

# Wirtschaftsinvestition Straße?



Bringen neue Straßenbauprojekte  
volkswirtschaftlichen Nutzen?



Dr. Anton Hofreiter  
Mitglied des Bundestages  
Bündnis 90/Die Grünen

## Impressum

### Herausgeber:

Dr. Anton Hofreiter  
Mitglied des Deutschen Bundestages  
Bündnis 90/Die Grünen

Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

[www.toni-hofreiter.de](http://www.toni-hofreiter.de)

### Autoren und Redaktion:

Kilian Frey  
Isabella Miller  
Uwe Scheuhing  
Udo Werner

### Fotos:

Isabella Miller

### Stand:

September 2007

### Schutzgebühr:

1,00 €

## Inhalt

Vorwort.....	4
Willkür oder volkswirtschaftliches Handeln beim Bundesfernstraßenbau?.....	5
Jobmaschine Straßenbau?.....	17
Zukunft gestalten.....	34
Literaturverzeichnis.....	39

## Vorwort

*„Straßen sind volkswirtschaftlich rentabel!“  
„Straßen bringen wirtschaftlichen Aufschwung!“*

Dies ist die Meinung, die nach wie vor in Politik, Wirtschaft und Medien vorherrscht. Die Schattenseiten des Straßenbaus wie Lärmbelastung, Flächenversiegelung, Zerstörung von Natur- und Erholungsräumen oder die Steigerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes verschwinden hinter vermeintlichen wirtschaftlichen Nutzenerwartungen.

Treten die erhofften volkswirtschaftlichen Vorteile des Straßenbaus aber überhaupt ein? Ist der Nutzen von Straßen wirklich so groß, dass Alternativen und Konflikte außer Acht gelassen werden können?

Die vorliegende Broschüre hinterfragt dies mit zwei Beiträgen: Im ersten Beitrag "Willkür oder volkswirtschaftliches Handeln" zeigt Kilian Frey, dass der Straßenbau nicht volkswirtschaftlichen Überlegungen folgt, sondern zu einem ideologischen und planerisch willkürlichen Selbstläufer geworden ist. Der zweite Beitrag von Isabella Miller zeigt auf, dass zwischen der Arbeitslosenquote und wirtschaftlicher Prosperität einer Region einerseits und der Anbindung an das übergeordnete Straßennetz kein signifikanter Zusammenhang besteht.

Beide Untersuchungen unterstreichen den Einsatz der Grünen gegen neue Straßentrassen in Deutschland. Der volkswirtschaftliche Nutzen weiterer Trassen ist gleich Null. Daher gilt es, die öffentlichen Investitionen in den Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs, aber auch in innovative Städtebaukonzepte nach dem Prinzip "Stadt der kurzen Wege" zu lenken.

*Toni Hofreiter*

Dr. Toni Hofreiter MdB



Willkür oder  
volkswirtschaftliches  
Handeln



beim  
Bundesfernstraßenbau ?

von Kilian Frey

## Selbstläufer Straßenbau

Der Glaube daran, dass wirtschaftliches Wachstum und gesellschaftlicher Fortschritt nur mit Massenmotorisierung zu realisieren sei, hat Politik und Verwaltung seit dem Zweiten Weltkrieg dazu veranlasst, massiv in den Straßenbau zu investieren und den Autoverkehr zu subventionieren. Es hat sich im Laufe der Zeit ein fast automatisch ablaufendes Planungs- und Finanzierungsmuster etabliert, welches Jahr für Jahr riesige Geldmengen in den Bau und Ausbau von Straßen fließen lässt<sup>1</sup>. Dieses ausbauorientierte Planungssystem ist in höchstem Maße zukunftsgefährdend und bedarf einer grundlegenden Änderung. Dieses Problem ist nachhaltig arbeitenden Raum- und Verkehrsplanern nicht neu, wenngleich es dadurch nicht an Aktualität verliert. Erschreckend ist die Tatsache, dass häufig Projekte im Straßenneubau anscheinend willkürlich und ohne Rücksicht auf Verkehrsmengenprognosen und Nutzen-Kosten-Analysen in eine Dringlichkeitshierarchie eingestuft werden.

## Bauen ohne Rücksicht auf Verluste

Der Straßenbaubericht 2006 sowie der Bundesverkehrswegeplan 2003 geben Grund zu der Annahme, dass die Priorisierung der Bauleistungen im Bereich der Bundesfernstraßen nicht immer volkswirtschaftlich sinnvoll gestaltet wird.

Anhand mehrerer Beispiele lässt sich aufzeigen, dass teuren, prestigeträchtigen Neubaustrecken in verkehrsarmen Räumen der Vorzug gegenüber preiswerteren Ausbauvarianten in verkehrlich stark überlasteten Regionen gegeben wird. Um die im Folgenden

<sup>1</sup> vgl. Heuser, T.; Dr. Reh, W.; 2004

aufgezeigten Verkehrsmengen einordnen zu können, sei an dieser Stelle angemerkt, dass die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf deutschen Autobahnen bei etwa 49.000 Fahrzeugen pro Tag liegt.

Die folgenden drei Projekte sind bereits realisiert oder zumindest dem vordringlichen Bedarf zugeordnet worden:

1. Die A20 zwischen Lübeck und Prenzlau hat 1,8 Mrd. Euro gekostet. Westlich von Rostock weist sie eine tägliche Verkehrsmenge von 35.000, östlich von 19.000 Fahrzeugen pro Tag auf.
2. Die Weiterführung der A20, nordwestlich von Hamburg bis zur A26, ist dem vordringlichen Bedarf zugeordnet. Diese Einstufung muss politisch motiviert sein, da für die Strecke eine Verkehrsmenge von lediglich 21.000 Fahrzeugen pro Tag, ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,6 sowie ein sehr hohes Umweltrisiko konstatiert wurden.
3. Große Verwunderung ruft auch die fest disponierte „Hosenträgervariante“ in Niedersachsen sowie Sachsen-Anhalt hervor, wo das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in sehr dünn besiedeltem Raum und einem Abstand von weniger als 50 km gleich zwei parallele Autobahnen bauen und diese mit einer Bundesstraße verbinden will. Alarmierend ist dieses Beispiel vor allem wegen der für das Jahr 2015 prognostizierten 16.000 Fahrzeuge pro Tag, die einen Autobahnbau nicht rechtfertigen. Die zu geringe Auslastung des Projektes wird noch durch das vergleichsweise ungünstige Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,4 und das als sehr hoch eingeschätzte Umweltrisiko verstärkt.

**Vordringlicher Bedarf sowie bereits realisierte Projekte**

Straße	Bautätigkeit	Tägliches Verkehrsaufkommen (LKW in %)	Nutzen-Kosten-Verhältnis
A20 Lübeck-Prenzlau	4streifiger Neubau	2006: 35.000 westlich und 19.000 östlich von Rostock	Kosten 1,8 Mrd.
A20 Lübeck-A26	4streifiger Neubau	2015 [Prognose]: 21.000 (16)	2,6
A14 Magdeburg-Ludwigslust + A39 Wolfsburg-Lüneburg + B190	4streifiger Neubau	2015 [Prognose]: 16.000 (21)	3,4

(Quelle: BMVBS-Dossier 2003 und Deutscher Bundestag 2006)

Demgegenüber stehen weit dringendere Projekte, die in den weiteren Bedarf abgeschoben werden. Autobahnen im Raum München, Stuttgart, Hamburg und im Rhein-Neckar-Raum haben trotz prognostizierter Verkehrsstärken von bis zu 129.000 Fahrzeugen pro Tag, Nutzen-Kosten-Werten von bis zu 27,3 und geringen prognostizierten Umweltschäden kaum eine Chance auf Ausbau.

