

nicht umfassend genug. Hierfür sind Betriebsbefragungen erforderlich, in denen entsprechende Daten erhoben werden. Auch hierbei müssen die Angaben für die Betriebe zu mehreren Zeitpunkten vorliegen, um mit Methoden der Panel-ökonomie die interessierenden Zusammenhänge unverzerrt bei Kontrolle für unbeobachtbare Zeit-, Regions- und Betriebseffekte herausarbeiten zu können. Ein Firmenpanel-Projekt, in dem ein solcher Datensatz für rd. 1 000 niedersächsische Industriebetriebe über mehrere Jahre hinweg erhoben werden soll, startet nach Abschluß von zwei Pilotstudien-Wellen mit der ersten Erhebungswelle im Herbst 1994.

Anmerkungen

* Diese Untersuchung entstand im Zusammenhang mit einer umfangreichen deskriptiven Studie zur Beschäftigungsentwicklung im Großraum Hannover, die der Autor im Auftrag des Kommunalverbandes Großraum Hannover gemeinsam mit VIVIAN CARSTENSEN, KNUT GERLACH, URSULA JAENICHEN und GESINE STEPHAN durchgeführt hat. Die Daten wurden im Rahmen einer Sonderauswertung der Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten vom Niedersächsischen Landesamt für Statistik zur Verfügung gestellt.

(1) ARMSTRONG, HARVEY; TAYLOR, JIM: Regional Economics and Policy. Second Edition. – New York etc.: Harvester Wheatsheaf 1993, S. 162

(2) BADE, FRANZ-JOSEF: Regionale Beschäftigungsentwicklung und produktionsorientierte Dienstleistungen. – Berlin: Duncker & Humblot 1987

(3) Ebenda, S. 168 ff., sowie ders.: Industrial Innovation and the Spatial Division of Labour. In: EWERS, HANS-JÜRGEN; ALLESCH, JÜRGEN (Eds.): Innovation and Regional Development. – Berlin, New York: de Gruyter 1990, S. 149–160

Prof. Dr. Joachim Wagner
Universität Lüneburg
Institut für Volkswirtschaftslehre
21332 Lüneburg

Güterverkehrsprognose für die Region Franken zum Jahr 2010. Verkehrliche Effekte und regionalplanerische Erfordernisse

1 Problemstellung und Zielsetzung

Der Güterverkehr nimmt in der Bundesrepublik Deutschland seit Jahren ungebrochen zu. Vor allem die Realisierung des EG-Binnenmarkts, die Wiedervereinigung und die Grenzöffnungen im Osten Europas werden diversen Verkehrsuntersuchungen zufolge (1) sowie nach den Ergebnissen von Prognosen und Szenarien, wie sie vor allem in Form einer Güterverkehrsprognose 2010 zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 1992 mit unterschiedlichen Varianten erstellt wurden (2), in Zukunft anhaltend hohe Zuwachsraten im Güterverkehr bedingen. Erwartet werden gemäß der für den Bundesminister für Verkehr erstellten Güterverkehrsprognose 2010 im mittleren Szenario H:

- ein Anstieg der Güterverkehrsleistung allein in den alten Bundesländern von 264,2 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) im Jahr 1988 auf 458,8 Mrd. tkm im Jahr 2010, was einer Zunahme von 73,7 % entspricht. Die Zuwachsraten im Transitverkehr liegen dabei deutlich über denen des grenzüberschreitenden Verkehrs und über denen des Binnenverkehrs,
- eine Erhöhung des Anteils des Güterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen, da der Personenverkehr gemäß der Personenverkehrsprognose zum Bundesverkehrswegeplan (3) im gleichen Zeitraum mit einer Zunahme um "lediglich" 32 % deutlich geringere Zuwachsraten aufweist.

