

Klemmer, Paul

Article — Digitized Version

Modernisierung der ostdeutschen Wirtschaft als regionalpolitisches Problem

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Klemmer, Paul (1990) : Modernisierung der ostdeutschen Wirtschaft als regionalpolitisches Problem, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 70, Iss. 11, pp. 557-561

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136696>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Paul Klemmer

Modernisierung der ostdeutschen Wirtschaft als regionalpolitisches Problem

Nach der deutschen Wiedervereinigung steht die Politik nun vor der Aufgabe, das enorme wirtschaftliche Gefälle zwischen Ost- und Westdeutschland möglichst zügig einzuebnen. Welchen Beitrag kann die Regionalpolitik zum Abbau der bestehenden Disparitäten leisten?

Die regionale Wirtschaftspolitik muß sich gegenwärtig einer Reihe wichtiger Herausforderungen stellen. Zu ihnen zählen vor allem

□ die europäische Integration, die über die Herausbildung eines einheitlichen Wirtschaftsraumes nicht nur eine verbesserte Ausnutzung großbetrieblicher Produktionsvorteile gestattet, sondern hierbei auch den raumstrukturell relevanten Prozeß der Globalisierung der betrieblichen Absatz- und Beschaffungsmärkte, der Internationalisierung der Produktion sowie der die großen Zentren begünstigenden Tertiärisierung der Wirtschaft beschleunigt und eine Deregulierung bisher geschützter Bereiche (etwa im Energie- und Dienstleistungsbereich) in Angriff nimmt, welche eine Verschärfung des Preis- bzw. Standortwettbewerbs mit wichtigen Implikationen für die Regionalstruktur bewirken wird,

□ die hier näher zu behandelnde Wiedervereinigung der beiden Teile Deutschlands,

□ die wirtschaftliche und politische Öffnung der osteuropäischen Nachbarstaaten nach Westen samt der Transformation ihrer Wirtschaftssysteme, was – falls beides durchgehalten werden kann – längerfristig ein gewaltiges Kaufkraft- und Wachstumspotential erschließen und die zentrale Lage Deutschlands stärken wird, sowie schließlich

□ die großräumigen Umwelt- und Ressourcenprobleme, die eine gravierende Änderung standortrelevanter Gegebenheiten (z.B. der Energie-, Versorgungs- und Entsorgungspreise) mit nachfolgenden strukturellen Anpassungsreaktionen auslösen können.

Von diesen Herausforderungen steht gegenwärtig vor allem die am 1. Juli dieses Jahres erfolgte Integration der ehemaligen DDR in den Währungs-, Wirtschafts- und Sozialraum der Bundesrepublik sowie die Wiedervereinigung vom 3. Oktober im Vordergrund der wissenschaftlichen und politischen Diskussion. Die wirtschaftspolitische Herausforderung ergibt sich hierbei vor allem aus den immer offenkundiger werdenden strukturellen Anpassungsproblemen der neuen Bundesländer. Von einem Tag auf den anderen änderten sich dort nämlich Preise, Abgaben, außenwirtschaftliche Bedingungen, Lagegegebenheiten und rechtliche Rahmenbedingungen. Über Nacht wurde die ostdeutsche Wirtschaft der internationalen Konkurrenz ausgesetzt und ihr vermuteter, aber in diesem erschreckenden Ausmaß kaum erwarteter Produktivitäts- und Strukturrückstand, der sich regional teilweise mit einer katastrophalen Belastung der Umwelt paart, sowie ihre total verschlissene Infrastruktur und die ausgelaugten bzw. ausgewohnten Bausubstanzen sichtbar. Ein Wirtschaftssystem stürzte, wie es ein ostdeutsches Wirtschaftsinstitut kürzlich treffend formulierte, wegen seiner „eklatanten ökonomischen Erfolgslosigkeit... wie ein Kartenhaus zusammen“¹, und seine wirtschaftsstrukturelle sowie mentale Hinterlassenschaft soll nun nach Beschluß der Politiker in einer Crash-Aktion saniert werden.

Prof. Dr. Paul Klemmer, 54, ist Präsident des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) in Essen und Ordinarius für Volkswirtschaftslehre am Seminar für Wirtschafts- und Finanzpolitik der Ruhr-Universität Bochum.

¹ Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung: Die ostdeutsche Wirtschaft 1990/1991. Trends und Perspektiven, Berlin (22. Oktober) 1990, S.5.

