

Strukturelle Veränderungen im Güterverkehr in der Bundesrepublik Deutschland seit 1980 exemplifiziert am Verkehrsbezirk Tübingen

Von *Ernst-Jürgen Schröder*



1. Ziele und Methoden der Untersuchung

Die Verkehrsgeographie befaßt sich als eine Abteilung der Wirtschaftsgeographie mit ökonomischen Aktivitäten, die im Zusammenhang mit dem Transport von Personen und Gütern und der Nachrichtenübermittlung entstehen. Vordergrund werden in den bisherigen Arbeiten neben den Strukturen von Verkehrsnetzen und der Optimierung von Verkehrsströmen die vom Verkehrssektor ausgehenden räumlichen Wirkungen sowie seine instrumentelle Eignung für den Abbau regionaler Disparitäten behandelt. Die jüngere Forschung berücksichtigt zusätzlich die Verträglichkeit des Verkehrs mit der natürlichen Umwelt und das sozio-ökonomisch bedingte Mobilitätswachstum, „... wobei Geographen kleinräumige Mobilitäts- und Modal-Split-Studien (Aufteilung auf die Verkehrsträger) vorlegen und zur Konkurrenz der Verkehrsmittel Stellung nehmen“ (SCHLIEPHAKE, K., 1987, S. 212).

Im Sinne des letztgenannten Aspektes soll im folgenden auf die Strukturveränderungen des Güterverkehrs in Westdeutschland und ihre Ursachen eingegangen werden. Als Beispiel wurde der Verkehrsbezirk Tübingen – eine der 76 untersten Gebietseinheiten in der deutschen Verkehrsstatistik – gewählt, dessen Grenzen seit 1980 denen des Regionalverbands Neckar-Alb entsprechen. Die für den statistischen Vergleich notwendige Beschränkung auf die Jahre 1980–1986 läßt sich in sachlicher Hinsicht mit einem in diesem Zeitraum ungewöhnlich starken Rückgang des Anteils der Eisenbahn am Gütertransport rechtfertigen.

Als amtliche Quellen dienen die grundsätzlich verkehrszweigorientierten Güterverkehrsstatistiken der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und des Statistischen Bundesamtes, wobei die Basis für vergleichende Auswertungen durch die dortige Zugrundelegung einander sehr ähnlicher Gliederungsprinzipien gegeben war (GÜTERVERKEHR DER VERKEHRZWEIGE, 1986, S. 5). Diesen zufolge nimmt die Güterbewegungsstatistik, die für jeden Verkehrsbezirk die zwischen ihm und den anderen Verkehrsbezirken (einschl. solcher im Ausland) transportierten Gütermengen bei Unterscheidung von 52 Hauptgruppen wiedergibt, in den entsprechenden Berichten einen breiten Raum ein.

Erfassungsgrundlage ist grundsätzlich das für einen Transport mit einem Verkehrsmittel ausgestellte Frachtpapier, in dem zwar der Ein- bzw. Ausladeort, nicht aber im Falle eines mehrstufigen Transportvorganges der wirkliche Herkunftsort oder Bestimmungsort des Gutes genannt wird. Jeder mit einer Umladung verbundene Verkehrszweigwechsel gilt als neuer Transport, womit die Summe der verkehrszweigspezifischen Ergebnisse durch Mehrfachzählungen erhöht sein kann, die jedoch nur bei den Vor- und Nachtransporten im Straßengüterverkehr eine nennenswerte Rolle spielen, der neben dem Stückgut- und dem Werk-

verkehr bis 4 t Nutzlast in die Statistiken des Güterkraftverkehrs nicht eingeht (GÜTERVERKEHR DER VERKEHRSSZWEIGE, 1986, S. 5 f.). In der Statistik des Eisenbahngüterverkehrs, die auf der Auswertung der Frachtbriefe des frachtpflichtigen Wagenladungsverkehrs der Deutschen Bundesbahn und nichtbundes-eigener Eisenbahnen beruht, werden der Stückgut- und der Dienstgutverkehr sowie Transporte in Sonderzügen (mit Schaustellergut und dgl.) ebenfalls nicht berücksichtigt (EBD., S. 6). Nicht erfaßt wird von der Güterbewegungsstatistik auch der Transitverkehr, der zwar nicht mit den Güterverkehrsbeziehungen des Verkehrsbezirks zusammenhängt, jedoch von entscheidender Bedeutung für den Grad der Auslastung des Verkehrsnetzes sein kann.

