

Rüter, Georg

Article — Digitized Version

## Regionalpolitik im Umbruch

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Rüter, Georg (1987) : Regionalpolitik im Umbruch, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 67, Iss. 6, pp. 311-315

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136289>

**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.*

# Regionalpolitik im Umbruch

Georg Rüter, Bayreuth

**Die regionale Wirtschaftsentwicklung in der Bundesrepublik ist durch eine Zunahme der bestehenden Disparitäten gekennzeichnet. Betroffen sind nicht nur ländliche, periphere Gebiete, sondern auch und gerade städtische Ballungsregionen. Die regionale Wirtschaftspolitik steht dieser Entwicklung weitgehend ratlos gegenüber. Kann ein grundsätzliches Umdenken Abhilfe schaffen?**

---

Das „Süd-Nord-Gefälle“ steht nach wie vor im Mittelpunkt aktueller wirtschaftspolitischer Diskussionen. Dabei wurde mittlerweile in mehreren wissenschaftlichen Untersuchungen festgestellt, daß dieses Schlagwort den Sachverhalt nicht korrekt wiedergibt: Zwar ist das Wachstumstempo in Süddeutschland höher als in den norddeutschen Ländern, doch liegt das Einkommensniveau des Nordens noch immer über dem des südlichen Teils der Bundesrepublik<sup>1</sup>.

Obwohl die Ursachen für die Zunahme der regionalen Disparitäten der wirtschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik weitgehend im dunkeln liegen, werden von der Wirtschaftspolitik hektische, punktuelle Maßnahmen getroffen. So wundert es nicht, daß in jüngster Zeit kaum Anzeichen einer verbesserten wirtschaftlichen Lage einzelner Regionen erkennbar sind.

Die weitverbreitete Konzeptions- und Ratlosigkeit der praktischen Wirtschaftspolitik kann nicht erstaunen, fördert doch die Bestandsaufnahme der wesentlichen regionalökonomischen Theorien zutage, daß diese nicht in der Lage sind, regionale wirtschaftliche Dynamik zu erklären. So ist die statische Preistheorie immer noch Grundlage einer Vielzahl von regionaltheoretischen Modellen, die evolutarische Entwicklungsprozesse nicht erfassen können<sup>2</sup>. Ein Großteil regionaltheoretischer Ansätze verharrt in der ausschließlichen Deskription räumlicher Wirtschaftsprozesse, ohne jedoch die eigentlichen Ursachen von (Fehl-)Entwicklungen zu identifizieren. Einige Überlegungen beschränken sich auf Teil

aspekte, die jedoch nicht zu einem kohärenten Gesamtbild zusammengefügt werden.

Insgesamt ist es bisher nicht gelungen, das fruchtlose Nebeneinander von realitätsferner Theorie und theorielosem Empirismus aufzuheben. Hinzu kommt, daß die bisweilen sehr vagen Formulierungen einiger regionalökonomischer Theorieansätze die praktische Wirtschaftspolitik geradezu auffordern, diese nach eigenem Gutdünken zu interpretieren und als Begründung für regionalpolitische Interventionen zu gebrauchen. Mit anderen Worten: Die unzureichende Basis der regionalen Wirtschaftstheorie steht in krassem Widerspruch zu dem hohen Stellenwert, den die regionale Wirtschaftspolitik in der Bundesrepublik Deutschland einnimmt.

## Ein markttheoretisches Erklärungsmuster

Um so mehr ist es daher geboten, auch regionale ökonomische Entwicklungsprozesse markt- und wettbewerbstheoretisch zu analysieren. Das theoretische Fundament bilden dabei die markt- und wettbewerbstheoretischen Arbeiten von Ernst Heuß und von Friedrich August von Hayek sowie die ordnungstheoretischen und -politischen Grundlagen der Freiburger Schule um Walter Eucken und Franz Böhm<sup>3</sup>. Dabei kann herausgearbeitet werden, daß regionale ökonomische Entwicklun-

---

<sup>1</sup> Vgl. M. Körber-Weik, S. Wied-Nebbeling: Gefälle in Nord und Süd, in: Wirtschaftswoche, 41. Jg. (1987), Nr. 13 vom 20. 3. 1987, S. 114 ff.