Die Einführung der Marktwirtschaft bildet sicherlich die wichtigste Voraussetzung für einen erfolgreichen Abschluß einer solchen Sanierungs- und Modernisierungsaktion. Die Realisierung der die Marktwirtschaft konstituierenden Prinzipien wird aber im Gegensatz zur vielzitierten Vergleichssituation von 1948 allein nicht ausreichen, um den erhofften und dringend benötigten wirtschaftlichen Aufschwung in Ostdeutschland zu induzieren. So fehlen einige der Voraussetzungen, die die wachstumsstimulierenden Kräfte der Marktwirtschaft 1948 voll zur Entfaltung kommen ließen, im heutigen Ostdeutschland. Beispielsweise mangelt es im Gegensatz zu 1948 im produzierenden Bereich wegen der schleppenden Privatisierung des alten Volksvermögens und der immer noch unklaren Verfügungsrechte über die vorhandenen Vermögensbestände an einer ausreichenden Zahl handlungsfähiger privater Akteure, und viele der vorhandenen Akteure werden kurzfristig nicht mit dem Problem der finanziellen Altlasten fertig.

Entfaltung von Wachstumsimpulsen

Vor allem muß man aber darauf hinweisen, daß es in Westdeutschland nach dem Zweiten Weltkrieg funktionierende Kommunen gab, die im Bereich der öffentlichen Investitionen Projekte zu planen und zu realisieren vermochten. Es existierten Verwaltungen, die Bauvorhaben Privater bearbeiten und genehmigen konnten, wobei die meisten der damaligen Genehmigungsvorschriften weniger komplex als heute und Nachbarschaftsinitiativen zur Verhinderung von Investitionsvorhaben die Ausnahme waren. Auch der größte Teil der Infrastruktur war 1948 trotz aller Kriegszerstörungen wieder funktionsfähig und strahlte keine entwicklungslimitierenden Engpaßeffekte aus.

Der Ausbildungsstand der Arbeitskräfte entsprach den technischen Anforderungen, und die vorhandenen Unternehmen hatten nicht nur wegen des großen Nachholbedarfs, sondern auch wegen der damals noch beachtlich hohen Regionalisierung der betrieblichen Absatz- und Beschaffungsmärkte, der vielfältigen internationalen Handelshemmnisse sowie des geringen Internationalisierungsgrades der Produktion eine starke Verkäufer- oder Marktposition, die sie recht schnell gute Gewinne erwirtschaften ließ. Auch von einer Ungeduld der Menschen konnte damals nicht die Rede sein. Bereits kleine materielle Fortschritte wurden als Erfolg gefeiert, alle mußten von unten anfangen und konnten sich ihrer materiellen Problemlage nicht durch Abwanderung entziehen. Der von den Alliierten verhängte Lohnstopp verhinderte außerdem in der Anfangsphase ein Davoneilen der Löhne vor der Produktivitätsentwicklung.

Umgekehrt ist heute, was die Entfaltung von Wachstumsimpulsen im ostdeutschen Raum angeht, manches einfacher. Ostdeutschland ist nun in einen funktionierenden Geld- und Kapitalmarkt integriert und erhält von seiten Westdeutschlands eine finanzielle Unterstützung, die über jene des Marshall-Planes hinausgehen wird. Westdeutschland und die dort anzutreffende Bereitschaft zum umfassenden Kapital- und Technologietransfer in die neuen Bundesländer werden zum wichtigsten Standortfaktor Ostdeutschlands. Eine berechtigte Chance zum raschen wirtschaftlichen Wachstum besteht somit und muß, nimmt man den Wunsch der dort lebenden Menschen nach rascher materieller Wohlstandsangleichung zur Kenntnis, schleunigst zur Entfaltung gebracht werden. Will man darum eine ökonomisch induzierte Abwanderung von Menschen nach Westdeutschland, die dort ebenfalls Probleme schaffen würde, verhindern, muß das sich gegenwärtig auftuende Wohlstandsgefälle abgebaut und eine Legitimierung der sich zunehmend am Westniveau orientierenden Lohnforderungen durch Produktivitätssteigerungen erreicht werden. Insofern kommt dem wirtschaftlichen Wachstum und damit auch der Frage nach den Möglichkeiten einer dieses Wachstum fördernden Wirtschaftspolitik gegenwärtig besondere Bedeutung zu.