Inwiefern die der Prognose zugrundeliegenden Annahmen realitätsnah sind, inwieweit die prognostizierten Verkehrszuwächse in ihrem Umfang wirklich zu erwarten sind und wie einer Güterverkehrszunahme durch ordnungspolitische und andere Maßnahmen verkehrsmindernd entgegengewirkt werden kann, wird derzeit rege diskutiert. Welchen Umfang diese prognostizierten Verkehrszuwächse auf regionaler Ebene aufweisen und welche mengenmäßigen und strukturellen Veränderungen im Güterverkehr "vor Ort" damit verbunden sind, ist dagegen bislang weitgehend unbeachtet geblieben. Angesichts von Maßnahmen der Verkehrs- und Infrastrukturplanung, die in einer Region und deren einzelnen Gemeinden letztendlich zur Bewältigung des Güterverkehrs erfor-

derlich sind, soll die für den Bund erstellte Güterverkehrsprognose nachfolgend auf eine regionale Betrachtungsebene transformiert und anhand der im Nordosten Baden-Württembergs gelegenen Region Franken beispielhaft beleuchtet werden (4).

2 Entwicklung des Güterverkehrs in der Region Franken bis zum Jahr 2010

Für die Region Franken wird, ausgehend von einem Güterumschlagsaufkommen von 18,1 Mio. t im Jahr 1988, in der Prognose des Bundesverkehrswegeplans für das Jahr 2010 von einer Erhöhung umgeschlagener Waren um 31,2 % auf 23,8 Mio. t ausgegangen. Gemessen am Landesdurchschnittswert Baden-Württembergs von 56 % fällt die Zunahme zu transportierender Gütermengen in Franken vergleichsweise gering aus. Im Modal split, d.h. differenzierend nach den Verkehrsträgern Lkw, Bahn und Schiff, werden mit einer Zunahme um 66,5 % der Bahn die höchsten Zuwächse, dem Binnenschiff hingegen, gemessen an der durchschnittlichen Zuwachsrate, eine mit 11,6 % nur geringe positive Veränderung zugesprochen (vgl. Tab. 1). Wenn auch die Bahn deutliche Anteilsgewinne beim Güterumschlagsaufkommen auf Kosten der Binnenschifffahrt aufweist, so bleibt die Rangfolge Lkw vor Binnenschiff vor Bahn allerdings (noch) unverändert. Der Lkw wird seine Position als wichtigstes Transportmittel halten bzw. sogar noch festigen können

Am Rande ist anzumerken, daß statistische Angaben zum Güterumschlag in einer Region nicht den Gütertransit, d. h. den durch die Region durchfahrenden Güterverkehr, erfassen. Die Größenordnung des Gütertransits für die Region Franken ist deshalb nicht bestimmbar. Bekannt ist in diesem Zusammenhang lediglich, daß der Anteil des Gütertransits mit abnehmender Größe der räumlichen Betrachtungsebene zunimmt. So beträgt der Transitanteil für das gesamte Gebiet der Bundesrepublik 1988 4,1 %, in Baden-Württemberg liegt er dagegen schon bei 43,8 %. Daraus läßt sich schließen, daß in der Region Franken der Anteil des Transitverkehrs nochmals deutlich höher ist. Weiter bleibt anzumerken, daß die Fahrzeugbewegungen im Güterverkehr nicht nur an den transportierten Mengen festzumachen sind, sondern in einer Größenordnung von über 30 % aller Fahrten auch sogenannte "Leerfahrten" beinhalten.

Entwicklung des Güterumschlags (Versand + Empfang) in der Region Franken in Mio. Tonnen und Anteile der Verkehrsträger am Güterumschlagsaufkommen in % 1988 und 2010					
	1988		2010		Veränderungen 1988–2010 in %
	Güterumschlag (V+E) in t	Anteile in %	Güterumschlag (V+E) in t	Anteile in %	Güterumschlag (V+E) in t
LKW	8 769	48,4	11 653	49,0	+ 32,9
Bahn	3 055	16,9	5 986	21,4	+ 66,5
Schiff	6 293	34,7	7 022	29,6	+ 11,6
insgesamt	18 117	100,0	23 761	100,0	+ 31,2