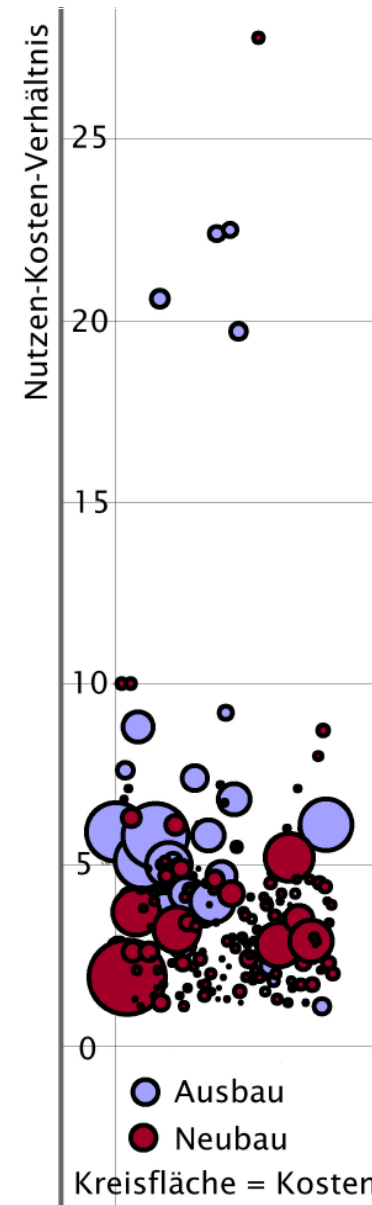
**Weiterer Bedarf**

Straße	Bautätigkeit Ausbau von	2015:DTV in tausend (LKW in %)	Nutzen- Kosten- Verhältnis
A1 Hamburg/SO(A25)- Hamburg/S (A255)	6 auf 8 Fahrstreifen	129 (14)	27,3
A8 München/Brunnthal- Holzkirchen	6 auf 8 Fahrstreifen	115 (19)	20,6
B10 Stuttgart- Plochingen	4 auf 6 Fahrstreifen	81 (13)	24,9
A5 DarmstädterKreuz- Heidelberger Kreuz	4 auf 6 Fahrstreifen	90 (17)	26,8

(Quelle: BMVBS-Dossier 2003)

(DTV=durchschnittlicher täglicher Verkehr)

Auffallend an den gewählten Beispielen ist, dass es sich bei den Projekten mit geringem Nutzen-Kosten-Verhältnis um Neubauprojekte handelt und bei den Straßenbauvorhaben mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis um Ausbauprojekte. Grund dafür ist vor allem das bereits vorhandene Bundesfernstraßennetz, welches in den letzten Jahrzehnten so massiv ausgebaut wurde, dass ein Sättigungsgrad erlangt wurde, der Straßenneubauten in den meisten Fällen zu unwirtschaftlichen Projekten macht.



Dies verdeutlicht die nebenstehende Grafik, in der alle 199 bayerischen Bundesfernstraßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplanes 2003 nach Auftragsvolumen und Nutzen-Kosten-Verhältnis gewichtet wurden<sup>2</sup>. Neubauten haben im Durchschnitt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,42, der Wert für Ausbauten liegt bei 5,52. Das heißt, Ausbauten sind um 61% wirtschaftlicher. Außerdem ist festzustellen, dass teure Projekte überwiegend ein geringeres Nutzen-Kosten-Verhältnis haben, als kostengünstige, wie vor allem die vier Projekte mit einem NKV-Wert von über 20 zeigen.

<sup>2</sup> vgl. BMVBS-Dossier 2003

## Gründe für die falsche Priorisierung

Das unwirtschaftliche Handeln ist anhand dieser Beispiele nicht von der Hand zu weisen. Wie aber kann dieses Fehlverhalten erklärt werden?

Die Art und Weise der Umsetzung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE), sowie der Versuch, nach den Vorgaben des Raumordnungsgesetzes zu handeln, können mögliche Erklärungen liefern.

## Verkehrsprojekt Deutsche Einheit

Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit sind groß angelegte Bauprojekte für Verkehrsverbindungen zwischen Ost- und Westdeutschland, von denen sich unmittelbar positive Auswirkungen auf die Regionalplanung und Infrastruktur auf dem Gebiet entlang der ehemaligen innerdeutschen Grenze versprochen wurden. Die Programme wurden in der Euphorie der deutschen Wiedervereinigung Anfang der 1990er Jahre aufgelegt und im April 1991 von der Bundesregierung beschlossen. Alle 17 Projekte sind im Bau oder bereits fertig gestellt. Auf Grund ihrer finanziellen wie baulichen Dimensionen sind einige der Projekte nach wie vor erheblich umstritten, da bei den Projekten sowohl der Nutzen, als auch die Nachfrage überschätzt wurden. Die positiven Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung durch das Vorhandensein moderner Verkehrsinfrastruktur trafen nicht ein. Auch wird die massive Bevölkerungsabwanderung aus Ostdeutschland die Rentabilität vieler Projekte weiter schwächen. Der Bau der A20 ist ein klassisches Beispiel für ein überdimensioniertes VDE und ist aus volkswirtschaftlicher Sicht

nicht zu begründen. Die Millionen von Bund und EU standen den Regionen ausschließlich für VDE-Projekte zur Verfügung und konnten nicht in andere Bauvorhaben investiert werden. Somit wurden Anreize genommen, über wirtschaftlich nachhaltigere Projekte der Verkehrsinfrastruktur oder über Investitionen in anderen Bereichen nachzudenken. Da fast alle dieser Straßen bereits unter Verkehr stehen, können damit verbundene Fehlinvestitionen häufig nicht mehr verhindert werden. Der Umstand, dass Finanzmittel nur für prestigeträchtige Großprojekte, nicht aber für nachhaltigere Investitionen zur Verfügung stehen, gehört jedoch zu einem gängigen Missstand in der Verkehrsplanungspolitik und hat somit nicht an Brisanz verloren.

## Postulat der gleichwertigen Lebensverhältnisse

Ein weiterer Grund für Fehlinvestitionen im Straßenbau ist das Postulat der gleichwertigen Lebensverhältnisse im Raumordnungsgesetz, beziehungsweise dessen fehlerhafte Interpretation.

Der geplante Bau der A14 und der A39 wird von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit einer derartigen Auslegung des Raumordnungsgesetzes gerechtfertigt. Die „herausragende Bedeutung“ des Projektes wird vom Ministerium wie folgt erklärt: „Im bundesweiten Vergleich bestehen auf dieser Relation im Jahr 2015 sehr starke Erreichbarkeitsdefizite.“ Des Weiteren trage das Projekt durch erreichbarkeitsverbessernde Wirkung zur Stärkung des Systems der zentralen Orte bei<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> vgl. BMVBS, 2003

Als Grund für das Projekt werden nicht primär wirtschaftliche Gründe, sondern ein verkehrsinfrastrukturelles Angleichen an besser erreichbare Regionen sowie eine Stärkung des Systems der zentralen Orte angegeben<sup>4</sup>.

Allerdings basiert die Raumordnung heute noch ganz wesentlich auf Wahrnehmungsmustern und Prämissen, die in der alten Bundesrepublik unter anderen ökonomischen, demographischen und gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen entwickelt wurden. Die Voraussetzungen haben sich jedoch grundlegend gewandelt. Da gegenwärtig vieles im Umbruch ist und wachsende Disparitäten beobachtet werden, die sich mit der traditionellen Politik nicht einfach „wegsubventionieren“ lassen, ist eine Auseinandersetzung mit dem für die Raumordnung so wichtigen Gleichwertigkeitspostulat angebracht<sup>5</sup>.

Diese Auseinandersetzung wäre zudem auch nicht neu, da schon spätestens 1993 der Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen festgestellt hat, dass Gleichwertigkeit nicht Gleichheit oder Nivellierung bedeutet und sich das Gleichwertigkeitsziel auch nicht auf alle Lebensbereiche bezieht. „Gleichwertigkeit der Lebens-, Arbeits- und Umweltbedingungen ist eine situationsabhängige, dynamische Zielrichtung, kein absoluter Maßstab. [...] Der Staat kann die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse nur in bestimmten Bereichen – Rechtsordnung und Sicherheit sowie Daseinsvorsorge im infrastrukturellen Bereich (Sozial- und Bildungsinfrastruktur, regionale Standortvorsorge, Umweltvorsorge) unmittelbar sichern. Gleichwertigkeit ist demnach nicht misszuverstehen als pauschale Gleichartigkeit, Anspruch auf gleiche und undifferenzierte Förderung und auf

---

<sup>4</sup> vgl. BMVBS-Dossier 2003

<sup>5</sup> vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2005

Nivellierung, pauschale Verpflichtung des Staates zum Ausgleich.“<sup>6</sup> Das Hauptargument für den Bau der A14 und A39 basiert genau auf diesem fehlinterpretierten Gleichheitspostulat. In Schrumpfungsregionen kann heute die Wachstumsplanung, mit der ständigen Angleichung „nach oben“, wie es in den 60er Jahren in Westdeutschland der Fall war, nicht mehr angewendet werden. Um Missverständnissen vorzubeugen und um der alljährlichen Verschwendung von Milliarden von Steuergeldern entgegenzuwirken, muss über die Interpretation des Gleichheitspostulats neu nachgedacht werden.