<sup>2</sup> Damit soll der Wert der „klassischen“ regionaltheoretischen Arbeiten nicht bezweifelt werden. Hier sind vor allem zu nennen J. H. von Thünen: Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie, 4. Aufl., Stuttgart 1966; W. Launhardt: Mathematische Begründung der Volkswirtschaftslehre, Leipzig 1885 (Nachdruck Aalen 1963); A. Lösch: Die räumliche Ordnung der Wirtschaft, 2. Aufl., Jena 1944.

---

*Dr. Georg Rüter, 29, ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Volkswirtschaftslehre – Wirtschaftstheorie – der Universität Bayreuth.*

gen sich immer über Märkte vollziehen und sich somit in Marktprozessen manifestieren, die durch private, unternehmerische Initiative zustande kommen. Unternehmerpersönlichkeiten sind es, die komparative Standortvorteile aufspüren und zu nutzen wissen<sup>4</sup>.

Die Dynamik wettbewerblicher Marktprozesse sorgt dafür, daß im Wechsel von Vorstoß und Nachziehen regionale wirtschaftliche Entwicklungen in Gang gesetzt werden. Dabei überwiegt bisweilen das innovative, bisweilen das imitative Moment. Wesentlich ist, daß beide Elemente möglichst unbehindert zur Entfaltung kommen können. Faktor-, Transport- und Absatzmarkt stehen bei diesem Wettbewerbsprozeß in interdependenter Beziehung, die nicht auf augenscheinlich zu beobachtende technische Vorgänge beschränkt ist. Erst das Zusammenspiel der Teilmärkte macht regionale Wirtschaftsentwicklung aus.

Von entscheidender Bedeutung ist die Tatsache, daß regionale komparative Vorteile – die sich auf allen drei Teilmärkten niederschlagen – durch die Marktdynamik einer ständigen Umbewertung ausgesetzt sind. Gegenwärtige Standortvorteile können unter Umständen sehr schnell obsolet werden, wohingegen als Benachteiligung empfundene regionale Eigenschaften sich zu ökonomisch irrelevanten oder aber vorteilhaften Standortaspekten entwickeln können. In jedem Fall können grundsätzliche dauerhafte Vorteile oder Nachteile einer Region nicht konstatiert werden. Sogar exogene Schocks infolge politischer Einflüsse können von den Unternehmen in einer betroffenen Region verarbeitet werden. So hat beispielsweise der Hamburger Hafen, der durch die innerdeutsche Grenzziehung von seinem traditionellen Einzugsgebiet abgeschnitten wurde, in relativ kurzer Zeit neue Kunden – etwa in Österreich, in der Schweiz und sogar in Italien – gewinnen können.

### Schwachpunkte der Regionalpolitik

Dieses markttheoretische Erklärungsmuster dient als Orientierungspunkt für die Evaluierung der regionalen Strukturpolitik in der Bundesrepublik Deutschland. Hierbei muß festgestellt werden, daß diese eher dysfunktional denn förderlich auf die räumliche wirtschaftliche Entwicklung wirkt. Mehr noch: Die Regionalpolitik muß als vom Ansatz her verfehlt angesehen werden, und zwar aus mehreren Gründen:

<sup>3</sup> Vgl. E. Heuß: Allgemeine Markttheorie, Zürich und Tübingen 1965; F. A. von Hayek: Der Sinn des Wettbewerbs, in: ders.: Individualismus und wirtschaftliche Ordnung, Erlenbach-Zürich 1952, S. 122 ff.; ders.: Der Wettbewerb als Entdeckungsverfahren, in: ders.: Freiburger Studien, Tübingen 1971, S. 249 ff.; W. Eucken: Die Grundlagen der Nationalökonomie, 8. Aufl., Berlin-Heidelberg-New York 1965; F. Böhm: Die Ordnung der Wirtschaft als geschichtliche Aufgabe und rechtsschöpferische Leistung, Stuttgart 1937.

