

Determinanten der räumlichen Entwicklung

Von

Gerd Aberle, Michael Carlberg, Bruno Dietrichs
Paul Klemmer, J. Heinz Müller, Karin Peschel

Herausgegeben von J. Heinz Müller



DUNCKER & HUMBLOT / BERLIN

Schriften des Vereins für Socialpolitik
Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften
Neue Folge Band 131

SCHRIFTEN DES VEREINS FÜR SOCIALPOLITIK

Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften

Neue Folge Band 131

Determinanten der räumlichen Entwicklung



DUNCKER & HUMBLOT / BERLIN

Determinanten der räumlichen Entwicklung

Von

Gerd Aberle, Michael Carlberg, Bruno Dietrichs
Paul Klemmer, J. Heinz Müller, Karin Peschel

Herausgegeben von J. Heinz Müller



DUNCKER & HUMBLLOT / BERLIN

CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek

Determinanten der räumlichen Entwicklung / von
Gerd Aberle ... Hrsg. von J. Heinz Müller. —
Berlin : Duncker und Humblot, 1983.

(Schriften des Vereins für Socialpolitik,
Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozial-
wissenschaften ; N.F., Bd. 131)

ISBN 3-428-05330-3

NE: Aberle, Gerd [Mitverf.]; Müller, Josef Heinz
[Hrsg.]; Gesellschaft für Wirtschafts- und So-
zialwissenschaften: Schriften des Vereins ...

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photomechanischen
Wiedergabe und der Übersetzung, für sämtliche Beiträge vorbehalten

© 1983 Duncker & Humblot, Berlin 41

Gedruckt 1983 bei Berliner Buchdruckerei Union GmbH., Berlin 61
Printed in Germany

ISBN 3 428 05330 3

Vorwort

Der Ausschuß für Regionaltheorie und Regionalpolitik hat beschlossen, in Zukunft die Referate, die auf den Sitzungen des Ausschusses vorgetragen werden, zusammenfassend zu publizieren. Der vorliegende Band bildet diesem Beschlusse folgend die erste Veröffentlichung des Ausschusses. Er enthält — bis auf eines — die Referate, die auf der Sitzung des Ausschusses vom 11. bis 13. Nov. 1981 in Frankfurt gehalten wurden. Das Referat, das Frau Prof. Dr. Karin Peschel auf einer früheren Ausschuß-Sitzung hielt, wurde zusätzlich aufgenommen.

Freiburg, im Januar 1983

J. Heinz Müller

Inhaltsverzeichnis

Verkehrsinfrastrukturpolitik und räumliche Entwicklung — Zur Integration von regionaler Entwicklungsplanung und Verkehrsplanung Von <i>Gerd Aberle</i> , Gießen	9
Zur Theorie der Standortwahl in einer wachsenden Wirtschaft Von <i>Michael Carlberg</i> , Hamburg	31
Entwicklungsstadien des Konzepts der passiven Sanierung zurückgebliebener Gebiete Von <i>Bruno Dietrichs</i> , München	55
Institutionelle Hemmnisse und wirtschaftlicher Niedergang: Immissionsschutz und altindustrielle Regionen Von <i>Paul Klemmer</i> , Bochum	75
Die regionale Differenzierung der Arbeitseinkommen im Sekundärbereich Von <i>J. Heinz Müller</i> und <i>Bertram Schaeffer</i> , Freiburg	93
Der strukturelle Wandel der Industrie in den Regionen der Bundesrepublik Deutschland 1960 bis 1976 Von <i>Karin Peschel</i> , Kiel	125

Verkehrsinfrastrukturpolitik und räumliche Entwicklung — Zur Integration von regionaler Entwicklungsplanung und Verkehrsplanung