Sie ist, was häufig übersehen wird, in der Anfangsphase auch im Sinne der Umweltpolitik. Führt doch jede Investition, die sich an westlichen Genehmigungsstandards orientieren muß, zwangsläufig auch zu sinkenden Emissionskoeffizienten je Produkteinheit sowie zu einer Reduktion der Ressourcenverschwendung. Konflikte mit dem Umweltschutz können sich demzufolge höchstens dort einstellen, wo über eine steigende Flächeninanspruchnahme in stärkerem Maße Freiraum in Anspruch genommen wird.

Die regionalpolitische Herausforderung

Handelt es sich bei der eben beschriebenen wirtschaftsstrukturellen Herausforderung Ostdeutschlands auch um regionalpolitische Problemstellungen, d.h. um Aufgaben, die mit Hilfe einer ergänzenden Regionalpolitik besser bewältigt werden können? Folgt man den üblichen Begründungsversuchen regionalpolitischer Aktivitäten, so kann man diese Frage durchaus bejahen und zunächst einmal darauf verweisen, daß das Grundanliegen der Regionalpolitik bevorzugt auf den Abbau regionaler Disparitäten ausgerichtet ist und im Rahmen einer Marktwirtschaft auch immer wieder bevorzugt mit dieser normativen Verpflichtung legitimiert wird. Regionalpolitik ist in diesem Sinne primär allokativer Verteilungspolitik im Raum, die die Realkapitalbildung in jenen Gebieten vorantreiben will, die hinter der allgemeinen Entwicklung

herhinken bzw. – gemessen an ökonomischen Erfolgsgrößen – einzubrechen drohen. Hierbei wird jedoch keine Dauersubventionierung, sondern die Schaffung von Strukturen angestrebt, die auch ohne weitere Hilfe im Feld der Marktkräfte zu überleben vermögen. Ein großer Teil der Förderaktivitäten, etwa bei der Bezuschussung des Ausbaus wirtschaftsnaher Infrastruktur, konzentriert sich hierbei auf die Schaffung von regionalen Entwicklungsvoraussetzungen, d.h. auf die räumliche Verteilung von Entwicklungschancen.

Akzeptiert man diese Zielausrichtung bzw. Begründung der regionalen Wirtschaftspolitik, kann man die zu bewältigende Ausgangssituation durchaus als regionalpolitische Herausforderung kennzeichnen. Sie bezieht sich einmal auf die Reduktion der großräumigen Disparitäten zwischen Ost- und Westdeutschland, kann zum anderen aber auch die Verringerung der sich längerfristig herausbildenden regionalen Disparitäten innerhalb der ehemaligen DDR zum Gegenstand haben.

Unter dem erstgenannten Aspekt muß danach gefragt werden, welche Barrieren den dringend benötigten privaten Kapital- und Technologietransfer von West nach Ost blockieren bzw. die Absorptionfähigkeit der ostdeutschen Wirtschaft begrenzen und darum von einer auf die Beseitigung von Engpässen hin orientierten Wirtschafts- oder Strukturpolitik aus dem Wege geräumt werden müssen. Um nämlich die gegenwärtigen großräumigen Disparitäten zwischen West- und Ostdeutschland innerhalb von zehn Jahren abzubauen, muß die ostdeutsche Wirtschaft – gemessen am realen Sozialprodukt je Erwerbstätigen – in einer Größenordnung von 7% bis 8% jährlich wachsen. Um eine solche Wachstumsrate zu realisieren, muß demzufolge ein möglichst hoher Anteil des Sozialprodukts der ostdeutschen Bundesländer in die Realkapitalbildung fließen, wobei die Erfahrungen mit der Umsetzung des Marshall-Planes nach dem Zweiten Weltkrieg zeigen, daß dieser Anteil nur selten die Grenze von 20% des Sozialprodukts zu überschreiten vermag². Diese Grenze wird in der Regel durch die für Investitionen erforderlichen Planungs-, Transport- und Ausreifungszeiten, die behördlichen Genehmigungsprozesse oder knappe Baukapazitäten bestimmt und würde für die ostdeutsche Wirtschaft nach RWI-Schätzungen gegenwärtig bei circa 60 bis 70 Mrd. DM liegen.

Eine solche Investitionstätigkeit zu finanzieren, dürfte angesichts des Sozialprodukts Westdeutschlands eigentlich kein Problem darstellen und würde im Falle der Realkapitalbildung auch eine Kreditfinanzierung rechtfertigen.