Der Verfasser verdankt wertvolle Auskünfte Herrn Bundesbahnbetriebsinspektor Kümmerle vom Güterbahnhof Tübingen, dem Vorsitzenden des Vorstandes der Hohenzollerischen Landesbahn AG, Herrn Dipl.-Kfm. Zeiger, und Herrn Ltd. Regierungsdirektor Dr. Reeb vom Statistischen Bundesamt in Wiesbaden.

2. Erscheinungsformen und jüngere Entwicklung der Güterverkehrsträger in der Bundesrepublik Deutschland

Für den Güterverkehr in der Bundesrepublik Deutschland sind fünf Träger zu unterscheiden: die Eisenbahn, die Binnenschifffahrt, der Straßen-, der Rohrleitungs- und der Luftverkehr.

Eisenbahnen sind alle Schienenfahrzeuge mit eigenem Gleiskörper (ausgenommen Straßen-, Berg- und U-Bahnen), als deren Vorteile Sicherheit, Pünktlichkeit, Schnelligkeit und eine automatisierte, im Falle der Elektrifizierung besonders umweltfreundliche und energiesparende Betriebsführung hervortreten. Aufgrund der hohen Fixkostenbelastung und der damit verbundenen Kostendegression pro beförderte Einheit mit zunehmender Auslastung des Laderaumes und zunehmender Entfernung erscheint die Eisenbahn als prädestiniert für den Knotenpunktverkehr über mittlere und weite Strecken (VAN SUNTUM, U., 1986, S. 4). Eine hohe, dem Straßenverkehr entsprechende Netzdichte ist daher unter Effizienz Gesichtspunkten nicht angezeigt. Die Eisenbahn kann somit im Sinne von Voppel als „begrenzt dezentralisierend“ angesprochen werden, obwohl ihr im Rückblick eine standortkonzentrierende und Ballungen verursachende Wirkung zugeschrieben wird (VOPPEL, G., 1975, S. 177).

Der *Straßenverkehr* ist von allen Verkehrsträgern derjenige mit der intensivsten Raumschließung und hat dazu noch den Vorteil der Individualität. Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit hängen jedoch stark von den Witterungsverhältnissen und dem gesamten Verkehrsaufkommen ab. Gravierende Nachteile sind die durch ihn verursachte Schadstoff- und Lärmbelastung der Umwelt und der vergleichsweise hohe Flächen- und Energieverbrauch. Zum Schutze der Bahn, aber auch vor ruinöser Konkurrenz innerhalb des Kraftverkehrsgewerbes, sieht die im Güterkraftverkehrsgesetz für den gewerblichen Straßengüterfernverkehr festgelegte Marktordnung staatliche Maßnahmen zur Kapazitätsbeschränkung und zur Tarifgestaltung vor (VAN SUNTUM, U., 1986, S. 13). Die Ausübung des gewerblichen Güterfernverkehrs wird durch Konzessionen reguliert, die zudem noch vom Bundesverkehrsminister für den allgemeinen Güterfernver-

kehr, den Bezirksgüterfernverkehr (bis 150 km) und den grenzüberschreitenden Verkehr nach dem Verkehrsbedarf kontingentiert werden. Ausgenommen von der Kontingentierung sind der Güternahverkehr, der zur Eisenbahn eher in einem komplementären als in einem konkurrierenden Verhältnis steht, und der Werkverkehr, d.h. der von einem Unternehmen für eigene Zwecke betriebene Verkehr.

Bei der *Binnenschifffahrt* stehen den Vorteilen der im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern niedrigeren Transportkosten und des geringeren Energieaufwands die Nachteile der Langsamkeit, der Witterungsabhängigkeit und der Weitmäsigkeit des Netzes gegenüber. Der *Luftverkehr* kommt aufgrund seiner Schnelligkeit, aber auch seiner hohen Transportkosten nur für hochwertige und verderbliche Güter in Betracht. Der billigste Verkehrsträger für flüssige, gasförmige und manche feste Stoffe ist bei großem, stets gleichbleibendem Aufkommen und manchen festen Stoffen bei großem, stets gleichbleibendem Aufkommen und damit geringer Raumerschließung der *Rohrleitungsverkehr* (SCHLIEPHAKE, K., 1982, S. 69 f., 96).