Beide Kritikpunkte, überdimensionierte (VDE-) Projekte sowie die Fehlinterpretation des Gleichheitspostulats, sind gesellschaftspolitisch brisante Themen, da es in den meisten Fällen Investitionsmaßnahmen in Ostdeutschland betrifft. Daher ist es wichtig zu betonen, dass eine nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung nicht das Streichen von Finanzmitteln für die Neuen Bundesländer zum Ziel hat, sondern die Gelder vom Straßenbau auf volkswirtschaftlich sinnvollere Alternativen umverteilen möchte. So sind Investitionen in die Instandhaltung des bestehenden Verkehrsinfrastrukturnetzes sowie in Bildung, Forschung und direkte Unternehmensförderung sinnvoller angelegt, insbesondere in den neuen Bundesländern.

---

<sup>6</sup> Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen 1993, S. 21 in Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2005

## Willkür im Straßenbau?

Beim dritten Beispiel, der Nordwestumgehung Hamburgs (A20), handelt es sich weder um ein VDE-Projekt, noch um einen Raum mit einem hohen Erreichbarkeitsdefizit. Neben der Tatsache, dass es sich bei der geplanten Autobahn um ein Teil des Transeuropäischen Netzes im Bereich Straße handelt, verbindet sich mit dem Projekt auch die Hoffnung den Hamburger Durchgangsverkehr, einschließlich des Elbtunnels, zu entlasten. Allerdings wird das Projekt, zu dem auch die Fehmarnbelt-Überquerung zählt, auch von Seiten der Bundesregierung wegen der hohen Kosten kontrovers diskutiert. Ebenso wenig wird von Seiten des Verkehrsministeriums von einer nennenswerten Verkehrsentlastung Hamburgs ausgegangen. Die Frage der Finanzierung des Elbtunnels ist noch gar nicht geklärt<sup>7</sup>.

Wie das Projekt dennoch in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gelangt ist, gibt Anlass zu Spekulationen. Relativ sicher ist dahingegen, dass nach Ausführung der besprochenen Straßenbauvorhaben kaum noch Geld für nachhaltige Verkehrsinvestitionen verfügbar sein wird.

---

<sup>7</sup> vgl. Deutscher Bundestag, 2006

## Ausblick

Noch immer erhält man den Eindruck, als solle ein gleichmäßiges und möglichst engmaschiges Bundesfernstraßennetz über das Land gezogen werden. Diese einseitige Straßenausbauphilosophie aus der Nachkriegszeit gilt es, in eine wirklich nachhaltige und integrierte Verkehrsplanung umzustrukturieren.

Aus raumordnerischer Sicht heißt das zunächst, dass die gewollte räumliche Vielfalt Deutschlands in der Raumentwicklungs-politik auch als eine solche wahrgenommen werden muss. Dieses hat regional angepasste Handlungsansätze zur Folge. Das heißt, dass man sich von dem Gedankengut, die Qualität der Lebensverhältnisse auf die Straßenanbindung zu reduzieren, genauso verabschieden muss, wie von prestigeträchtigen Großbauprojekten. Ebenso müssen die unterschiedlichen demographischen Entwicklungen in den Regionen eine gewichtige Rolle beim Straßenbau spielen. Das alljährliche Verteilen von auf Schuldenbasis gewonnenen Geldern zum Zwecke des gleichmäßigen Straßennetzausbaus über das ganze Land darf in dieser Form nicht mehr aufrechterhalten werden. Die deutsche Verkehrsplanung braucht jetzt den Mut zur Ungleichheit und zu echten Alternativen, um den Selbstläufer Straßenneubau zu durchbrechen.



von Isabella Miller

# Jobmaschine Straßenbau?

## HOFnungslos

Hof hat die höchste Arbeitslosenquote Bayerns –  
trotz Autobahn und Flughafen

In der neuen Mitte Europas liegt der Landkreis Hof. Aus dem ehemaligen Zonenrandgebiet ist nach der Wiedervereinigung ein Verkehrsknotenpunkt geworden, der Bayern, Thüringen, Sachsen und Tschechien miteinander verbindet.

Drei Autobahnen – die A93 nach Regensburg, die A72 nach Dresden, und die Berlin–Nürnberg–Achse A9 durchkreuzen den Landkreis. Keine andere Region weist gemessen an der Einwohnerzahl eine so hohe Autobahndichte auf<sup>8</sup>. Nur eineinhalb Stunden beträgt die Fahrzeit bis Nürnberg, Leipzig oder Dresden<sup>9</sup>. Damit liegt die Reisezeit zur nächsten Großstadt mit über 500.000 Einwohnern 52% unter dem deutschen Durchschnitt<sup>10</sup>. Ist das nicht schnell genug, bleibt noch das Fliegen. Dreimal am Tag startet ein Flieger vom Regionalflughafen Hof–Plauen nach Frankfurt am Main.

Ein sternförmiges Netz aus Bundesstraßen zu den nahe gelegenen Städten Bayreuth, Kulmbach und Kronach erstreckt sich über die ländliche Gegend am Rand des Fichtelgebirges.

Mittelpunkt ist die Stadt Hof, die ganz im Gegensatz zum dünn besiedelten Umland um ihren historischen Kern herum dicht bebaut ist mit grauen Industriegebäuden. Die Textilbranche hat eine lange Tradition hier. Obwohl die meisten Textilien mittler-

<sup>8</sup> Regionalpläne des Regionalplanungsverbandes

<sup>9</sup> Angaben von google maps (April 2007)

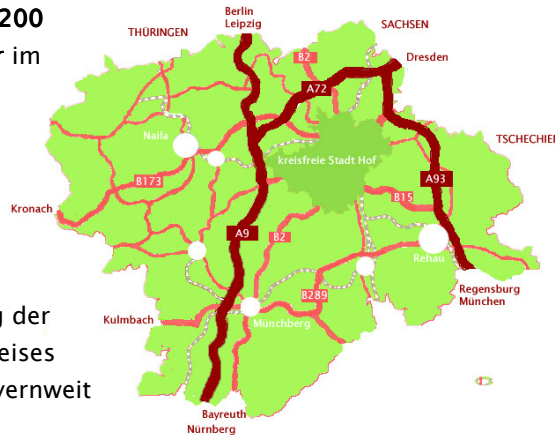
<sup>10</sup> Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (1999), S.2

weile im Ausland gefertigt werden, konnten einige Firmen in der Region gehalten werden. Noch immer sind 27,4% der Erwerbstätigen im Textil-, 11,7% im Bekleidungs-gewerbe beschäftigt<sup>11</sup>.

Neben Maschinenbau und Baugewerbe ist die **Automobilindustrie Hoffnungsträger** für neue Arbeitsplätze<sup>12</sup>. Doch trotz der Ausweisung neuer Gewerbegebiete wie auch der Unternehmensförderung speziell für Speditionen und Automobilzulieferer hat sich die wirtschaftliche Situation in Hof seit dem Jahr 2000 verschlechtert.