Sie entbehrt einer adäquaten theoretischen Fundierung.

Sie bedient sich je nach aktueller Problemlage aus dem Instrumentenkasten regionalökonomischer Theorienansätze, ohne ein stringentes, geschlossenes Konzept zu besitzen.

Die Feststellung angeblicher regionaler Nachteile beruht auf willkürlich gewählten Kriterien, die zudem unter dem Eindruck tagespolitischer Probleme einer ständigen Änderung unterworfen werden<sup>5</sup>.

Die eingeleiteten Maßnahmen sind weder problem- noch ursachenadäquat, da sie nicht nach den eigentlichen Gründen ökonomischer Entwicklungen fragen.

Eine Reihe von Fördermaßnahmen – beispielsweise die Frachthilfen für das Zonenrandgebiet – führen eher zu einer Behinderung als zu einer Belebung der wirtschaftlichen Entwicklung, da sie explizit unternehmerische Unfähigkeit belohnen<sup>6</sup>. Dabei darf vor allem nicht vergessen werden, daß regionale Förderhilfen Subventionen darstellen, auch wenn sie von Politikern und Verbandsvertretern oft gern mit irreführenden euphemistischen Bezeichnungen belegt werden.

Es muß deutlich darauf hingewiesen werden, daß es in erster Linie staatliche Restriktionen sind, die die wettbewerbliche räumliche Allokation behindern. Die Analyse einzelner raumwirtschaftlich relevanter Politikbereiche fördert zu Tage, daß die staatliche Politik nicht nur die (explizite) Regionalpolitik konterkariert, sondern letztlich die eigentliche Ursache regionaler Fehlentwicklungen darstellt<sup>7</sup>.

### Verstärkung der Allokationsverzerrungen

Besonders deutlich wird dies bei der Finanzpolitik. Sowohl die Finanzverfassung als auch die staatliche Ausgabenpolitik tragen wesentlich zu Verzerrungen der regionalen Allokation bei<sup>8</sup>. Vor allem das durch Misch-

<sup>4</sup> Vgl. hierzu I. M. Kirzner: Finder von Beruf, in: Wirtschaftswoche, 41. Jg. (1987), Nr. 3 vom 9. 1. 1987, S. 46 ff.; vgl. auch die grundsätzlichen Ausführungen bei J. Röpke: Die Strategie der Innovation, Tübingen 1977, S. 133 f., S. 366 f.

<sup>5</sup> So sind am 1. 1. 1987 neue Abgrenzungskriterien in Kraft getreten, die vor allem eine stärkere Gewichtung der Arbeitslosenquote mit sich bringen. Allgemein zur Abgrenzung von Fördergebieten vgl. P. Klemmer, B. Bremmicker: Abgrenzung von Fördergebieten, Beiträge zur Struktur- und Konjunkturforschung, Band XX, Bochum 1983; vgl. auch P. Klemmer: Regionalpolitik auf dem Prüfstand, Köln 1986, S. 69 ff.

<sup>6</sup> So werden aus der Frachthilfegewährung, die den Unternehmen zugute kommt, die Güter vor dem Kriege zu mehr als 40 % in die Gebiete jenseits der Demarkationslinie abgesetzt oder von dort bezogen haben, diejenigen Produktionszweige herausgenommen, die „ihren Absatz nicht nur halten, sondern wesentlich erweitern konnten“. Vgl. hierzu Bundesminister für Wirtschaft: Bekanntmachung über Maßnahmen der Wirtschaftsförderung im Zonenrandgebiet außerhalb der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, in: Bundesanzeiger Nr. 9 vom 15. 1. 1981, S. 1 f.

finanzierung sowie überregionale Finanzzuweisungen hervorgerufene Auseinanderfallen von Ausgabenkompetenz und finanzwirtschaftlicher Verantwortung führt dazu, daß die interregionale Verteilung staatlicher Ausgaben eher durch den politischen Interessenstreit als durch haushaltswirtschaftliche oder ökonomische Kalküle bestimmt wird<sup>9</sup>.

