

Alles in den Aufbau Ost?

Die neuen Bundesländer werden bei Investitionen nicht bevorzugt

Wolfgang Kühn

Der neue Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) sorgte mit dem Ruf nach einem »Aufbau West« für Aufregung. Gleichzeitig vermittelte er den Eindruck, der Osten des Landes stünde dank üppiger Hilfen inzwischen so gut da, dass man sich anderen Problemregionen zuwenden könne. Er hätte sich wohl besser zunächst mit den Fakten vertraut gemacht, statt vorschnell Vorurteile zu bedienen.

Im Jahr 2006, dem letzten Jahr mit nach Ländern aufgeschlüsselten offiziellen Daten, wurden in der Bundesrepublik insgesamt 423 Milliarden Euro von privater und staatlicher Seite investiert, davon 55 Milliarden in den neuen Bundesländern. Der Anteil beträgt also lediglich 13 Prozent. Eine Bevorzugung der neuen Bundesländer, wo etwa 16 Prozent aller Einwohner der Bundesrepublik wohnen, ist nach den Daten der Statistischen Landesämter nicht erkennbar.

Und dies war keine Ausnahme: Seit dem Jahr 2001 lag die Investitionssumme je Einwohner in den alten Bundesländern immer deutlich höher als in den fünf neuen Ländern. Während im Westen von 2001 bis 2006 pro Kopf 35 700 Euro investiert wurden, waren es in den fünf neuen Bundesländern lediglich 30 900 Euro; das ist ein Rückstand von 14 Prozent. Von einer fortdauernden Benachteiligung Westdeutschlands bei Investitionen kann also keine Rede sein.

Noch viel dramatischer fällt der Vergleich der Investitionsstruktur bei »Neuen Anlagen und Ausrüstungen« aus. Dieser Teil der Investitionen ist entscheidend für wirtschaftlichen Fortschritt und auch für den ökologisch zentrierten Ausbau der Wirtschaftsstruktur. Rückstände in der Arbeitsproduktivität und der Effektivität lassen sich vor allem mit neuen, moderneren Anlagen überwinden, weniger durch den anderen Bestandteil der Investitionen, neue Bauten.

Seit über einem Jahrzehnt werden die neuen Bundesländer bei der Verteilung dieses Teils von Investitionen vernachlässigt. Ein reeller Vergleich, bezogen auf alle Erwerbspersonen – Erwerbstätige plus Arbeitslose, die für die Arbeitsaufnahme sofort zur Verfügung stünden –, zeigt einen dramatisch wachsenden Rückstand: Je Erwerbsperson wurden von 2000 bis 2006 in den neuen Bundesländern 29 240 Euro investiert, dagegen in den alten (ohne Berlin) fast ein Viertel mehr, nämlich 36 300 Euro. Der Abstand hat sich seit 2001 von Jahr zu Jahr vergrößert. Die Wirtschaftselite der Republik, die über die Standortverteilung der Investitionen entscheidet, hat die neuen Bundesländer als potente Wachstumsregion abgeschrieben.

Zwar gibt es in Ostdeutschland insgesamt noch modernere Anlagen als im Westen, aber die Masse dieser Anlagen reicht nicht aus, das vorhandene Arbeitskräftepotenzial zu absorbieren und so Arbeitslosigkeit zu verringern.

Hinsichtlich der Bauinvestitionen erscheinen die Äußerungen des neuen Verkehrsministers zur Bevorzugung des Ostens zunächst glaubwürdig. Bezogen auf die Einwohnerzahl wurden hier sehr viele Neubauten errichtet. Nur ist dieser Vergleich aus zwei Gründen nicht überzeugend: Erstens sind Investitionen in die technische Infrastruktur wie Autobahnbau oder Versorgung mit Energie und Wasser nicht allein von der Einwohnerzahl abhängig, sondern auch die Fläche des Landes bestimmt den erforderlichen Aufwand. Da die neuen Bundesländer fast 30 Prozent der Fläche der Bundesrepublik besitzen, ist der Aufwand an Bauten dementsprechend höher, als es nach der Einwohnerzahl angemessen erscheint. Zweitens wird beim Ausbau der Verkehrswege Etikettenschwindel mit dem »Aufbau Ost« betrieben: So jagt der ICE auf der neuen Schnellfahrstrecke Berlin-Hannover nach dem letzten Halt im ehemaligen Westberlin ohne Halt durch die ostdeutschen Bundesländer Brandenburg und Sachsen-Anhalt, lässt dabei auch die Landeshauptstädte Potsdam und Magdeburg links liegen, um nur wenige Kilometer hinter der alten Zonengrenze in Wolfsburg zu halten. Was ist hier noch »Aufbau Ost«?

Ähnliches gilt für den gegenwärtigen Ausbau der Autobahn Berlin-Frankfurt/Oder. Für Brandenburgs Wirtschaft und seine Einwohner war und ist der Status quo eigentlich ausreichend. Lediglich um den deutschen Außenhandel in die östlich benachbarten Länder via Lkw-Transport zu beschleunigen, erfolgt der Ausbau dieser Strecke. Doch auch hier lautet das Markenzeichen »Aufbau Ost«.

Zuerst erschienen in Neues Deutschland, am 18. November 2009