Der Landkreis Hof hat mit 10,3% (2000: 7,9%), die Stadt sogar mit 15,0% (2000: 11,3%), die **höchste Arbeitslosenquote in Bayern** (2005: 7,8%). 13,7% aller Arbeitslosen in der Stadt Hof sind unter 25 Jahre alt.<sup>13</sup> 2005 gibt es **200**

**Ausbildungsstellen weniger** im Landkreis als fünf Jahre zuvor, der Bedarf kann nur noch zu 85,6% gedeckt werden.<sup>14</sup> Viele junge Menschen und Familien wandern ab, so dass nur noch 16,3% der Bevölkerung der Stadt und 17,7% des Landkreises jünger als 18 Jahre sind (Bayernweit 18,6%).<sup>15</sup>



<sup>11</sup> Landkreis Hof (2007): Übersichten zum verarbeitenden Gewerbe

<sup>12</sup> Landkreis Hof (2007): Wirtschaft

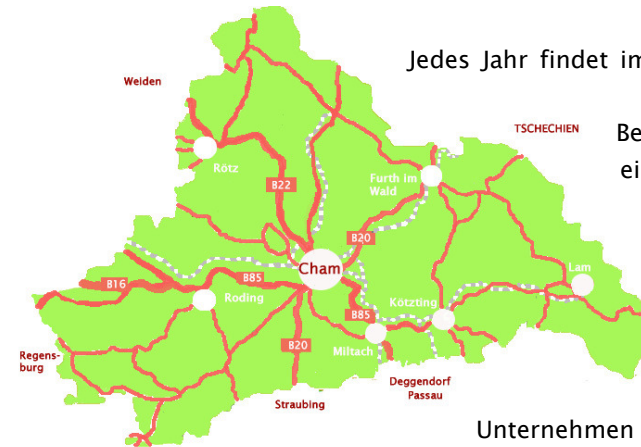
<sup>13</sup> Bundesagentur für Arbeit (April 2007)

<sup>14</sup> Arbeitsamt Hof (April 2007)

<sup>15</sup> Statistisches Landesamt Bayern (April 2007)

## CHAMäleon

Von der Provinz im Bayerischen Wald zum High-Tech-Landkreis



Jedes Jahr findet im Landkreis Cham die Ausbildungsinitiative Berufswahltag statt, ein Projekt, das die UNESCO-Kommission für „nachhaltige Entwicklung im Bildungsbereich“ unterstützt<sup>16</sup>. 400 regionale

Unternehmen tragen das Projekt zu Gunsten der Auszubildenden: Der Bedarf an Stellen war 2005 zu 101% gedeckt<sup>17</sup>.

Auch die Arbeitslosenquote hat sich in den letzten Jahren positiv entwickelt: 1985 hatte der Landkreis Cham, abhängig vom saisonalen Fremdenverkehr, 20% Arbeitslose<sup>18</sup>. 20 Jahre später sind es noch 8,7%<sup>19</sup>. Dies zeigt, dass eine Umstrukturierung in der Wirtschaft stattgefunden haben muss, weg von Kurzarbeit hin zu nachhaltigen, zukunftsfähigen Geschäftsideen.

Durch Vernetzung von Verwaltung und Unternehmern, Vereinfachung der Bürokratie, Bildungseinrichtungen für qualifizierte Arbeitskräfte und Förderung „weicher Standortfaktoren“ (Lebensqualität, Wirtschaftsklima, Freizeitwert)

<sup>16</sup> Berufswahltag.de (2007), Landkreis Cham (2007)

<sup>17</sup> Arbeitsamt Schwandorf-Cham (April 2007)

<sup>18</sup> Landkreis Cham in Zusammenarbeit mit dem Aktionskreis Landkreis Cham e.V. (2002), S.21

<sup>19</sup> Bundesagentur für Arbeit, April 2007

ist es Cham gelungen, neueste Wirtschaftszweige aus dem Bereich Kommunikation, Mechatronik, Medizin-, Kunststoff- und Umwelttechnologie in der Region anzusiedeln<sup>20</sup>. Die Wirtschaft floriert, ganz ohne Autobahn. Über eine halbe Stunde benötigt man von Cham bis zum nächsten Autobahnanschluss, eine Stunde bis zur nächsten großen Stadt, Regensburg<sup>21</sup>. Dafür wurde der öffentliche Nahverkehr ausgebaut. Es gibt 60 Buslinien, darunter sogar einen „Diskobus“ für junge Leute. Außerdem gibt es Busanbindungen bis nach München und Berlin.<sup>22</sup>

Cham hat alle Möglichkeiten seiner isolierten Stellung an der tschechischen Grenze ausgeschöpft: Klein- und mittelständischen Betrieben wurde das Überleben gesichert, die regionale Wirtschaft unabhängig von den Großzentren gestärkt. Die Öffnung des Ostens nützt Cham zum Brückenschlag nach Tschechien, wo der Landkreis Ideen austauschen und sein Konzept vermitteln möchte<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> Landkreis Cham in Zusammenarbeit mit dem Aktionskreis Landkreis Cham e.V. (2002), S. 6-11

<sup>21</sup> Angaben von google maps (April 2007)

<sup>22</sup> Landkreis Cham (2007): Busverbindungen

<sup>23</sup> Landkreis Cham (2004)

## Straßen bringen Jobs – Ein Mythos

Die Beispiele Hof und Cham sind wohl extrem, aber keine Einzelphänomene. Coburg, Schweinfurth, Bayreuth und Lichtenfels leiden bei ebenso guter Autobahnbindung unter den gleichen Symptomen wie Hof. Das Ostallgäu und der Kreis Neuburg a.d. Donau dagegen liegen nicht gerade am "Nabel der Welt", aber die Wirtschaft gedeiht<sup>24</sup>.

Natürlich ist eine gut ausgebaute Infrastruktur Basis für eine funktionierende Wirtschaft. Bayern verfügt allerdings schon über ein sehr engmaschiges Fernstraßennetz. Die durchschnittliche Entfernung einer bayerischen Gemeinde von der nächsten Autobahnauffahrt beträgt 15 Minuten<sup>25</sup>. Das liegt deutlich unter dem von der Bundesverkehrswegeplanung vorgegebenen Referenzwert von 23 Minuten für ein ideal ausgebautes Straßennetz<sup>26</sup>.

Daher stellt sich die Frage, inwieweit die ständige Erweiterung des Fernstraßennetzes in Bayern tatsächlich noch von Nutzen sein kann.

Seit der Gründung der Bundesrepublik betreiben deutsche und bayerische Regierungen eine expansive Straßenbaupolitik. Milliarden schwere Mammutprojekte, wie der Bau der Ostseeautobahn in Mecklenburg-Vorpommern (1,83 Mrd. €)<sup>27</sup> oder der A 71 Schweinfurt-Erfurt (1,6 Mrd. €)<sup>28</sup> bilden den Schwerpunkt der Investitionen. Bis zu 25 Millionen Euro<sup>29</sup> hat ein Kilometer der 183 km langen A71 gekostet. Die Strecke ist eine der teuersten Straßen, die in Deutschland je gebaut wurden.<sup>30</sup>

<sup>24</sup> Bundesagentur für Arbeit, Statistisches Landesamt Bayern (April 2007)

<sup>25</sup> Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2004)

<sup>26</sup> Hettlich (2004), S.9

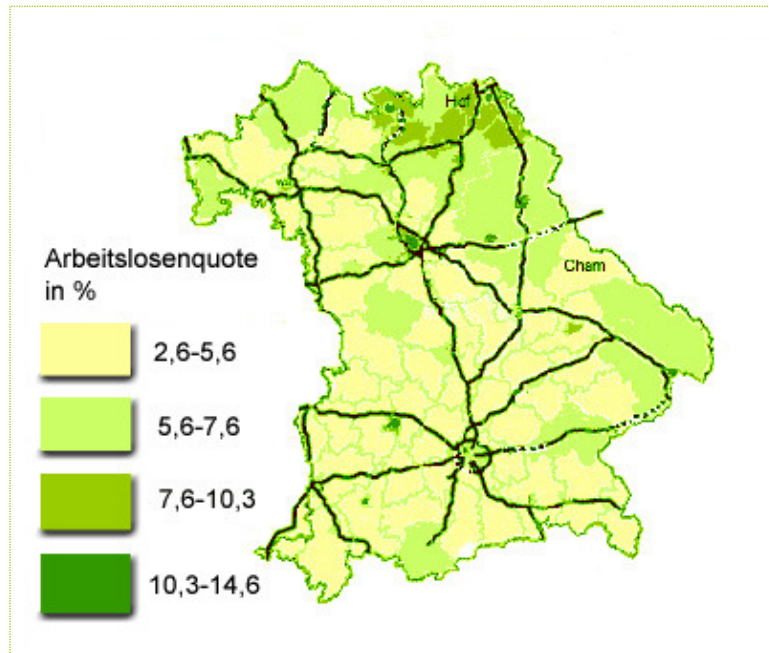
<sup>27</sup> DEGES (2007)