In besonderem Maße trifft diese Konstellation für die Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen zu, die nach wie vor als bedeutendes Instrument regionaler Förderpolitik anzusehen sind. So kann es nicht verwundern, daß ein Großteil staatlicher Infrastrukturmaßnahmen, deren Durchführung von den betroffenen Regionen in der Regel vehement gefordert – aber nicht bezahlt – wird, sich als überdimensioniert und/oder ökonomisch veraltet herausstellt. Als herausragendes Beispiel für eine derartige eklatante Fehlinvestition kann der Main-Donau-Kanal angesehen werden, dessen Bau vielleicht in der Blütezeit der Montanindustrie sinnvoll gewesen wäre, nicht jedoch in einer Zeit, in der die Maximilianshütte nur durch massive staatliche Finanzspritzen als Ministahlwerk erhalten werden kann. Ferner darf nicht übersehen werden, daß Infrastruktureinrichtungen zwar eine notwendige, aber keineswegs hinreichende Bedingung für die räumliche Erschließung darstellen.

### Abbau von Regulierungen

Vielmehr kommt gerade im Zuge der abnehmenden Bedeutung von Massenguttransporten der verkehrspolitischen Rahmengesetzgebung eine entscheidende Rolle zu. Diese muß in der Bundesrepublik als kontraproduktiv für die räumliche Wirtschaftsentwicklung angesehen werden<sup>10</sup>. Die Verkehrsordnungspolitik verhindert in weiten Teilen des Transportsektors wettbewerbl-

<sup>7</sup> Erst in jüngster Zeit sind die impliziten regionalpolitischen Wirkungen der Wirtschaftspolitik näher untersucht worden. Vgl. D. Ewringmann et al.: Die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ unter veränderten Rahmenbedingungen, Berlin 1986; G. Rüter: Regionalpolitik im Umbruch, Bayreuth 1987, S. 114 ff.

<sup>8</sup> Allgemein zu den regionalen Wirkungen der Finanzverfassung vgl. F. Tetsch: Raumwirkungen des Finanzsystems der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt, Bern, Las Vegas 1978; vgl. auch M. Junkerheinrich: Regionale Strukturpolitik und öffentliches Finanzsystem, Bochum 1982.

<sup>9</sup> Ausführlich hierzu vgl. die sehr instruktive Arbeit von U. van Suntum: Regionalpolitik in der Marktwirtschaft, Baden-Baden 1981; ders.: Öffentliches Finanzsystem und regionale Effizienz, in: Kyklos, Vol. 34 (1981), S. 216 ff.

<sup>10</sup> Zur Verkehrspolitik vgl. W. Hamm: Transportwesen, in: P. Oberender (Hrsg.): Marktstruktur und Wettbewerb, München 1984, S. 455 ff.; U. van Suntum: Verkehrspolitik, München 1986; H. Baum: Regulationspolitik im Güterverkehr, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 57. Jg. (1986), S. 102 ff., S. 188 ff.

<sup>11</sup> Vgl. G. Aberle, L. Kaufmann: Verkehrspolitik und Regionalentwicklung, Bonn 1981, S. 133 ff.

<sup>12</sup> Vgl. R. Soltwedel et al.: Zur staatlichen Marktregulierung in der Bundesrepublik, Kiel 1987, S. 50 ff.

che Marktprozesse mit der Folge, daß das Problem des Personen- und Gütertransports sowohl preislich als auch qualitativ unbefriedigend gelöst wird<sup>11</sup>.

Staatliche und quasi-staatliche Regulierungen können neben dem Verkehrssektor auch in anderen raumrelevanten Bereichen als entscheidende Ursache für Fehlentwicklungen identifiziert werden<sup>12</sup>. Sowohl im Telekommunikationswesen als auch bei der Elektrizitätsversorgung dienen regionalwirtschaftliche Elemente als Begründung für zum Teil massive Wettbewerbsbeschränkungen, die letztlich zu Fehlallokationen – auch regionaler Art – führen<sup>13</sup>.