Einen zusammenfassenden, nach den jeweiligen Verkehrsträgern getrennten Überblick über die *Entwicklung des Güterverkehrs* in der Bundesrepublik Deutschland von 1980 bis 1986 sowohl hinsichtlich der Höhe des in Tonnen gemessenen Güteraufkommens als auch der in Tariftonnenkilometern ausgedrückten Güterverkehrsleistung vermittelt Tabelle 1.

Tabelle 1: Güterverkehrsaufkommen (in Mill. t) und -leistung (in Mrd. tkm) und Anteile der Verkehrsträger in der Bundesrepublik Deutschland 1980–1986

Verkehrsträger	1980		1986	
	abs.	%	abs.	%
Eisenbahn Mill. t.	350, 1	36, 0	305, 3	31, 9
Mrd. tkm	64, 9	30, 7	60, 6	27, 7
Binnenschifffahrt Mill. t.	241, 0	24, 7	229, 5	24, 0
Mrd. tkm	51, 4	24, 4	52, 2	23, 9
Straßengüterfernverkehr Mill. t.	298, 2	30, 6	351, 2	36, 7
Mrd. tkm	80, 0	37, 9	95, 9	43, 9
Rohrfernleitungen Mill. t.	84, 0	8, 6	70, 5	7, 3
Mrd. tkm	14, 3	6, 8	9, 7	4, 4
Luftverkehr Mill. t.	0, 7	0, 1	0, 9	0, 1
Mrd. tkm	0, 3	0, 1	0, 3	0, 1
Binnenländischer Verkehr (ohne Straßengüternahverkehr)				
Mill. t.	974, 0	100, 0	957, 4	100, 0
Mrd. tkm	210, 9	100, 0	218, 7	100, 0

Quelle: Bundesminister f. Verkehr, Verkehr in Zahlen, 1987, S. 194 ff.

Die im ganzen stagnierende Entwicklung des Güterverkehrs im Zeitraum 1980–1986 ist weniger auf die allgemeine konjunkturelle Schwäche als vielmehr auf eine Änderung der Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen zurückzuführen, die sich ihrerseits aus dem sektoralen Strukturwandel der Wirtschaft ergeben hat. Durch die heutige Stagnation oder Schrumpfung transportintensiver Branchen des Produzierenden Gewerbes bei gleichzeitiger Expansion des Dienstleistungssektors mit nur geringen Transportbedürfnissen steigert sich die Güterverkehrsnachfrage wesentlich langsamer als das Bruttosozialprodukt (HAMM, W., 1987, S. 422). Darüber hinaus ist seit einiger Zeit eine Umschichtung des Sozialproduktes von schweren, geringwertigen Massengütern zu leichten, hochwertigen Produkten sowie ein insgesamt sinkender Rohstoffeinsatz je Produkteinheit zu beobachten (BRETZKE, W.-R., 1988, S. 18). Die Verwendung der Tonne bzw. des Tonnenkilometers als Maßeinheit für den Güterverkehr läßt sich damit zumeist nur noch aus Gründen der zeitlichen Vergleichbarkeit rechtfertigen. Ein weiteres Merkmal des Strukturwandels ist – auch im Blick auf die zunehmende nationale und internationale Arbeitsteilung – die wachsende Nachfrage der Produzenten nach schneller, genau terminierter Beförderung kleiner Sendungen, um zwischenbetriebliche Transportzeiten zu verkürzen und das Kostensenkungspotential des Abbaues kapitalbindender Lagervorräte auszuschöpfen (HAMM, W., 1987, S. 422 f.).