Das Finanzierungsproblem, welches zur Zeit so heiß diskutiert wird, besteht somit nicht in der finanziellen Überforderung durch explodierende Investitionsausgaben, sondern im Davonlaufen der konsumtiven Ausgaben. In der Hitze der jetzt entbrannten Finanzierungsdiskussion der deutschen Einheit übersieht man leider zu häufig, daß zur Problembewältigung – nämlich des möglichst schnellen Abbaus des großräumigen Wohlstandsgefälles – vor allem eine realwirtschaftliche Fragestellung beantwortet werden muß. Sie lautet: Welche Voraussetzungen müssen neben der Transformation des Wirtschaftssystems³ geschaffen bzw. welche Engpässe müssen beseitigt werden, damit die ostdeutschen Bundesländer von der privaten Wirtschaft umfassend als Produktions- und Investitionsstandort angenommen werden?

Der großräumige Disparitätenabbau

Eine wachstumspolitisch befriedigende Beantwortung dieser Frage verlangt zwecks Verhinderung einer sogenannten Verzettelung in Einzelmaßnahmen vor allem eine Prioritätensetzung, d. h. eine sogenannte sachliche Schwerpunktsetzung. Diese müßte neben dem möglichst schnellen Aufbau einer funktionsfähigen Verwaltung (institutionelle Infrastruktur) und der Schaffung arbeitsfähiger Kommunen⁴ vor allem die Beseitigung infrastruktureller Engpässe beinhalten. An erster Stelle einer solchen Prioritätenliste muß sicherlich die für eine arbeitsteilige und international verflochtene Wirtschaft so wichtige Telekommunikationsinfrastruktur stehen, an zweiter Stelle die Sanierung der Verkehrswege, an dritter die Gewährleistung einer funktionsfähigen Versorgung und Entsorgung.

Bereits der Ausbau der hoffnungslos überlasteten Telekommunikationsinfrastruktur kostet Zeit und könnte bis zur Realisierung einer mit Westdeutschland vergleichbaren Anschlußdichte sieben Jahre dauern und für die Verlegung des Netzes, die Mobilfunkversorgung usw. über 50 Mrd. DM verschlingen. Die Entwicklung privater Fernmeldedienste über Satelliten im Weltall könnte hier – zumindest für die Wirtschaft – bereits eine Beschleunigung erbringen. Bei der Sanierung der Verkehrsinfrastruktur bzw. dem Ausbau der Verkehrswege muß nicht nur die wachstumsbedingte Explosion des Güter- und Personenverkehrs, sondern auch die Anpassung der ostdeutschen Verkehrsteilung in Richtung des westdeutschen modal

² Vgl. H. Gebhardt, U. Heilemann, H. D. von Loeffelholz: *Finanzhilfen der Bundesrepublik für die DDR: Umfang, Formen, Wirkungen*, in: RWI-Mitteilungen, 40. Jg., 1989, S. 323 ff.

³ Solange die Eigentumsfrage noch nicht endgültig gelöst ist, kann von einer abgeschlossenen Transformation der staatlichen Kommandowirtschaft in eine Marktwirtschaft noch nicht die Rede sein.

⁴ Die Umsetzung von Fördermitteln in den Wiederaufbau der Infrastruktur verlangt z. B. Kommunen, die in der Lage sind, förderungswürdige Projekte zu planen und zu realisieren.

split, d. h. hin zum Straßenverkehr, beachtet werden. Da noch ungewiß ist, welche Zeitbedarfe für die Sanierung bzw. Modernisierung des Schienennetzes benötigt werden, sollte man daher darauf achten, daß die Straßenverkehrsinfrastruktur nicht zum entwicklungslimitierenden Faktor wird.

Der regionale Disparitätenabbau

Die bisherige Betrachtung sah das gesamte Gebiet der ehemaligen DDR als umfassenden Förderfall an. Kurzfristig mag eine solche Sicht und damit auch die generelle Kennzeichnung des gesamten ostdeutschen Raums als Fördergebiet akzeptabel erscheinen, längerfristig wird sie aber von einer stärker regionalisierten Betrachtung abgelöst sein. So wird sich auch in Ostdeutschland ein spezifisches regionales Disparitätenmuster herausbilden, über das gegenwärtig jedoch nur spekuliert werden kann.