Die insbesondere die regionale Mobilität von Arbeitskräften beeinflussende Arbeitsmarktpolitik und Wohnungspolitik führen zu einer Verschärfung interregionaler Disparitäten vor allem bei den Arbeitslosenziffern. Die regionale Nivellierung der Tarifverträge – die in aller Regel zuerst für die prosperierende Region Nordwürttemberg-Nordbaden abgeschlossen werden – steht in krassem Widerspruch zur begrenzten Mobilitätsbereitschaft vieler Arbeitnehmer, die zudem durch die Wohnungspolitik in der Bundesrepublik gefördert wird. Gegen die Heimatverbundenheit – etwa der Ostfriesen oder der Oberpfälzer – kann nichts gesagt werden, aber sie hat einen ökonomischen Preis, mit dem die Betroffenen konfrontiert werden<sup>14</sup>. Es dürfte allerdings sozialer sein, in einigen Regionen niedrigere Lohnabschlüsse zu vereinbaren als dort (zum Teil extrem) hohe Arbeitslosenquoten in Kauf zu nehmen<sup>15</sup>.

### Sektorale Strukturpolitik

Besonders schwerwiegende Folgen für die räumliche Wirtschaftsentwicklung sind der Praxis der sektoralen Strukturpolitik zuzurechnen. Die oftmals regionalwirtschaftlich begründeten staatlichen Interventionen in die Entwicklung einzelner Branchen führen im Ergebnis zur Verschärfung und zur Persistenz struktureller Probleme<sup>16</sup>. Dieses Versagen der sogenannten defensiven Strukturpolitik dürfte allerdings mittlerweile seitens der praktischen Wirtschaftspolitik erkannt worden sein.

<sup>13</sup> Zur Telekommunikationspolitik vgl. G. Knieps: Entstaatlichung im Telekommunikationsbereich, Tübingen 1985. Ausführlich zur Elektrizitätsversorgung vgl. H. Gröner: Die Ordnung der deutschen Elektrizitätswirtschaft, Baden-Baden 1975.

<sup>14</sup> Zur Mobilitätsbereitschaft von Arbeitnehmern vgl. H. Zimmermann: Regionale Präferenzen, Bonn 1973, S. 78 ff.; K. Reding: Wanderungsdistanz und Wanderungsrichtung, Bonn 1973, S. 63 ff.

<sup>15</sup> Völlig inadäquat sind auch die zahlreichen Arbeitsförderungsmaßnahmen, deren regionale Verteilung stark divergiert. Zur Arbeitsmarktpolitik vgl. R. Soltwedel: Mehr Markt am Arbeitsmarkt, München-Wien 1984, S. 74 ff.

<sup>16</sup> Als herausragende Beispiele sind die Kohlepolitik, die Förderung der Landwirtschaft, die Hilfen für die Stahl- und die Wertindustrie zu nennen.

Neue und im Grunde genommen noch schwerwiegendere Gefahren – nicht nur für die regionale Wirtschaftsentwicklung, sondern für die gesamte marktwirtschaftliche Ordnung – erwachsen aus der zunehmend an Popularität gewinnenden offensiven Industriepolitik<sup>17</sup>. Die Praxis dieser auf die Förderung sogenannter Zukunftsindustrien ausgerichteten Politik wird von augenscheinlichem – und augenblicklichem! – wirtschaftlichem Erfolg begleitet, wobei jedoch die eigentlichen ursächlichen ökonomischen Zusammenhänge weitgehend unbeleuchtet bleiben. Diese neomerkantilistische Politik, wie sie von einigen selbstgefällig agierenden Landesfürsten betrieben wird, stellt deshalb eine ordnungspolitische Gefahr dar, weil ihre Protagonisten sie als pragmatische marktwirtschaftliche Politik „verkaufen“ und damit eine Täuschung ökonomischer Laien bewirken.

Ein Mangel an sogenannten „High-Tech“-Branchen wird oftmals den norddeutschen Küstenländern attestiert, unter denen die Freie Hansestadt Bremen eine herausragende Stellung einnimmt. Dieses Bundesland kann als Beispiel für die Persistenz tiefgreifender regionaler Wirtschaftsprobleme angesehen werden, die von der Regionaltheorie und -politik bislang nicht gelöst werden konnten. So kann beispielsweise ein Mangel an ausreichender Infrastrukturausstattung, mit der Bremen überdurchschnittlich gut versorgt ist, nicht konstatiert werden.