Diese quantitativen und qualitativen Veränderungen im Güterverkehr verursachen eine Umschichtung zwischen seinen Trägern, die vor allem zum Nachteil der Eisenbahn verlief. Während der Straßengüterfernverkehr durch seine Anpassungsfähigkeit und Beweglichkeit vor allem im überdurchschnittlich expandierenden grenzüberschreitenden Verkehr beträchtlich zunahm, betraf der oben erwähnte Rückgang des Massengütertransports die Bahn, insbesondere infolge ihrer engen Verflechtung mit dem Montansektor, wesentlich stärker als die Binnenschifffahrt und den Rohrleitungsverkehr. Hohe Wachstumsraten bei allerdings geringem Ausgangsniveau sind dank seiner Eignung für internationale Transporte hochwertiger Güter für den Luftverkehr zu verzeichnen.

3. Der Verkehrsbezirk Tübingen als Untersuchungsraum

a) *Grundstruktur des Wirtschaftsgefüges und des Verkehrsnetzes.* – Da die im Verkehrsbezirk Tübingen bzw. in der räumlich mit ihm identischen Region Neckar-Alb erbrachten Güterverkehrsleistungen unabdingbare Komplementärleistungen für die dortigen ökonomischen Aktivitäten sind, sei zunächst auf die Grundzüge der regionalen Wirtschaftsstruktur und des Verkehrsnetzes dieses Gebiets eingegangen.

Im *Wirtschaftsgefüge* der Region nimmt nach der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten das Produzierende Gewerbe eine führende Stellung ein. Eine auffällige Ausnahme davon macht Tübingen, dessen Wirtschaftsstruktur entscheidend durch staatliche Einrichtungen (Universität, Kliniken, Regierungspräsidium, Justizbehörden u.ä.) bestimmt wird.

Tabelle 2: Strukturdaten des Verkehrsbezirks Tübingen

Gebietseinheit	Einwohner (1987)	Versicherungspfl. Beschäftigte (1986)	darunter im Prod. Gewerbe (in %)
1. Landkreis			
Reutlingen	243 351	89 785	61, 2
darunter:			
Bad Urach	11 358	5 454	63, 1
Metzingen	19 517	8 736	72, 9
Münsingen	11 330	3 191	39, 5
Pfullingen	15 946	4 796	61, 7
Reutlingen	97 920	44 000	52, 3
2. Landkreis			
Tübingen	181 817	52 036	43, 9
darunter:			
Mössingen	15 831	4 111	67, 4
Rottenburg	33 601	5 961	48, 0
Tübingen	76 122	31 284	29, 6
3. Zollernalbkreis	170 577	69 812	71, 8
darunter:			
Albstadt	45 973	25 136	72, 9
Balingen	29 917	13 876	59, 1
Burladingen	11 367	4 195	82, 1
Hechingen	16 050	5 912	65, 0
4. Gesamt	595 745	211 633	60, 5

Quelle: Standortatlas für die Region Neckar-Alb 1988

Die Industriestruktur ist – wie Tabelle 3 zeigt – durch eine sektorale Konzentration auf die mittelständisch geprägten Wirtschaftszweige Textil-, Bekleidungs- und Maschinenbau gekennzeichnet, auf die rund 60 % der Betriebe (mit 20 und mehr Beschäftigten) entfallen. Bei Albstadt, Burladingen und Hechingen ist dabei eine räumliche Konzentration gegeben. Ansonsten zeichnet sich die Region durch eine vergleichsweise ausgewogene Produktpalette aus, die durch eine Reihe neu angesiedelter Unternehmen der Elektrotechnik, Feinmechanik und Kunststoffverarbeitung ergänzt worden ist.

Die Region hatte in den Jahren 1978–1984 mit 6,3 % einen – landesweit mit am höchsten liegenden – Rückgang der Beschäftigtenzahl im Produzierenden Gewerbe bei entsprechenden Auswirkungen auf die Zusammensetzung des Güter-

verkehrsaufkommens hinzunehmen, der insbesondere die unter starkem internationalen Konkurrenzdruck stehende Textilindustrie und die von ihr bevorzugten Standorte betraf (LANDESENTWICKLUNGSBERICHT 1986, S. 66, 71). Zwar wurden in ungefähr gleichem Umfang im Dienstleistungsbereich neue Arbeitsplätze geschaffen, jedoch überwiegend solche außerhalb des ländlichen Raumes im nördlichen Teil der Region, wo aufgrund der guten Verkehrsanbindung, der Führungsvorteile in der Nähe der Landeshauptstadt, des Arbeitskräftepotentials und allgemeiner Attraktivität den heutigen Standortanforderungen am besten entsprochen wird.