<sup>28</sup> Wikipedia (April 2007)

<sup>29</sup> structurae (April 2007)

<sup>30</sup> Wikipedia (April 2007)

Über ökonomischere und zukunftsfähigere Alternativen wird nicht nachgedacht. Hauptargument für derartige Projekte ist, dass die Erschließung peripherer Gegenden durch einen Autobahnneubau automatisch zum Aufschwung der regionalen Wirtschaft führt. Durch schnellere Erreichbarkeit und kürzere Transportwege soll die Attraktivität der Region steigen, neues Gewerbe soll sich ansiedeln und Arbeitsplätze geschaffen werden. Dies ist ein Mythos der Straßenbaulobby, der bisher durch keine unabhängige, wissenschaftliche Studie gestützt werden konnte.<sup>31</sup>



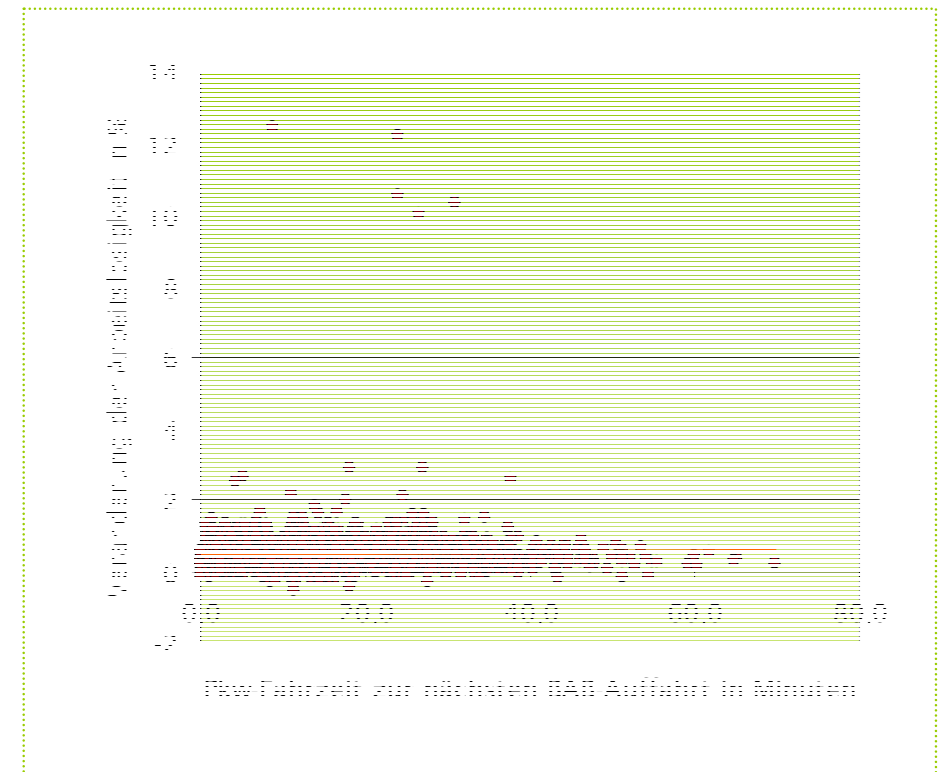
Arbeitslosigkeit im Dezember 2006<sup>32</sup> und Autobahnnetz in Bayern – Kein ersichtlicher Zusammenhang

<sup>31</sup> Vgl. Lutter (1980/81), Brückl (2004), Hettlich (2004), SACTRA (1998), SRU (2005)

<sup>32</sup> Bundesagentur für Arbeit (April 2007)

## Straßenlos – Chancenlos?

In der Tat stellt sich heraus, dass die Nähe zur nächsten Autobahnauffahrt den bayerischen Gemeinden keine Verbesserung in Bezug auf die Arbeitslosigkeit gebracht hat. Untersucht wurde die Entwicklung der Arbeitslosenzahlen zwischen 2000 und 2005<sup>33</sup> im Verhältnis zur Fahrzeit zur nächsten Autobahnauffahrt in Minuten<sup>34</sup>.



<sup>33</sup> Bundesagentur für Arbeit (April 2005)

<sup>34</sup> Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2004)

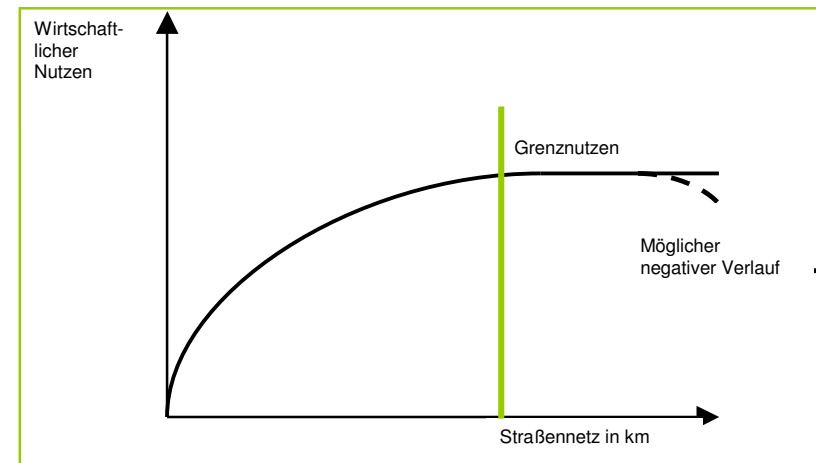
Im Diagramm wird ersichtlich, dass die Arbeitslosigkeit in autobahnfernen Gemeinden nicht mehr zugenommen hat, als in nahegelegenen. Gemeinden, in denen die Arbeitslosigkeit besonders gewachsen ist, haben keine überdurchschnittlich lange Fahrzeit zur Autobahn. Wie die Trendlinie zeigt, besteht überhaupt **kein signifikanter Zusammenhang** zwischen Arbeitslosigkeitsentwicklung und Fahrzeit.

Zwar ist es kaum möglich, innerhalb weniger Jahre Daten darüber zu erheben, ob ein Straßenneubau direkten Einfluss auf den Arbeitsmarkt genommen hat. Doch wenn in den Gemeinden, die näher an der Autobahn liegen, die Arbeitslosigkeit nicht stärker sinkt als in den autobahnfernen, so kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass die Erschließung entfernter Gemeinden dort zu einer Senkung der Arbeitslosigkeit führt.



## Straßennetz gesättigt

In der ökonomischen Theorie spricht man von einem Grenznutzen, der Null beträgt: Ab einem bestimmten Punkt bringt weiteres Wachstum keinen zusätzlichen Nutzen mehr. Wenn das Straßennetz stets weiter ausgebaut wird, führt es ab einem Sättigungspunkt nicht mehr dazu, Beschäftigung signifikant zu fördern<sup>35</sup>.