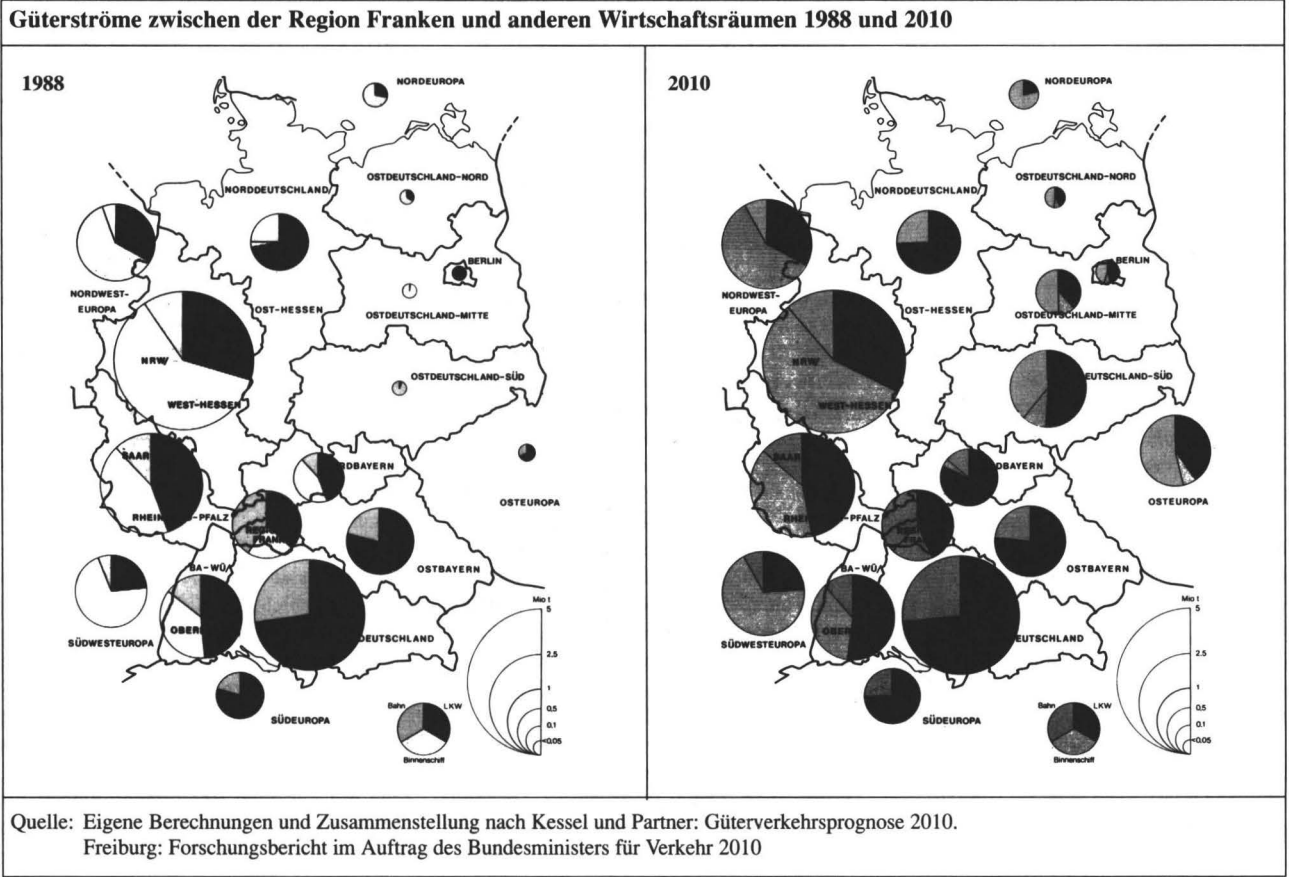
Quelle: Eigene Berechnungen und Zusammenstellung nach Kessel und Partner: Güterverkehrsprognose 2010.
Freiburg: Forschungsbericht im Auftrag des Bundesministers für Verkehr 1991

