Brückl** vom Süddeutschen Institut meint, »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.«

»Überlegt euch gut, wofür ihr Geld verwendet.«

STEPHAN BRÜCKL, Diplom-Ökonom, Augsburg

Neben der SACTRA-Studie (siehe Beitrag von Frazer Goodwin auf Seite 1) kommen daher zahlreiche weitere internationale Studien renommierter Institute zu dem Ergebnis, dass der Bau von Schnellstraßen und Autobahnen der regionalen Wirtschaft eher schadet als nützt. So stellte das Münchner Wirtschaftsforschungsinstitut **IFO** 2003 fest, dass »ohne eine verursachergerechte Anlastung externer Kosten des Gütertransports eine am Bedarf orientierte Infrastrukturpolitik nicht nur verkehrs- und regionalpolitisch zweifelhaft ist, sondern auch regionalen Wirtschaftskreisläufen entgegensteht.«

»Es existieren keine wissenschaftlichen Belege dafür, dass eine neue Autobahn die Ansiedlung von neuen Unternehmen fördert,« sagt auch **Thomas Puls**, Diplom-Volkswirt am Institut der Deutschen Wirtschaft in Köln. »Es gibt keine Evidenz, dass dies so ist. Das liegt unter anderem daran, dass die allermeisten Unternehmen bei einem Ausbau oder Standortwechsel in ihrer Region bleiben. Generell kann man sagen, dass Anbindeverbesserungen mehr den Großstädten als den ländlichen Gemeinden dienen. Deshalb kann 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.«

MOREAU