Es ist aber zu vermuten, daß sich angesichts der bestehenden siedlungsstrukturellen Gegebenheiten sowie der großräumigen Lagevorteile und -nachteile allmählich ein West-Ost- sowie ein Süd-Nord-Gefälle herauschälen wird, welches – analog zu Westdeutschland – längerfristig einen harten Kern dünn besiedelter, peripher gelegener Räume ohne attraktive Zentren aufweisen wird. Umgekehrt muß aber auch gesehen werden, daß weite Teile des ostdeutschen ländlichen Raumes angesichts ihrer topographischen Situation, der guten Bodenqualitäten und dem noch nicht voll ausgeschöpften Arbeitsproduktivitätspotentials, falls Beschäftigung abgebaut wird,

durchaus von der Landwirtschaft leben können, und zwar besser als viele ländliche Räume Westdeutschlands. In den ersten Jahren der Sanierungsphase werden aber sicherlich die Probleme von Regionen mit großbetrieblicher Prägung, Monostruktur, einseitiger Infrastruktur und Arbeitnehmerqualifikation sowie siedlungsstrukturell und altlastenbedingten Flächenengpässen im Vordergrund stehen.

Regionalisierte Wachstumsförderung

Angesichts der Forderung nach möglichst schnellem großräumigem Disparitätenabbau zwischen West- und Ostdeutschland, d. h. dem Wunsch nach möglichst schnellem Heranführen der ehemaligen DDR an das westdeutsche Wohlstandsniveau, stellen die ostdeutschen Bundesländer aber auch eine spezifisch wachstumspolitische Herausforderung der Regionalpolitik dar. Wäre es z. B. nicht sinnvoll, so könnte man fragen, die knappen Fördermittel auf jene Regionen oder Raumpunkte zu konzentrieren, die für den gesamten ostdeutschen Raum den höchsten Wachstumseffekt versprechen? Müßte somit neben die sachliche nicht auch eine räumliche Schwerpunktbildung treten, die jene Gebiete oder Raumpunkte begünstigt, welche die schnellste Umsetzung von Fördermittel in Realkapital und damit in Arbeitsplätze versprechen? Gleich nicht, um ein geläufiges Bild zu gebrauchen, jede Region einem Resonanzkörper, der in Abhängigkeit von seiner Lage, Einwohnerdichte, Sektoral- und Betriebsgrößenstruktur, Infrastrukturausstattung usw. auf Förderungsmaßnahmen unterschiedlich reagiert? Müßte es dann nicht interessieren, wo man

VERÖFFENTLICHUNGEN DES HWWA-INSTITUTS FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

NEUERSCHEINUNG

Karl Fasbender,
Susanne Erbe

TOWARDS A NEW HOME:

Indonesia's Managed Mass Migration

Transmigration between poverty, economics and ecology

In der indonesischen Entwicklungspolitik hat die Ansiedlung autonomer Zuwanderer und staatlich geförderter Umsiedler (Transmigranten) der dicht besiedelten Inneninseln, insbesondere Javas, auf den dünn besiedelten Außeninseln einen hohen Stellenwert. Planung und Durchführung der Transmigrationsprogramme haben eine weltweite Diskussion ausgelöst. Die vorliegende Studie schafft eine gesicherte Basis für die Auseinandersetzung um den Zielkonflikt zwischen Armutsbeseitigung, Wirtschaftswachstum und Erhaltung tropischer Wälder. (Nur in englischer Sprache erhältlich.)

Großoktav,
281 Seiten, 1990,
brosch. DM 68,-
ISBN 3-87895-396-8

VERLAG WELTARCHIV GMBH – HAMBURG

unter wachstumspolitischen Überlegungen den größten Verstärkereffekt erzielen kann?

Ist die Regionalforschung jedoch in der Lage, die mit einer solchen wachstumspolitischen Ausrichtung der Regionalpolitik verbundenen Informationsprobleme zu lösen? Würde diese Vorgehensweise denn nicht implizieren, daß man sich ein Bild von der unter wachstumspolitischen Überlegungen anzustrebenden Regionalstruktur zu machen vermag? Die in solchen Fragen mitschwingende Skepsis ist zunächst einmal gerechtfertigt. Hat doch die Diskussion in den siebziger Jahren um die sogenannte produktivitäts- oder potentialorientierte Regionalpolitik gezeigt, daß es äußerst schwierig ist, a priori die wachstumsträchtigen Gebiete zu identifizieren und in den Mittelpunkt der Förderung zu stellen. Das mit einer solchen selektiven Vorgehensweise verbundene Informationsproblem der Quantifizierung unausgeschöpfter, aber mittels einer Förderungspolitik mobilisierbarer (endogener) Wachstumspotentiale ist, so lautete damals das Diskussionsergebnis, einfach nicht zu lösen.