Ungleichmäßig verteilt sich auch der bis in die Gegenwart hinein insgesamt positive Bevölkerungssaldo der Region. Während von den im Landesentwicklungsplan unterschiedenen Raumkategorien die um das Oberzentrum Reutlingen-Tübingen gelegenen Teile des Verdichtungsraumes Stuttgart und dessen Randzone erhebliche Zuwanderungen zu verzeichnen haben, sind die entfernter gelegenen ländlichen Gebiete, insbesondere die des Zollernalbkreises, von Abwanderungstendenzen betroffen.

Das im Verkehrsbezirk Tübingen der Güterbeförderung dienende *Fernverkehrsnetz*, welches durch die beiden Verkehrsträger Eisenbahn und Straße gebildet wird, veranschaulicht die Abbildung auf der folgenden Seite.

Die 1861 errichtete und 1934 elektrifizierte Eisenbahnlinie Stuttgart-Reutlingen-Tübingen ist sowohl dem Güter- als auch dem Personentransport nach gleichsam das Rückgrat des Schienenverkehrs der Region. Weitere Strecken mit Mischverkehr sind die Linien Tübingen-Albstadt-Sigmaringen, Tübingen-Horb und Tübingen-Herrenberg, auf der seit 1966 die Personenbeförderung in Entringen und der Gütertransport in Gültstein endet. Der Bahnhof Tübingen ist damit netzstrukturell als Knotenpunkt von im wesentlichen auf das Fernverkehrszentrum Stuttgart ausgerichteten, den Zugsequenzen nach nicht unbedeutenden Zubringerstrecken einzustufen. Dies zeigt sich auch in seiner Eigenschaft als Zugbildungsbahnhof im Personenverkehr und als Knotenbahnhof im Güterverkehr, der in der Region für die Zusammenstellung und Auflösung von Güterzügen im Zu- und Ablaufverkehr mit den Rangierbahnhöfen Kornwestheim und Untertrürkheim zuständig ist, sowie in der Unterhaltung eines Bahnbetriebswerkes.