Von den 18,1 Mio. t umgeschlagenen Gütern in Franken im Jahr 1988 wurden allein 14,8 Mio. t aus anderen Regionen Deutschlands empfangen bzw. dorthin versandt. Mit einem Anteil von 81,8 % am gesamteuropäischen Warenaustausch ist somit der inländische Warenaustausch der Region Franken dominierend. Unter den bundesdeutschen Zielen bzw. Herkunftsregionen spielten die neuen Bundesländer 1988 mit 0,1 Mio. t, welche 0,6 % des Güterumschlags in der Bundesrepublik und 0,5 % des europäischen bzw. weltwei-

ten Güterumschlags der Region Franken ausmachten, eine untergeordnete Rolle, zumal allein die Hälfte dieses Güterumschlagsaufkommens mit Berlin abgewickelt wurde.

Wie die Karte verdeutlicht, werden sich bis zum Jahr 2010 aber bezüglich der Güterverkehrsströme zwischen Franken und anderen Regionen bzw. Ländern insofern gravierende Veränderungen ergeben, als besonders die im Osten gelegenen Zielgebiete deutlich an Bedeutung gewinnen wer-

den. So erhöht sich der Güterumschlag mit den neuen Bundesländern auf 2,9 Mio. t, was angesichts der geringen Ausgangsgröße einer Zunahme von über 2 000 % gleichkommt. Auch mit den osteuropäischen Ländern erfährt der Güter-austausch eine Intensivierung auf rund 1,2 Mio. t bei einer Zunahme von 1 700 %. Damit ist der Anteil Ostdeutschlands bzw. Osteuropas am Gesamtgüterum-schlag – anders als 1988 – nicht mehr zu vernachlässigen. So wird der Güterumschlag mit Ostdeutschland im Jahre



2010 den Prognoserechnungen zufolge 11,5 % des Gesamtgüterumschlages Frankens mit anderen Teilen der Bundesrepublik bzw. 8,8 % des gesamtdeutschen und europäischen Warenaustausches betragen. Mit einem Anteil von 20,7 % des Güterumschlages mit dem Ausland wird der Osten Europas große Marktanteile erobern. Immerhin wird danach bis zum Jahr 2010 der Güterumschlag mit dem Osten deutlich über dem mit dem Süden und dem mit dem Norden Europas liegen.

In den Prognosen zur Güterverkehrsverflechtung Frankens mit anderen innerdeutschen wie auch ausländischen Zielen schlägt sich aber nicht nur der Effekt der Grenzöffnungen in Ostdeutschland und Osteuropa nieder, sondern auch der europäische Binnenmarkt. So liegen die Zuwachsraten im außerdeutschen Verkehr mit 69,2 % deutlich über denen innerhalb der alten Länder der Bundesrepublik von 9,2 %. Damit erhöht sich auch der Anteil des Güteraufkommens im Warenaustausch mit anderen europäischen Ländern von 1988 mit 18,2 % auf 23,5 % im Jahr 2010.

Wie aus den beiden Karten weiter hervorgeht, variiert der Modal split bei den einzelnen Quell- bzw. Zielregionen zum Teil beträchtlich. Dominierendes Verkehrsmittel für Transporte innerhalb Deutschlands ist 1988 wie auch im Jahr 2010 der Lkw mit einem Anteil von knapp über 50 % aller umgeschlagenen Gütermengen. Während der Lkw für Transporte zwischen der Region Franken und anderen Regionen in den alten Bundesländern seinen Anteil bis zum Jahr 2010 in etwa hält, nimmt er für die Transporte zu den neuen Bundesländern deutlich an Bedeutung zu.

Im Verkehr mit dem Ausland zeigt sich für 1988 mit einem Transportanteil von 51 % das Binnenschiff dominierend, allerdings mit großen relativen Verlusten bis zum Jahr 2010 zugunsten der Bahn als – den Erwartungen der Prognose zufolge – prosperierendes Transportmittel. Nach einzelnen Ländern differenzierend zeigt sich, daß das Binnenschiff im wesentlichen Transporte in bzw. von den Benelux-Staaten und Nordwestfrankreich tätigt. Für diese beiden Zielgebiete wird es auch 2010 weiterhin genauso wichtig bleiben. Der relative Bedeutungsverlust des Binnenschiffs ergibt sich lediglich daraus, daß die Ostmärkte rasant wachsen und hiervon sowohl Lkw und Bahn, nicht aber das Binnenschiff profitieren.