Von *Gerd Aberle*, Gießen

I. Problemstellung

(1) Die Qualität der Verkehrsinfrastrukturausstattung einer Volkswirtschaft wird als bedeutsame Entwicklungsdeterminante betrachtet. Während in Entwicklungsländern die positiven Effekte des Baus von Kraftverkehrsstraßen, Eisenbahnlinien und Kanälen relativ problemlos nachzuweisen und auch aufgrund von Mustererfahrungen prognostizierbar sind, stellt sich die Beurteilung von zusätzlichen Verkehrsinvestitionen in entwickelten Volkswirtschaften schwierig und zunehmend kontrovers dar. Dies ist auf das Vorhandensein einer häufig leistungsfähigen Basisverkehrswegeausstattung zurückzuführen. Entwicklungsrelevante Effekte werden hier nicht generell, sondern teils räumlich beurteilt. Dabei wird davon ausgegangen, daß sich bei einer solchen regional differenzierten Betrachtung in der Regel noch unterschiedliche Indikatorenwerte für die quantitative und qualitative Verkehrsinfrastrukturausstattung ergeben. Aus dieser teils räumlich divergierenden Ausstattungssituation wird dann die Hypothese einer die spezielle regionale ökonomische und gesellschaftliche Entwicklung hemmenden Unterversorgung mit Verkehrsinfrastrukturleistungen und ein entsprechender Investitionsbedarf abgeleitet.

(2) Die folgenden Überlegungen konzentrieren sich auf diesen Fall komplexer Zusammenhänge zwischen Verkehrsinfrastrukturausstattung und teils räumlicher Entwicklung in (hoch-)entwickelten Volkswirtschaften. Beispielobjekt ist vorrangig die Situation in der Bundesrepublik Deutschland, da hier

— die Berücksichtigung raumordnungs- und regionalpolitischer Wirkungen bei der staatlichen Verkehrswegeplanung in einem mittlerweile standardisierten Bewertungsverfahren mit teilweise komplexen Präferenzierungsfaktoren im Vergleich zu den entsprechenden Planungssystemen anderer Staaten recht weit fortgeschritten ist;

- die hohen Investitionsanforderungen für die Verkehrsinfrastruktur in den Jahren 1950 bis 1980 im Umfange von (nominell und ohne Grunderwerb) 13,3 Mrd. DM (Binnen- und Seewasserstraßen) bzw. 221,3 Mrd. DM (Kraftfahrzeugstraßen und Brücken) den Fall eindeutiger aktueller oder zukünftiger Infrastrukturschranken zur Ausnahme haben werden lassen;
- wegen durchschnittlich qualitativ hochwertiger Versorgungsstandards mit Verkehrsinfrastrukturleistungen die Kritik an einem weiteren Verkehrswegeausbau, resultierend aus umwelt- und finanzpolitischen Überlegungen, besonders deutlich hervortritt und als Gegenargument dann häufig auf die wichtigen und hoch eingeschätzten raumwirtschaftlichen Effekte der neuen Verkehrswege verwiesen wird.

(3) Bei den folgenden Ausführungen erfolgt weiterhin eine Beschränkung auf die Leistungsabgabe- bzw. Nutzungsphase der Verkehrswegekazipazitäten. Die sogenannte Leistungserstellungs- oder Bauphase ist nicht nur wegen ihrer zeitlichen Begrenzung, sondern vor allem wegen der durch stark mechanisierte Bauverfahren, einer hohen Konzentration der Bauausführungen, zumindest im Generalunternehmerbereich, auf bestimmte Anbieter mit Sitz in den Ballungsräumen und wegen eines hohen regionalen Abflusses bei den Auftragsvergabemitteln und bei der Verwendung der in der Bauphase entstehenden Einkommen von geringem Interesse.

(4) Weiterhin konzentrieren sich die Überlegungen auf die Verkehrsinfrastrukturbereiche der Binnenschifffahrt und des Kraftverkehrs, wobei wegen der aktuellen Relevanz die Fernverkehrsstraßen im Mittelpunkt stehen, zumal der Ausbau von Binnenwasserstraßen mit Ausnahme der laufenden Projekte des Saar- und des Main-Donau-Kanals als abgeschlossen gilt. Der Neubau von Eisenbahnstrecken stellt in den entwickelten Volkswirtschaften eine Ausnahmeerscheinung dar, bei denen verkehrliche Planungselemente eindeutig dominieren und räumliche Einwirkungen nur als Nebeneffekte Erwähnung finden¹. Es wären gegebenenfalls auch die räumlichen Wirkungen von Desinvestitionen im Rahmen von Streckenstilllegungen von Interesse. Bislang besitzen jedoch die Streckenstilllegungen in entwickelten Volkswirtschaften und vor allem auch in der Bundesrepublik Deutschland nur einen untergeordneten Stellenwert. Hierzu kommt eine sehr unterschiedliche Beurteilung der regionalen Entwicklungsrelevanz von Eisenbahnstreck-