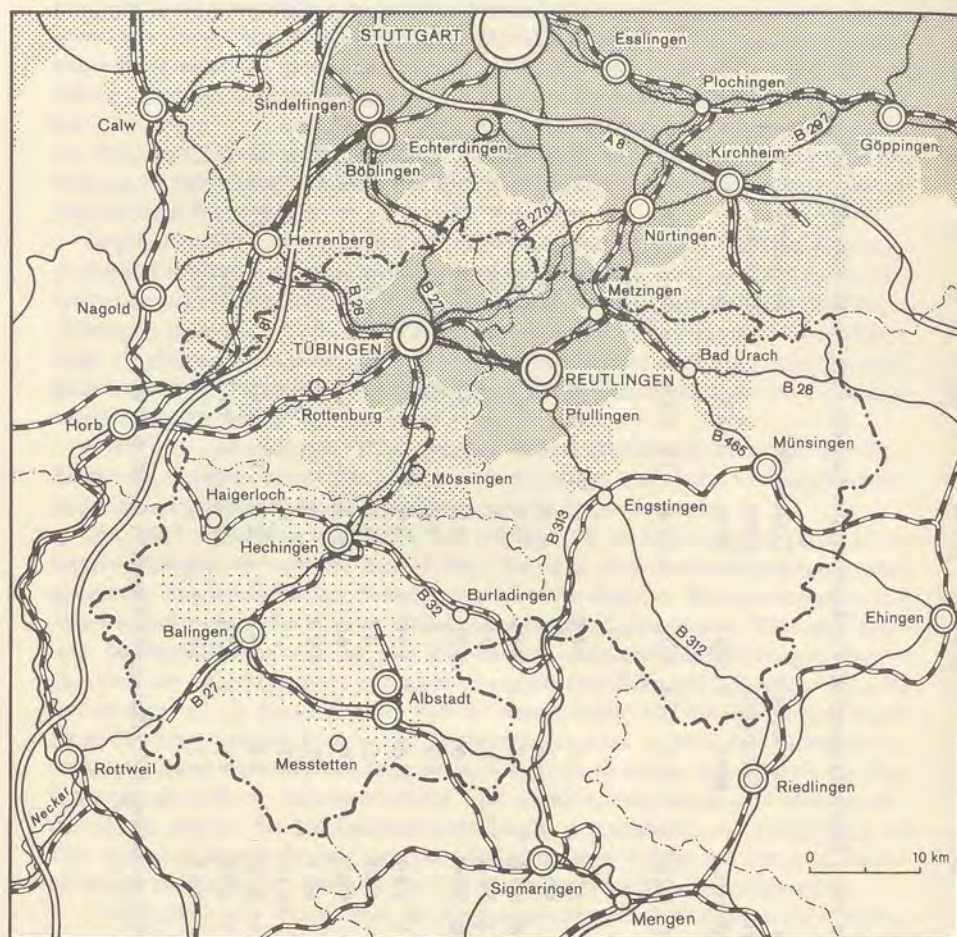
Ursprünglich war Reutlingen als Ausgangspunkt der Zollernbahn nach Sigmaringen und damit als Knotenpunkt konzipiert, doch hatte sich Württemberg in einem Staatsvertrag mit Preußen zur Wahl Tübingens verpflichtet, um im Gegenzug u.a. bei der Errichtung der Gäubahn von Stuttgart nach Tuttlingen preußisches Gebiet durchqueren zu dürfen (MIHAILESCU, P.-M. und MICHALKE, M., 1985, S. 201). Reutlingen setzte schließlich als Ausgleich den Bau einer Eisenbahnlinie von dort nach Schelklingen über Münsingen unter Überwindung des steilen Nordwestabfalls der Schwäbischen Alb im Zahnradbetrieb durch, die von 1901 an in ihrer ganzen Länge befahren werden konnte (EBD., S. 201 ff.). Die Strecke zwischen Schelklingen und Kleinengstingen dient seit der Einstellung des Personenverkehrs i.w. nur noch der Versorgung der Truppenstandorte auf der Schwäbischen Alb, während der übrige Abschnitt zwischen 1969 und 1983 schrittweise stillgelegt worden ist. Ein ähnliches Schicksal droht Teilen der nur noch im Güterverkehr betriebenen Linien von Böblingen nach Dettenhausen und von Metzingen nach Bad Urach, für die die Deutsche Bundesbahn Anfang


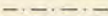

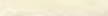

Tabelle 3: Betriebe (mit 20 und mehr Beschäftigten) im Produzierenden Gewerbe im Verkehrsbezirk Tübingen 1986





	Landkreis Reutlingen		Landkreis Tübingen		Zollernalb- kreis		Verkehrsbezirk Tübingen	
	Betr.	Besch.	Betr.	Besch.	Betr.	Besch.	Betr.	Besch.
Produzierendes Gewerbe	313	38 826	171	14 595	424	35 559	908	88 980
darunter:								
Gewinnung von								
Steinen und Erden	10	275	7	346	14	545	31	1 166
Stahlverformung	6	585	2	.	6	.	14	1 051
Maschinenbau	51	8 852	21	3 343	34	9 067	106	21 262
Straßenfahrzeugbau	12	2 548	9	735	7	251	28	3 534
Elektrotechnik	23	8 540	6	828	20	2 784	49	12 152
Feinmechanik	8	.	6	.	11	1 231	25	1 745
EBM-Waren	9	1 349	6	1 198	10	1 591	25	4 138
Holzbearbeitung	12	471	5	63	11	140	28	674
Holzverarbeitung	7	587	14	862	14	647	35	2 096
Druckerei	13	657	5	295	8	326	26	1 278
Kunststoffwaren	13	1 815	7	.	6	.	26	2 431
Textilgewerbe	61	4 972	42	3 547	221	14 868	324	23 387
Bekleidungs-gewerbe	30	3 052	15	1 275	36	1 442	81	5 769
Ernährungsgewerbe	22	1 644	13	492	10	675	45	2 811

Quelle: Stat. Landesamt Baden-Württemberg, Verarbeitendes Gewerbe 1986, S. 36 ff.