3 Regionalplanerische Erfordernisse in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Die prognostizierten Veränderungen in einzelnen Verkehrsströmen weisen darauf hin, daß die Standortwertigkeit der Region Franken innerhalb der Bundesrepublik Deutschland eine gravierende Veränderung erfährt. Wird Warenaustausch als Indikator für wirtschaftliche Entwicklung angesehen, dann deutet die unterdurchschnittliche Zunahme im Güterempfang und -versand der Region Franken gegenüber dem Landesdurchschnitt von Baden-Württemberg, so wie sie für 2010 prognostiziert wird, darauf hin, daß Franken von den veränderten innerdeutschen wie auch europäischen Rahmenbedingungen weniger stark profitieren und damit relativ an Wirtschaftskraft und Wettbewerbsfähigkeit verlieren wird. In diesem Zusammenhang, insbesondere aber unter den Gesichtspunkten einer zunehmend überlasteten Verkehrsinfrastruktur und der zu erwartenden Belastungen für Mensch und Umwelt in Form von Luftschadstoff- und Lärmemissionen, ist eine vorausschauende Verkehrs- und Infrastrukturplanung notwendig, die allgemeine Trends der wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklung berücksichtigt und mit regionalen wie örtlichen Belangen verknüpft bzw. diese darin einbindet.

Die für die Region Franken prognostizierten Zuwächse im Güterverkehr bis zum Jahr 2010 schlagen sich aufgrund der veränderten politischen Rahmenbedingungen vor allem in einer deutlichen Aufwertung von "West-Ost"-Verkehrsrelationen nieder. Auf der A 6 als überregionale Verkehrsader im West-Ost-Verkehr zwischen Rhein-Neckar-Raum, Heilbronn und Nürnberg unter Fortführung nach Sachsen, Tschechien und Österreich/Ungarn ist dieser Bedeutungswandel anhand von Verkehrszählungsergebnissen bereits heute abzulesen. In dem Abschnitt Walldorfer Kreuz-Weinsberger Kreuz wird dieser Entwicklung durch die Aufnahme in den "Vordringlichen Bedarf" für einen Ausbau auf drei Fahrstreifen je Richtung im Bundesverkehrswegeplanentwurf bereits Rechnung getragen. In der Fortführung nach Osten bis zum Autobahnkreuz Crailsheim/Feuchtwangen und darüber hinaus ist ein Ausbau allerdings weder im "Vordringlichen Bedarf" noch im "Weiteren Bedarf" vorgesehen. Dabei weist dieser Abschnitt im Lkw-Verkehr überdurchschnittlich hohe Verkehrszuwächse auf, wie z.B. bei der Zählstelle Bretzfeld östlich des Weins-

berger Kreuzes von täglich durchschnittlich 7 264 Lkw im Jahr 1987 auf 11 505 Lkw im Jahr 1992. Innerhalb eines vergleichsweise kurzen Zeitraums von fünf Jahren entspricht dies einer Zunahme um 63 % (5).

Ergänzend zu Ausbaumaßnahmen im Fernverkehrsnetz sind auch Verbesserungen in dem zuführenden Straßenverkehrsnetz notwendig. Hierunter fallen gegebenenfalls erforderliche Ortsumgehungen, um die Wohnbevölkerung von innerörtlichen Luftschadstoff- und Lärmemissionen des Güterverkehrs zu entlasten. Verstärkt wird aber auch darauf zu achten sein, daß Gewerbegebietsausweisungen künftig nur dort vorgenommen werden, wo entsprechend qualifizierte Anbindungsmöglichkeiten an das überörtliche Verkehrsnetz bestehen oder mit geringem Aufwand hergestellt werden können. Flankierend zu diesen Maßnahmen sind punktinfrastukturelle Einrichtungen für den Güterumschlag zu errichten, wie beispielsweise Güterverkehrszentren oder kleinere logistische Knoten, die den Wechsel von Verkehrsträgern (z.B. von der Straße zur Schiene) ermöglichen sowie als Umschlagplatz zwischen Fern- und Nahverkehr für gebündelte Sammel- und Verteilverkehre im Nahbereich (z.B. "City-Logistik") fungieren (6).