### Schwachpunkte regionaler Wirtschaftspolitik

Die entscheidenden Ursachen für die ökonomischen Probleme liegen nicht darin, daß Bremen eine „falsche“ Wirtschaftsstruktur (Stahl- und Werftindustrie, zu wenig „High-Tech“-Unternehmen) aufweist. Zwar hat der strukturelle Wandel einiger Branchen, denen in der Hansestadt eine hohe regionale Bedeutung zukommt, entscheidend zur Entstehung ökonomischer Probleme beigetragen; die marktprozessuale Entwicklung dieser Sektoren kann jedoch keineswegs als alleinige Ursache für die ökonomische Schieflage in Bremen angesehen werden<sup>18</sup>. Vielmehr muß eine Reihe von staatlichen Interventionen für eine Verschärfung des Problemdrucks verantwortlich gemacht werden. So wirken sich beispielsweise die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen – vor allem im Bereich des Güterverkehrs und der Hafenwirtschaft – negativ auf die ökonomische Entwicklung Bremens aus.

<sup>17</sup> Vgl. hierzu H. Baum: Positive Strukturanpassung als Strategie der „Neuen Industriepolitik“, in: List Forum, Bd. 13 (1985/86), S. 229 ff.

<sup>18</sup> Eine ausführliche Analyse der bremischen Wirtschaftspolitik in den vergangenen 10 Jahren findet sich bei G. Rüter: Regionalpolitik im Umbruch, a.a.O., S. 178 ff.

Vor allem aber waren Fehler der bremischen Wirtschaftspolitik dafür verantwortlich, daß neue, positive Ansätze behindert bzw. gar verhindert wurden. Hierzu trugen nicht nur unmittelbar wirtschaftspolitische Maßnahmen – etwa in der Gewerbeansiedlungspolitik –, sondern auch Elemente der allgemeinen Gesellschaftspolitik bei<sup>19</sup>. Beispielhaft kann die Universität Bremen genannt werden, die sich zu einem das Image der Hansestadt schwer belastenden negativen Standortfaktor entwickelte<sup>20</sup>.

Erst unter dem deutlich verschärften Problemdruck, der sich vor allem in hohen Arbeitslosenziffern und sprunghaft steigender öffentlicher Verschuldung manifestierte, wurde eine schrittweise Änderung der bremischen Wirtschaftspolitik eingeleitet. Dabei sind sowohl hektische tagespolitische Maßnahmen – so etwa die Aufnahme Bremens in die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ und das „Wirtschaftspolitische Aktionsprogramm“ – als auch grundsätzliche ordnungspolitische Änderungen – so in der bremischen Wirtschaftsförderungspolitik und in der Universitätspolitik – zu konstatieren<sup>21</sup>. Eine abschließende ordnungspolitische Beurteilung der „neueren“ Wirtschaftspolitik in der Hansestadt ist jedoch derzeit noch nicht möglich.

### Unzweckmäßige Ergänzungen

Regionalpolitische Reformvorschläge werden derzeit sowohl in der Wissenschaft als auch in der Politik lebhaft diskutiert<sup>22</sup>. Um so wichtiger ist es, diese an den Erfordernissen marktwirtschaftlicher Ordnungspolitik zu messen.

Die Zweckmäßigkeit von Ergänzungen und Modifikationen der regionalen Förderpolitik muß verneint werden<sup>23</sup>. Diese perpetuieren – in abgewandelter Form – den Mißerfolg der gegenwärtigen Förderpolitik, da in der Regel lediglich ein als untauglich erkanntes Interventioninstrument durch ein neues substituiert wird.

Die Implementierung neuer Instrumente für Zwecke der regionalen Wirtschaftspolitik muß als ernsthafte Ge-

<sup>19</sup> Vgl. ebenda, S. 233 ff.