Das Fernverkehrsnetz im Verkehrsbezirk Tübingen



-  Verkehrsbezirksgrenze
-  Kreisgrenze
-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Eisenbahn (DB / HZL, WEG)

-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Unterzentrum
-  Doppelzentrum

-  Verdichtungsraum
-  Randzone um den Verdichtungsraum
-  Verdichtungsbereich im ländlichen Raum
-  Ländlicher Raum

Quelle: Standortatlas für die Region Neckar-Alb, 1988
 Entwurf: E.-J. SCHRÖDER / Zeichnung: H. BÜHLER

1988 in Anbetracht des rückläufigen Güteraufkommens und notwendiger Instandhaltungsmaßnahmen das gesetzlich vorgeschriebene Stilllegungsverfahren einleitete. Die einstige Bundesbahnstrecke von Balingen nach Rottweil wird seit 1971 nur noch bis Schömberg für den Güterverkehr genutzt.

Für den Verkehrsbezirk Tübingen sind für die Gegenwart noch zwei nichtbundeseigene Unternehmen zu nennen, die Hohenzollerische Landesbahn AG (HZL) und die Württembergische Eisenbahngesellschaft mbH (WEG). Obwohl die 1849 preußisch gewordenen ehemaligen hohenzollerischen Fürstentümer Hechingen und Sigmaringen seit 1878 an das württembergische Eisenbahnnetz angeschlossen waren (s.o.), erfolgte 1899 auf Betreiben des hohenzollerischen Kommunal-Landtages mit dem Ziel der inneren Erschließung des Landes die Gründung einer Eisenbahngesellschaft, der späteren Hohenzollerischen Landesbahn AG; den Platz des daran maßgebend beteiligten preußischen Staates nimmt heute das Land Baden-Württemberg ein (MIHAILESCU, P.-M. und MICHALKE, M., 1985, S. 249 ff.). Das Streckennetz, an vier Orten (Eyach, Kleinengstingen, Hechingen und Sigmaringendorf) mit dem der Bundesbahn verknüpft, dient heute im vollen ursprünglichen Umfang dem Güterverkehr.

Die Württembergische Eisenbahngesellschaft betreibt die Linie Ebingen-Onstmettingen (mit Mischverkehr). Ihre Errichtung geht auf einen 1889 geäußerten Wunsch der Anrainergemeinden des Schmiechatales zurück, die von dessen Erfüllung eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit ihrer Trikotwarenindustrie erwarteten (BÜRNHEIM, H., 1986, S. 95). Zur Verwirklichung kam es jedoch erst im Jahre 1901, nachdem die württembergische Regierung 1899 im Fall dieser wenig Gewinn versprechenden Strecke einer Abweichung vom bis dahin praktizierten Staatsbahnprinzip zugestimmt und der genannten Gesellschaft die Baukonzession erteilt hatte (EBD., S. 10 f., 95 f.). Privater Initiative verdankte ihre Entstehung auch die 1985 stillgelegte Strecke Reutlingen-Gönningen. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß auch auf Teilen des weit in das Umland reichenden Reutlinger Straßenbahnnetzes, das bis 1944 ebenfalls der Württembergischen Eisenbahngesellschaft unterstand, Güter befördert wurden (EBD., S. 114 ff.).

Vom überörtlichen Straßennetz seien hier nur die als Bundesstraßen klassifizierten Straßen hervorgehoben, deren Funktionen durch z.T. nicht unbedeutende Land- und Kreisstraßen ergänzt werden. Die auffälligsten Verbindungen sind die mit dem mittleren Neckarraum und dessen Autobahnnetz über die B 312 und die teilweise vierspurige, quer zum Albtrauf verlaufende B 27, die zugleich wichtigste Nord-Süd-Linie im Verkehrsbezirk. Von dieser zweigen mehrere albüberquerende Bundesstraßen ab, die Verbindungen zum oberschwäbischen Wirtschaftsraum herstellen. Die Hauptachse in Ost-West-Richtung, über welche die Region an die westlich verlaufende A 81 von Stuttgart nach Singen angeschlossen wird, bildet die B 28.

b) *Die Entwicklung des Güterverkehrs nach Güterhauptgruppen und seine regionale Verflechtung.* — Die oben aufgeführten amtlichen Quellen enthalten für den Verkehrsbezirk Tübingen sehr detaillierte Angaben über die Aufteilung des Güterverkehrsaufkommens nach Güterhauptgruppen sowie, jeweils nach Empfang und Versand getrennt, zu den wesentlichen überregionalen Verkehrsbeziehungen.