Dieser Punkt ist bereits erreicht. Dies bestätigt neben der vorliegenden Untersuchung auch das Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen:

<sup>35</sup> Lutter (1980), S. 160

*„Deutschland verfügt im europäischen Vergleich neben den Niederlanden und Belgien bereits über die höchste Netzdichte bei der Fernverkehrsinfrastruktur (...). In Anbetracht dieses bereits bestehenden Vernetzungsniveaus sind die wirtschaftlichen Struktureffekte eines weiteren Ausbaus schwer zu kalkulieren. (...) Infrastrukturbedingte Transportkostenreduzierungen ermöglichen zwar erhöhte Arbeitsteilung, steigende Skalenanträge in der Produktion und reduzieren die Marktmacht regionaler Anbieter. Die Stärke dieser technologischen und pekuniären Wohlfahrtsimpulse ist jedoch sehr stark vom jeweiligen Ausgangsniveau der Infrastruktur abhängig. Während diese Effekte in Regionen mit unterentwickelter Infrastruktur beträchtlich sein können, fallen sie in Wirtschaftsräumen wie Deutschland, in denen die Infrastrukturausstattung bereits die Nutzung von Agglomerationsvorteilen ermöglicht und starken Wettbewerbsdruck geschaffen hat, eher niedrig aus.“<sup>36</sup>*

Unter bestimmten Umständen kann stetiger Neubau von Straßen sogar schädlich für die regionale Wirtschaft sein<sup>37</sup>.

<sup>36</sup> SRU (Juni 2005), S.209

<sup>37</sup> Brückl (2004), S. 12 , Rieder (1996), S.11-12

## Warum bringen zusätzliche Straßen keinen Aufschwung?

- **Ortsansässigkeit von Kleinunternehmen:**  
Die meisten klein- und mittelständischen Unternehmen unterhalten ihren Betrieb traditionell am Wohnort. Da sie auf den Markt in der Region ausgerichtet sind, ist die Fernstraßenanbindung nicht von Bedeutung<sup>38</sup>.
- **Andere Faktoren überwiegen:**  
Die Straßenanbindung ist für Unternehmen nur ein Standortfaktor unter vielen. Auch die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften, Grundstückspreise, regionale Unternehmensförderung und das Image der Region spielen eine bedeutende Rolle, um nur einige Faktoren zu nennen<sup>39</sup>.
- **Minimalanteil der Transportkosten:**  
Die Transportkosten machen nur 2% des Umsatzes eines Unternehmens aus. Selbst wenn durch einen Straßenneubau die Transportkosten um 10% gesenkt werden, nehmen Produktionskosten insgesamt nur um 0,2% ab<sup>40</sup>.
- **Branchenabhängigkeit:**  
Wie wichtig die Verkehrsanbindung für ein Unternehmen ist, hängt von der Branche ab. So ist für das Speditions- und Automobilgewerbe die Straßenanbindung wichtig.

<sup>38</sup> Lutter (1981), S.158

<sup>39</sup> vgl. Brückl (2007), Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (1999)

<sup>40</sup> vgl. Rieder (1996), S.4

Stellt ein Unternehmen große, schwere Produkte her, zum Beispiel Stahlträger, sind kurze Transportwege von großem Vorteil, weil der Transport teuer ist. Sind die Produkte klein und leicht, aber wertvoll, so sind die Transportkosten unwesentlich<sup>41</sup>.

- **Technologisierung der Wirtschaft:**

Die deutsche Wirtschaft hat sich verändert – Kernprodukte der Zukunft stammen zum Großteil aus dem Bereich der Hochtechnologie. Computerchips, Software, Computerteile oder Bauteile für Solaranlagen sind klein und leicht zu transportieren.

Trotzdem hat der Neubau von Straßen Einfluss auf die regionale Wirtschaft. Zwar wird sie nicht angekurbelt, aber verschiedene Faktoren strukturieren sie maßgeblich um:

---

<sup>41</sup> vgl. Blum (2004), S.380

## Folgen für die regionale Wirtschaft

- **Mitversorgung durch Großbetriebe:**

Durch die schnellere Verbindung der peripheren Gemeinden mit wirtschaftsstarken Ballungsräumen ist es für überregionale Großbetriebe leichter, diese Räume mitzuversorgen. Die langen Transportwege als Barrieren entfallen. Somit sind regional tätige Unternehmen nicht mehr wettbewerbsfähig genug, um zu überleben<sup>42</sup>.

- **Fusion als Ausweg:**

Dies führt dazu, dass die kleineren, ortsansässigen Unternehmen gezwungen sind, sich aufzulösen oder zu fusionieren. Dadurch gehen Arbeitsplätze in der Region verloren<sup>43</sup>.

- **Konzentration statt Induktion:**

Meist siedeln sich keine neuen Betriebe in Gewerbegebieten an neuen Autobahnen an, sondern bereits bestehende Betriebe ziehen um, weil sie sich innerhalb der Region den günstigsten Standort suchen. Damit zieht das Gewerbe aus den Kommunen aus, es entstehen längere Arbeitswege, aber keine Arbeitsplätze. Neue Straßen induzieren also keine neue Wirtschaftskraft, sondern sie konzentrieren sie<sup>44</sup>.

- **Neuansiedlung von Ketten:**

Besonders in speziell geförderten Gewerbegebieten entlang neuer Straßen siedeln sich überregionale

---

<sup>42</sup> Knop (1976), S.221-226

<sup>43</sup> Brückl (2004), S.5

<sup>44</sup> Bürgerinitiative gegen eine Fichtelgebirgsautobahn (2007)

Kettenbetriebe, wie Tankstellen, Bäcker, Elektro- und Supermärkte an. Die lokalen Betriebe haben keine Chance gegen rationalisierte Großkonzerne, das Lohnniveau sinkt.

- **Ausbluten der Dorfstrukturen:**

Neue Straßen führen an den Gemeinden vorbei. Hierdurch kann die Wirtschaft der Gemeinde radikal geschädigt werden. Betriebe, die teilweise auf Durchgangsverkehr angewiesen waren, zum Beispiel Kiosks, Tankstellen, Bäcker oder Gaststätten, verlieren wichtige Einnahmequellen und schließen.

- **Abfluss der Einkaufskraft:**

Auch die Einwohner der Gemeinden können über die neue Autobahn Ballungszentren leichter erreichen und erledigen dort ihre Einkäufe, weil das Angebot größer ist. Durch diese Sogwirkung verlieren die lokalen Unternehmen ihre Kundschaft<sup>45</sup>.

- **Anreiz für Pendler:**

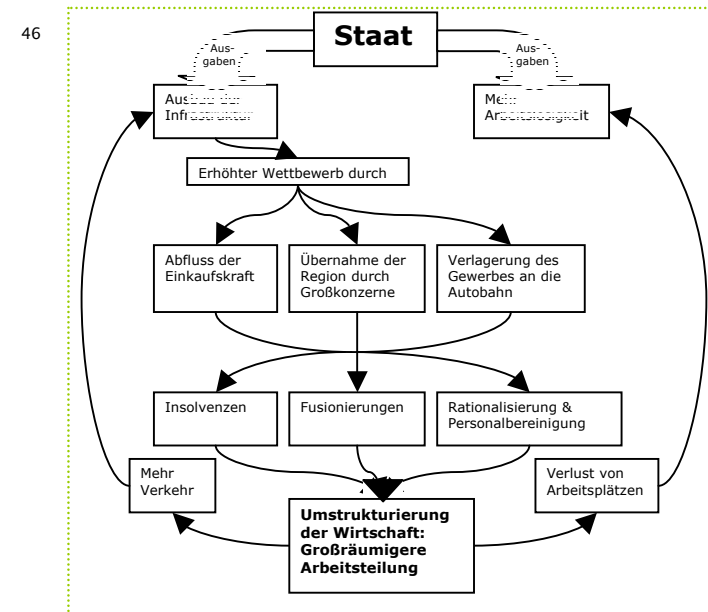
Da die Gemeinden schneller zu erreichen sind, ziehen sie auch Pendler aus anderen Gegenden an. Das heißt, die Beschäftigungsmöglichkeiten der ortsansässigen Bevölkerung gehen zurück. Diese müssen sich Arbeitsplätze außerhalb der Region suchen, also auch pendeln. Das Pendeln ist teuer für die Arbeitnehmer. Doch auch dem Staat entstehen weitere Kosten durch das Ausrichten der Pendlerpauschale. Es hat also für Bürger und Staat finanzielle Nachteile, wenn der Arbeitsplatz nicht am Wohnort ist.

<sup>45</sup> Heuser, Reh (2004), S. 12-13

Diese Umstrukturierungen führen dazu, dass es eine großräumigere Arbeitsteilung gibt. Dadurch müssen Waren weiter transportiert werden. Auch die Arbeitswege werden länger. Es entstehen mehr Verkehr und neue Zwänge, die Infrastruktur erneut auszubauen.