<sup>20</sup> Vgl. ebenda, S. 247 f.

<sup>21</sup> Vgl. ebenda, S. 249 ff.

<sup>22</sup> Vgl. J. Klaus: Zur Reformbedürftigkeit der Regionalpolitik, in: List Forum, Bd. 13 (1985/86), S. 146 ff.; P. Klemmer: Reform der regionalen Wirtschaftspolitik, in: WIRTSCHAFTSDIENST, 65. Jg. (1985), H. 6, S. 290 ff.

<sup>23</sup> Eckert schlägt vor, sowohl „traditionelle“ Fördergebiete als auch „neue Problemgebiete“ in die Förderung aufzunehmen. Vgl. D. Eckert: Sektorale Anpassungsprozesse und regionale Wirtschaftspolitik, in: Bremer Zeitschrift für Wirtschaftspolitik, 9. Jg. (1986), Heft 3, S. 6 ff.

fahr für die marktwirtschaftliche Ordnung angesehen werden, weil diese größtenteils zu einem (weiteren) Ausbau staatlicher Eingriffsinstrumente führen. Einen besonderen Stellenwert nimmt hierbei die staatliche Innovationsförderung ein, die mittlerweile auf allen Ebenen der Gebietskörperschaften in der Bundesrepublik Deutschland Platz greift<sup>24</sup>. Das Technologiepark- und Gründerzentrum-Fieber grassiert nach wie vor, obwohl in den wenigsten Fällen der Nachweis der Rentabilität derartiger Einrichtungen erbracht werden konnte. Vielmehr herrscht tagespolitischer Aktivismus, der primär durch technische Faszination, jedoch kaum durch nüchtern-ökonomische Überlegungen bestimmt wird<sup>25</sup>.

### Zweckmäßige Reformansätze

Bei einer Reform der regionalen Wirtschaftspolitik muß es in erster Linie darum gehen, durch staatliche ordnungs- und prozeßpolitische Eingriffe verursachte Verzerrungen der regionalen Allokation abzubauen. Die staatliche Finanzverfassung muß so ausgestaltet sein, daß eine möglichst weitgehende Dezentralisierung der Entscheidungskompetenz bezüglich der räumlichen Wirtschaftspolitik erreicht wird. Mit anderen Worten, es ist eine Regionalisierung der Regionalpolitik anzustreben. Von entscheidender Bedeutung ist dabei, daß eine möglichst weitgehende Übereinstimmung von Ausgabebefugnis und finanzieller Verantwortung erreicht wird<sup>26</sup>.

Sowohl in der Infrastrukturpolitik als auch in der Gewerbepolitik ist nach Möglichkeit das Äquivalenzprinzip anzuwenden, d. h. die Nutznießer von Infrastrukturinvestitionen und Gewerbeansiedlungsmaßnahmen sind mit deren Kosten zu konfrontieren. Sofern dies nicht möglich bzw. mit zu hohen Transaktionskosten verbunden ist, ist das Prinzip der Gruppenäquivalenz – etwa auf Gemeindeebene – anzuwenden<sup>27</sup>. Gleichzeitig wird auf diese Weise dafür gesorgt, daß im Wettbewerb der Regionen untereinander ein quantitativ und qualitativ angemessener Standard bei derartigen Einrichtungen realisiert wird. Eine wesentliche Rolle im Wettbewerb der Regionen untereinander spielen auch die Effektivität und Schnelligkeit der kommunalen Behörden, die bei

Ansiedlungs- und Erweiterungsvorhaben von Unternehmen zuständig sind. Es spricht einiges dafür, daß dieser Aspekt eine ebenso große Bedeutung hat wie oftmals für wesentlich gehaltene Ansiedlungsprämien<sup>28</sup>.

Bei der für interregionale Marktprozesse besonders relevanten Verkehrspolitik muß es primär um den Abbau staatlicher Regulierungen gehen<sup>29</sup>. Vor allem muß der Zugang neuer Unternehmen erleichtert werden, damit innovative Lösungen in diesem Bereich durchgesetzt werden können. Dies gilt ebenso für die Elektrizitäts- und die Telekommunikationspolitik<sup>30</sup>.