Regionsinterne Arbeitsteilung

Andererseits liefert die Regionalforschung doch gewisse Schlußfolgerungen, die man zwecks Beschleunigung des Wachstumsprozesses in Ostdeutschland berücksichtigen sollte. Sie gehen in die Richtung einer möglichst gleichmäßigen Schaffung jener Voraussetzungen, die zumindest für die Gewährleistung von regionalem Wachstum vorhanden sein müssen, ohne daß sie jedoch in jedem Fall auch regionales Wachstum zu garantieren vermögen.

Solche Überlegungen rufen in Erinnerung, daß jedes Wirtschafts in einer Art regionsinterner Arbeitsteilung erfolgt, bei der Zentren für ihr Umland typische Funktionen erbringen, die für das wirtschaftliche Wachstum einer gesamten Region unentbehrlich sind. Gedacht werden muß hierbei vor allem an die oberzentralen Verflechtungsbereiche, die – geht man von den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten aus – im Bereich der ehemaligen DDR etwa eine Zahl von 15 bis 17 Regionen umfassen könnte. Ihre Zentren können bzw. könnten Angebotsorte kapitalintensiver und durch Unteilbarkeiten geprägter Infrastrukturgegebenheiten sein. Hierzu gehören u. a. Container-Bahnhöfe, Regionalflughäfen oder berufliche Bildungseinrichtungen. Solche Zentren übernehmen darüber hinaus eine wichtige Knotenpunktfunktion und gewährleisten bei entsprechender Einbindung in das großmaschige Verkehrsnetz eine internationale Erreichbarkeit des gesamten Verflechtungsraumes. Solche Zentren entwickeln des weiteren, vor allem wenn sie eine gewisse Mindestgröße, die zumeist bei oberhalb von

200000 Einwohnern anzusiedeln ist, überschreiten, deutliche polare Funktionen, die wachstumsstimulierend auf das Umland zurückwirken. In den Zentren konzentrieren sich häufig die unternehmensnahen Dienstleistungen (z.B. Unternehmensberatung, Ingenieur- und Werbebüros, Reparaturdienste, Transportunternehmen usw.), die im Zusammenhang mit der generellen Tertiärisierung der Produktion zunehmend den Charakter einer regionalen Wachstum fördernden Dienstleistungsinfrastruktur annehmen.

Insofern bietet es sich an, zwecks Beschleunigung des Wachstumsprozesses im Bereich der neuen Bundesländer ein Zentren-Achsen-Konzept zu verfolgen, welches über eine differenzierte Förderung vor allem die motorische Funktionen der echten oder potentielle Oberzentren stützt und den Ausbau jener Verkehrswege mit Priorität verfolgt, die eine maximale Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse aller Knotenpunkte in einem gesamtdeutsch oder europäisch zu definierenden Wegennetz garantiert. Eine solche Netzbetrachtung sollte auch das benachbarte Osteuropa berücksichtigen. Dieses Netz sollte Straßen und Schiene, insbesondere aber die letztere umfassen, da gerade im die Regionen verbindenden Güter- und Personenfernverkehr, schon allein des Umweltschutzes wegen, eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene wünschenswert ist. Bis zum endgültigen Ausbau dieser Fernverkehrswege könnte ein zusätzliches Angebot von Regionalflughäfen die Defizite im Schienen- und Straßensystem überbrücken helfen.

Zusammenfassung

Insgesamt ist die regionale Wirtschaftspolitik durchaus in der Lage, in komplementärer Art den dringend benötigten Wachstumsprozeß in Ostdeutschland zu stimulieren. Sie vermag jedoch nicht den für die Modernisierung Ostdeutschlands benötigten Kapital- und Technologietransfer privater Unternehmer zu ersetzen, kann aber im Sinne einer Engpaßorientierung jene Entwicklungsbarrieren beseitigen, die diesen Zustrom gegenwärtig noch blockieren. Diese sind neben den Verwaltungs- und Föderalismusdefiziten vor allem im Bereich der Infrastruktur zu finden.

Hierbei bietet es sich an, in der Anfangsphase vor allem auf eine Schaffung jener Entwicklungsvoraussetzungen hinzuarbeiten, die in allen Teilgebieten für ein regionales Wachstum notwendig erscheinen. Dies verlangt eine prioritäre Förderung der motorischen Oberzentren sowie eine Dringlichkeitsplanung der Verkehrswege, die möglichst schnell eine Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse der Oberzentren im Rahmen eines europäisch zu definierenden Gesamtnetzes erreichen.