Darüber hinaus können die dargestellten Veränderungen die Arbeitslosigkeit steigern.

Neben Bau und Unterhalt für die Straßen entstehen für den Staat unter Umständen zusätzliche Kosten für den weiteren Ausbau der Infrastruktur, sowie für Sozialleistungen.



<sup>46</sup> vgl. Brückl (2004), S.5

## Gewinner und Verlierer

Straßen wirken in zwei Richtungen. Dabei gibt es Gewinner und Verlierer.

Offenbar sind es nicht die Einwohner der ländlichen Gemeinden, denen durch den Neubau einer Straße geholfen wird. Vielmehr zerstören die Effekte Kleinbetriebe. Die Region gerät in die Abhängigkeit der umliegenden Oberzentren. Bereits bestehende Entwicklungsgefälle verstärken sich sogar noch. Denn je schwächer die Wirtschaft schon ist, umso wahrscheinlicher ist es, dass eine wirtschaftliche starke Region sie wegen der besseren Anbindung mitversorgt. Große Konzerne und wirtschaftsstarke Räume profitieren.<sup>47</sup>

Außerdem verliert der ländliche Raum seinen charakteristischen Vorteil: Die Attraktivität als Naherholungs-, Freizeit- und damit Fremdenverkehrsgebiet weicht Lärm und Abgasen. Ein ehemals einzigartiger Natur- und Kulturraum verwandelt sich in eine normierte Straßenlandschaft.

Aus einer selbständigen Region wird ein Durchfahrtsraum.



Verlassene Tankstelle in Röttenbach bei Roth

<sup>47</sup> vgl. SACTRA (1998), S.8, Rieder (1996), S.11f.



## Zukunftsorientierung?

Straßenbau führt nicht grundsätzlich zu einem regionalen oder zu einem breitflächigen Aufschwung der Wirtschaft<sup>48</sup>. Es sind andere Faktoren, die die Voraussetzung für Wirtschaftswachstum bieten. Straßenbau allein induziert keine Wirtschaftskraft.

In jedem Fall muss eine individuell angepasste Detailstudie über die spezifischen lokalen Umstände vor einem Straßenneubau angefertigt werden. Nur wenn die Bedingungen erfüllt sind, die zu mehr Arbeitsplätzen führen, und alle anderen Kapazitäten ausgeschöpft sind, kann über den Bau nachgedacht werden<sup>49</sup>. Es muss ermittelt werden, ob die Straße volkswirtschaftlichen Nutzen bringt.

Selbstverständlich müssen hier auch ökologische Überlegungen miteinbezogen werden:

- **Zerschneidung von Lebensräumen:**  
Durch die Erschließung von ländlichen Räumen werden zusammenhängende Natur- und Waldgebiete zerteilt. Für viele Tierarten sind Straßen unüberwindbare Barrieren. Durch Isolation erschwert sich die Fortpflanzung und Nahrungssuche. Dies führt zu einer Abnahme der Artenvielfalt;
- **Lärm:**  
Für Menschen führt ständiger Lärm zu Kopfschmerzen, Stress und Konzentrationsschwierigkeiten. Die Herzfrequenz erhöht sich bis hin zu Panikattacken, der

<sup>48</sup> vgl. Puls (2004), S. 3: „Mit dem Bau einer neuen Autobahn wird das große Wirtschaftswunder nicht stattfinden“

<sup>49</sup> SACTRA (1998), S. 3,10, Blum (2004), S. 379

natürliche Tagesablauf und die Kommunikationsfähigkeit werden gestört;

- **Luftverschmutzung:**  
Gesundheitsschädliche Abgase und Feinstaub belasten Anwohner. Außerdem verliert die Region, ebenso wie durch die Lärmbelastung, ihren Wert als Erholungsraum;
- **CO<sub>2</sub>-Ausstoß:**  
Eine neue Straße bringt Anreiz für mehr Verkehr. Der Kohlendioxid ausstoß steigt, der Klimawandel wird beschleunigt.

Von Bundeskanzlerin Angela Merkel selbst wurde ein weltweites Umdenken angesichts des Klimawandels gefordert. Doch in der Verkehrspolitik der Bundesregierung ist dieser Ansatz kaum erkennbar: Nach wie vor hat der Straßenverkehr sowohl im Individual- als auch im Güterbereich Priorität. Obwohl es im Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes von 2000–2006 heißt, „mit 34.000 km Schienenwegen, 53.000 km Bundesfernstraßen und 7.300 km Bundeswasserwegen zeichnet sich das deutsche Verkehrsnetz durch einen hohen Erschließungsgrad aus“<sup>50</sup>, werden 22,4 Mrd. € als Finanzbedarf für abzuschließende oder zu beginnende Bedarfsplanprojekte im Straßenbau vorgesehen. Der Neubau von weiteren 760 km Autobahn für rund 5,9 Mrd. € wird geplant, darüber hinaus die Erweiterung von 970 km für 6,6 Mrd. €<sup>51</sup>.

Dieser Widerspruch zwischen Reden und Handeln in der Verkehrsplanung zeigt, wie unstimmig die deutsche Verkehrspolitik in sich ist.

<sup>50</sup> IRP, S.17

<sup>51</sup> IRP, S.21

Dabei trägt gerade die Verkehrspolitik enorme Verantwortung für den Klimawandel. Sie ist verpflichtet zu handeln. Denn im Vergleich zu anderen Sektoren steigt die durch den ständig zunehmenden Verkehr ausgelöste Kohlenstoffdioxid-Belastung immens. 20% der Gesamtemissionen fallen auf den Verkehr, davon 93,7% auf den Straßenverkehr<sup>52</sup>.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, wie sinnvoll es langfristig ist, das Straßennetz für immer mehr Verkehrsteilnehmer auszubauen. Die Bevölkerung Deutschlands nimmt ab. Die geringen Geburtenraten werden nicht mehr wie in den 90er Jahren durch Einwanderung ausgeglichen. Dies wird letztendlich zu einer Konzentration der Bevölkerung in den Ballungsräumen führen, die peripheren Landstriche verlieren an Bedeutung.

Vor allem ist die Investition in den Straßenbau aber deshalb absurd, weil die Ölreserven in absehbarer Zeit enden werden. Durch den rasant steigenden Benzinpreis wird der Straßenverkehr zwangsweise abnehmen. Bisher gibt es keine vergleichbar effizienten alternativen Treibstoffe für Kraftfahrzeuge. Solange die Zukunft des Automobilverkehrs ungewiss ist, macht es keinen Sinn, neue Straßen zu bauen.

---

<sup>52</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2007)

## Straßenbau? – Stopp!

Aus wirtschaftlicher, ökologischer, soziologischer und finanzieller Sicht macht Straßenbau im 21. Jahrhundert keinen Sinn mehr! Deshalb fordern wir:

- Schluss mit dem Neubau von Fernstraßen! Milliarden fließen in prestigeträchtige, undurchdachte Projekte – für sinnvolle, bürgernahe Verkehrslösungen bleibt kein Geld;
- Priorität haben Sanierung und Optimierung bereits bestehender Straßen! Vor allem in Ballungsräumen gibt es eine Vielzahl überlasteter Straßen, deren Erweiterung dringend und preiswert wäre;
- Mehr Geld für den Ausbau des Bahnnetzes im Personen- und Güterbereich! Die Schiene ist der klimafreundliche Verkehrsweg der Zukunft;
- Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs! Umweltverträgliche Bürgermobilität überall in Deutschland – auch für junge Menschen und Senioren;
- Umdenken bei Städtebaukonzepten: Weg von Siedlungen „auf der grünen Wiese“, hin zur „Stadt der kurzen Wege“ und selbstversorgungsfähigen, vernetzten Kommunen.