### Rückbesinnung auf Wettbewerbsprinzipien

Wesentlich ist bei allen Politikbereichen, daß die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen so ausgestaltet werden, daß der Wettbewerb als Entdeckungsverfahren regionaler komparativer Vorteile möglichst umfassend zum Zuge kommen kann<sup>31</sup>. Sowohl die theoretische als auch die empirische Analyse ergeben, daß allein eine konsequente Ordnungspolitik das entscheidende Fundament für die wirtschaftliche Entwicklung – auch und gerade von derzeit unter starkem Problemdruck stehenden Regionen – bildet<sup>32</sup>.

Die mit ökonomischen Problemen kämpfenden Regionen sind schlecht beraten, wenn sie in einen durch tagespolitische Ereignisse geprägten kleinmütigen Pessimismus verfallen würden, der sich in der Einleitung staatlicher Hilfsprogramme ausdrückt, die eher einen weiteren und länger andauernden Abstieg denn einen regionalen Aufstieg einzuleiten in der Lage sind. Ebenso eindringlich gilt es, davor zu warnen, sich diejenigen Elemente der Wirtschaftspolitik in den prosperierenden Regionen zu eigen zu machen, die sich in zum Teil massiven strukturpolitischen Eingriffen ausdrücken, wie sie oftmals von Politikern eingeleitet werden, die sich selbstgefällig in wirtschaftlicher Sicherheit wähnen. Einzig und allein eine Besinnung auf die Ordnungsprinzipien der wettbewerblichen Marktwirtschaft bietet die Gewähr dafür, daß eine dauerhafte und stabile regionale Entwicklung initiiert wird.

<sup>27</sup> Vgl. K. Kentmann: Das Äquivalenzprinzip in Gemeinden, Frankfurt, Bern, Las Vegas 1978, S. 108 ff.

<sup>28</sup> Vgl. hierzu K. Lammers, R. Soltwedel: Verbesserung der Ansiedlungsbedingungen für Unternehmen in Schleswig-Holstein, Kieler Diskussionsbeiträge 127, Kiel 1987, S. 17 ff.

<sup>29</sup> Vgl. Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung: Auf dem Weg zu mehr Beschäftigung, Jahresgutachten 1985/86, Stuttgart, Mainz 1986, Tz. 325 ff.

<sup>30</sup> Ausführlich hierzu vgl. R. Soltwedel et al.: Deregulierungspotentiale in der Bundesrepublik, Tübingen 1986, S. 150 ff., S. 183 ff., S. 255 ff.

<sup>31</sup> Ausführlich zu einer marktwirtschaftlich orientierten Reform der regionalen Wirtschaftspolitik vgl. G. Rüter: Regionalpolitik im Umbruch, a.a.O., S. 327 ff.

<sup>32</sup> Vgl. ebenda, S. 363 ff.

<sup>24</sup> Vgl. Th. Ellwein et al.: Innovationsorientierte Regionalpolitik, Bonn 1980; G. Schütte: Regionale Technologieförderung in der Bundesrepublik Deutschland, in: Bremer Zeitschrift für Wirtschaftspolitik, 9. Jg. (1986), Heft 3, S. 41 ff.

<sup>25</sup> Vgl. hierzu E. Staude: Innovation durch Technologiepolitik?, in: RWI (Hrsg.): Nordrhein-Westfalen in der Krise – Krise in Nordrhein-Westfalen? Berlin 1985, S. 157 ff.

<sup>26</sup> Ausführlich hierzu vgl. U. van Suntum: Regionalpolitik in der Marktwirtschaft, a.a.O., S. 133 ff.; ders.: Regionalpolitik in der Marktwirtschaft – Fremdkörper oder notwendige Ergänzung?, in: Jahrbuch für Regionalwissenschaft, 5. Jg. (1984), S. 112 ff.; M. Junker-Heinrich: Dezentralisierung der Regionalpolitik, in: WIRTSCHAFTSDIENST, 65. Jg. (1985), H. 11, S. 576 ff.