¹ Vgl. *G.-D. Jansen / H. Platz: Möglichkeiten zur regionalwirtschaftlichen Bewertung von Verkehrsinvestitionen, dargestellt am Beispiel alternativer Trassenführungen der Bundesbahnneubaustrecke Hannover-Gemünden, Göttingen 1978.*

ken in ländlichen und peripheren Regionen, die generalisierbare Aussagen nicht zuläßt².

II. Das Planungsproblem als Integrationsproblem

1. Räumlich-relevante Effekte von Verkehrswegeinvestitionen

(1) Von den für den regionalen Entwicklungsprozeß wichtigen Effekten von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen³, den

- Finanzeffekten der Einnahme- und Ausgabewirkungen;
- Bodennutzungseffekten als Verhinderung alternativer Bodennutzung aufgrund der Belegung mit Verkehrswegebauten;
- direkten und indirekten Einkommenseffekten;
- Standorteffekten als Potential- und Anreizeffekte;
- Selbsterzeugungseffekten als Stimulanz für weiteres Infrastrukturgrowth und
- Distributionseffekten

werden nachfolgend nur die Einkommens-, Standort- und Distributionseffekte behandelt⁴.

(2) Einkommens-, Standort- und Distributionseffekte der Verkehrsinfrastruktur befinden sich in einem engen Zusammenhang. Insbesondere geht es hier um Verkehrssystemänderungen und deren Wirkungen auf Teile des faktorspezifisch definierten regionalen Entwicklungspotentials⁵, also auf

² Vgl. als kontroverse Aussagen zur regionalwirtschaftlichen Relevanz von Eisenbahnstrecken etwa *B. Knop*: Verkehr und regionaler Entwicklungsstand, Beiträge zur Struktur- und Konjunkturforschung, Bd. III, Bochum 1976, S. 243; IFO-Schnelldienst Nr. 9, 1976, S. 15 („Jeder zweite Industriebetrieb benötigt die Bahn“); DIHT (Hrsg.): Vom Gleis abgekomen. Die verkehrs- und regionalwirtschaftliche Bedeutung von Schienen für die Fläche, DIHT-Schriftenreihe, Bd. 162, Bonn 1977.

³ Vgl. *W. Buhr*: Die Rolle der materiellen Infrastruktur im regionalen Wirtschaftswachstum, Volkswirtschaftliche Schriften, Heft 240, Berlin 1975, S. 30 ff.

⁴ Die Finanzeffekte konzentrieren sich im wesentlichen auf die Leistungserstellungs- bzw. Bauphase einer Infrastrukturkapazität. Die Bodennutzungseffekte gewinnen als ökonomisch direkt relevante Variable in den Verdichtungs- und Agglomerationsräumen Bedeutung, kaum jedoch in ländlichen, peripheren und hier besonders interessierenden Teilräumen. Hier betragen die Bodenbelegungsflächen durch Verkehrswege unter durchschnittlich 1,5 % der Gesamtfläche. Relevanz besitzen in diesen Teilräumen hingegen die ökologischen und generell umweltbeeinflussenden Wirkungen, die nicht oder nur sehr begrenzt in ökonomischen Kategorien ausdrückbar sind. Die Selbsterzeugungseffekte gelten hier als Randproblem.

⁵ Vgl. *L. Kaufmann*: Regionales Entwicklungspotential und regionalpolitisch orientierte Verkehrsplanung, Düsseldorf 1981, S. 54 ff.