## Literaturverzeichnis

### **Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie**

(1999): „Die Arbeitsmarkregion Hof – Beschreibung und Analyse der regionalen Wirtschaft“, München

### **Beratendes Komitee zur Fernstraßenbeurteilung der Regierung**

**Großbritanniens (SACTRA)** (1998): Endbericht in der unauthorisierten Übersetzung von Fred Loose und Gerrit Schrammen  
<http://www.ags7.at/dl/sactra.pdf>  
 aufgerufen am 27.04.2007

**Berufswahltag.de** (2007): „Gute Perspektiven für junge Leute im Landkreis Cham“  
<http://www.regioport.com/beruf/default/index.jsp>  
 aufgerufen am 27.04.2007

**Bildungswerk des Bund Naturschutz** (2004): „Mythos Autobahn – Bringen immer perfektere Straßen noch einen Nutzen für regionales Wirtschaften?“ – Ergebnisse einer Tagung über den Zusammenhang zwischen Verkehrsinvestitionen und Wirtschaftswachstum am 24./25.9.04 in Dorfen, Oberbayern  
[http://www.bund.net/verkehr/themen/themen\\_7/files/2907\\_kongressrea der.pdf](http://www.bund.net/verkehr/themen/themen_7/files/2907_kongressrea der.pdf)  
 aufgerufen am 27.04.2007

**Blum, Ulrich** (2004): „Raumwirtschaftliche Effizienz von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen“  
 In Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6.2004  
 Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

**BMVBS-Dossier** (2003): Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bundesverkehrswegeplan 2003, Projektinformationssystem ( PRINS), Berlin.

**Bürgerinitiative gegen Weststraße A20** (2001): „Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft: Wirtschaftlichkeit der A20-West in Frage gestellt“  
[http://www.ags7.at/dl/wirtschaftlichkeit\\_der\\_a20.pdf](http://www.ags7.at/dl/wirtschaftlichkeit_der_a20.pdf)  
 aufgerufen am 27.04.2007

**Brückl, Stephan** (2007): „Der Transit – Folgen und Alternativen für die Entwicklung der Regionen“  
[http://www.aurora-magazin.at/gesellschaft/global\\_brueckl.htm](http://www.aurora-magazin.at/gesellschaft/global_brueckl.htm)  
 aufgerufen am 27.04.2007

**Brückl, Stephan** (2004): Pressekonferenz zur Frage „Bringen uns mehr Straßen und mehr Verkehr mehr wirtschaftliche Entwicklung“ – Fortschreibung und Überprüfung zentraler Aussagen der Studie „Kostenwahrheit – Infrastruktur und wirtschaftliche Wirtschaft“ (1996), Süddeutsches Institut für Nachhaltige Entwicklung und Öko-Logistik GmbH, Augsburg  
[http://www.ags7.at/dl/mehr\\_strassen.pdf](http://www.ags7.at/dl/mehr_strassen.pdf) (18.04.2007)  
 aufgerufen am 27.04.2007

**Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung** (1999): „Beschäftigungswirkungen – B50/Hochmoselbrücke in Rheinland-Pfalz“, Bonn

**Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung** (2005): Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland, Bonn.

**Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** (2007): „Emissionsentwicklung in Deutschland seit 1990 – Allgemeine Auswertung“  
[http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/hintergrund/Trendtabellen\\_Emissionen\\_DE\\_1990\\_2004\\_CO2.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/hintergrund/Trendtabellen_Emissionen_DE_1990_2004_CO2.pdf)  
 aufgerufen am 27.04.2007

**Bürgerinitiative gegen eine Fichtelgebirgsautobahn** (2007): „Warum gegen eine Autobahn?“  
<http://www.fichtelgebirgsautobahn.de/index.php?name=News&file=article&sid=2>

aufgerufen am 27.04.2007

**Deutscher Bundestag** (2006): Antwort der Bundesregierung, Drucksache16/2537, Berlin.

**Deutscher Bundestag** (2006): Plenarprotkoll 16/62, Stenografischer Bericht, 62. Sitzung, Gekürzte Fassung, Abgeordnetenbüro Rainer Steenblock, Berlin.

**Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)** (2007): <http://www.deges.de/vde10.html> aufgerufen am 27.04.2007

**Hettlich, Peter** (2004): „Jobmaschine Straßenbau?“ – Standortwirkungen von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Ostdeutschland am Beispiel des Autobahnbaus, Berlin

**Heuser, Tilman; Dr. Reh, Herrmann** (2004): «BUND-Schwarzbuch zum Fernstraßenbau in Deutschland“ – Integrierte Verkehrsplanung für eine zukunftsfähige Mobilität, Berlin

**Knop, B.H.** (1976): „Verkehr und regionaler Entwicklungsstand“, Bochum

**Kunter, Walter:** „Regionalismus-Wirtschaft-Autobahnen.“ – Eine Zusammenfassung bekannter Studien und Fakten [http://www.ags7.at/dl/regionalismus\\_wirtschaft\\_autobahnen.pdf](http://www.ags7.at/dl/regionalismus_wirtschaft_autobahnen.pdf) aufgerufen am 27.04.2007

**Landkreis Cham** (2004): Botschafterflyer „Beste Aussichten für den Landkreis Cham“, Cham

**Landkreis Cham** (2007): Busverbindungen <http://www.landkreis-cham.de/struktur/21/busverbindungen/> aufgerufen am 27.04.2007

**Landkreis Cham** (2007): „Chamer Berufswahltag von der UNESCO ausgezeichnet“

<http://www.landkreis-cham.de/presenet/pressearchiv/07020901.asp> aufgerufen am 27.04.2007

**Landkreis Cham in Zusammenarbeit mit dem Aktionskreis Landkreis Cham e.V.** (2002): „Haben Sie schon ihre Strategie für das Jahr 2020? – Fakten, Chancen und Visionen einer modernen Wirtschaftsregion“, Cham

**Landkreis Hof** (2007): Übersichten zum verarbeitenden Gewerbe [javascript:onclick=fenster\('tabelle\\_verarb.htm'\)](http://www.landkreis-hof.de/wirtschaftsraum.htm) aufgerufen am 27.04.2007

**Landkreis Hof** (2007): Wirtschaft <http://www.landkreis-hof.de/wirtschaftsraum.htm> aufgerufen am 27.04.2007

**Lutter, Horst** (1980): „Raumwirksamkeit von Fernstraßen“, Bonn

**Lutter, Horst** (1981): „Raumwirksamkeit von Fernstraßen“, in: Informationen zur Raumentwicklung, Hefte 3/4

**Puls, Thomas** (2004): „Verbesserte Erreichbarkeit erzielt keine großen ökonomischen Effekte“  
In: Bildungswerk des Bund Naturschutz (2004): „Mythos Autobahn – Bringen immer perfektere Straßen noch einen Nutzen für regionales Wirtschaften?“ – Ergebnisse einer Tagung über den Zusammenhang zwischen Verkehrsinvestitionen und Wirtschaftswachstum am 24./25.9.04 in Dorfen, Oberbayern [http://www.bund.net/verkehr/themen/themen\\_7/files/2907\\_kongressrea der.pdf](http://www.bund.net/verkehr/themen/themen_7/files/2907_kongressrea der.pdf) aufgerufen am 27.04.2007

**Dr. Rieder, Stefan** (1996): „Autobahnbau als Instrument zur Förderung regionaler Wirtschaft?“ – Eine Analyse aus Sicht der Ökonomie und der Politikwissenschaft, Interface Institut für Politikstudien, Luzern

**SRU (Rat von Sachverständigen für Umweltfragen)** (Juni 2005): „Umwelt und Straßenverkehr: Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr“ – Sondergutachten

**Structurae** (V.i.S.d.P. Janberg, Nicolas) (2005): „Tunnel Rennsteig“  
<http://de.structurae.de/structures/data/index.cfm?ID=s0000839>  
aufgerufen am 27.04.2007

**Wikipedia** (April 2007): “Bundesautobahn 71”  
[http://de.wikipedia.org/wiki/Bundesautobahn\\_71](http://de.wikipedia.org/wiki/Bundesautobahn_71)  
aufgerufen am 27.04.2007



**Herausgeber:**

Dr. Anton Hofreiter  
Mitglied des Deutschen Bundestages  
Bündnis 90/Die Grünen

Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

[www.toni-hofreiter.de](http://www.toni-hofreiter.de)

**Schutzgebühr:**

1,00 €