Neben der Straße muß die Schiene weiterhin in die Verkehrsplanung einbezogen werden, auch wenn der Schienengüterverkehr zur Zeit enorme Einbußen erfährt und sich gegenüber dem Lkw in immer weniger Fällen als konkurrenzfähig erweist. Im Zusammenhang mit der Errichtung von Güterverkehrszentren kann die Bahn durch Umschlaganlagen des Kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) gestärkt werden. Angesichts zunehmend "vollerer" Straßen ist ein Trend dahingehend zu beobachten, daß sich immer mehr Betriebe die Option eines Schienenanschlusses zumindestens offenhalten wollen. Kommunale und regionale Planung sollten dies sowohl bei Maßnahmen ihrer Verkehrs- und Infrastrukturplanung als auch bei der Ausweisung von Gewerbegebieten in Zukunft verstärkt beachten. Die Gestaltung des Güterverkehrs wird somit in Zukunft von allen Beteiligten enorme Aufwendungen erfordern, vor allem dann, wenn er mit möglichst wenig Qualitätseinbußen in der Versorgung mit Waren und Gütern einerseits und andererseits mit geringen Beeinträchtigungen für Natur und den Menschen, insbesondere hier im Wohnumfeld, bewältigt werden soll.

Anmerkungen

(1)

Vgl. u.a. GORISSEN, N.; SCHMITZ, ST.: Verkehrsentwicklung und Bundesverkehrswegeplanung im vereinten Deutschland. In: Informationen zur Raumentwicklung (1992) H. 4, S. 193–207; HÖPFNER, U.; KNÖRR, W.: Motorisierter Verkehr in Deutschland. – Berlin 1992. = Berichte des Umweltbundesamtes Nr. 5; HOPF, R.; KUHFIELD, H.: Güterfernverkehr bis zum Jahr 2010. = DIW-Wochenbericht Nr. 40 v. 1.10.1992

(2)

Vgl. KESSEL und Partner: Güterverkehrsprognose 2010, Forschungsprojekt im Auftrag des Bundesministers für Verkehr. – Freiburg 1991; Bundesminister für Verkehr: Bundesverkehrswegeplan 1992 – Entwurf, Bonn 1992

(3)

Vgl. Intraplan Consult und Institut für angewandte Tourismusforschung: Personenverkehrsprognose 2010. – München, Heilbronn 1991

(4)

Die hier ausgewerteten Daten liegen in regionalisierter Form für die beiden Verkehrsbezirke Heilbronn und Main-Tauber vor, welche zusammen mit den Grenzen der Region Franken übereinstimmen. Für ausführliche Erläuterungen zur Methodik sowie zu weiteren Inhalten vgl. KÖHLER, S.: Güterverkehr in der Region Franken. In: Regionalverband Franken, Informationen, Heilbronn (1993) 13

(5)

Die Zahlen stammen aus den laufenden "Automatischen Verkehrszählungen" des Landesamtes für Straßenwesen Baden-Württemberg, Stuttgart (erscheint monatlich)

(6)

KOSSAK, A.: Standortuntersuchung zur optimalen Anbindung des Ländlichen Raumes an den Schienengüterverkehr. Bericht an das Verkehrsministerium Baden-Württemberg. – Hamburg 1992; KÖHLER, S.: Neue Aspekte der Infrastrukturausstattung von Gewerbegebieten. In: KÖHL, W. (Hrsg.): Gewerbegebiete – Engpaß für die Stadtentwicklung? Karlsruhe 1992. = Seminarbericht des Instituts für Städtebau und Landesplanung, S. 49–68

Dr.-Ing. Stefan Köhler
Regionalverband Franken
Frankfurter Str. 8
74072 Heilbronn