Nach der auf dieser Grundlage beruhenden Tabelle im Anhang steigerte sich das *Güterverkehrsaufkommen* im Berichtszeitraum im Versand um 14,1 % auf 1 672 100 Tonnen und im Empfang um 7 % auf 2 173 500 Tonnen. Die Eisenbahn erfuhr hierbei im Versand dank der stabilisierenden Wirkung der Salztransporte nur eine relativ geringe Anteilsabnahme von 28,3 % auf 26,9 %, während sie im Empfang eine solche von 19,4 % auf 12,6 % hinnehmen mußte. Hinzu kam, vorwiegend infolge des Einbruchs bei den Massengütern, noch ein absoluter Rückgang des Transportaufkommens von 393 000 auf 274 500 Tonnen. Im Empfang von textilen Rohstoffen, Holz, Stein- und Braunkohle, Kraftstoffen und Heizöl, Stab- und Formstahl, Stahlblechen, Sand, Kies, Zement, Kalk und Gips, chemischen Düngemitteln, Zellstoff, Glas, Leder- und Textilwaren und besonderen Transportgütern erlitt die Bahn zum Teil erhebliche Verluste, die teils auf die konjunkturelle Schwächesituation der mit diesen Rohstoffen und Vorprodukten belieferten Industriezweige, teils auf den erfolgreichen, innerhalb gewisser Margen zulässigen Preis- und Qualitätswettbewerb seitens des Kraftverkehrsgewerbes zurückzuführen sind. Einen nennenswerten Zuwachs erzielte die Eisenbahn lediglich im Transport von Fahrzeugen infolge der Ansiedlung einer Spedition in Schömberg im Jahre 1978, die sich auf die Auslieferung fabrikneuer Wagen von VW und OPEL an die regionalen Autohändler spezialisierte, und durch die Beförderung von Schotter für ein Asphaltwerk bei Mössingen, das seinen Rohstoffbezug durch entsprechende Entladeeinrichtungen auf die Bahn umstellte.

Auch im Versand erlitt die Bahn bei fast allen Hauptgütergruppen z.T. empfindliche Transportverluste, die mit rund 20 000 Tonnen beim Schrott infolge konjunktureller Einflüsse und der Preiskonkurrenz des LKW-Fernverkehrs am stärksten waren. Die dennoch insgesamt leichte Zunahme des Eisenbahngüterverkehrs im Versand ist fast ausschließlich dem wachsenden Güteraufkommen der Hohenzollerischen Landesbahn zu verdanken, dem in der Region bedeutendsten Güterverkehrsunternehmen, das mit der Salzabfuhr vom Bergwerk in Stetten bei Haigerloch allein 71 % (320 000 Tonnen) des gesamten Gütervolumens auf sich vereint.

Der LKW-Fernverkehr konnte außer im Salz- und Zuckerrübentransport auf allen wachsenden Teilverkehrsmärkten für mittlere und kleinere Sendungen seine Anteile am Empfang und Versand erhöhen.

Über die *regionale Verflechtung* der Gütertransporte zwischen dem Verkehrsbezirk Tübingen und den übrigen Verkehrsbezirken orientiert eine Tabelle im Anhang. Ihre wichtigste Aussage betrifft die ungleich ausgewogenere Erschließung der jeweiligen Gebiete durch den LKW-Fernverkehr im Vergleich zur Eisenbahn, die sich entsprechend ihrer Systemvorteile zunehmend auf den schnellen Transport großer oder gebündelter Gütermengen konzentriert.

Im folgenden wird die Tabelle um einige Angaben zu den hauptsächlich transportierten Gütern ergänzt. Von der Eisenbahn wurden im Versand an Zuckerrüben 4 000 Tonnen in den Verkehrsbezirk Karlsruhe zur dortigen Zuckerfabrik Waghäusel befördert, an Salz 296 000 Tonnen in den Verkehrsbezirk Rosenheim zur Weiterverarbeitung in zwei Werken der Wacker-Chemie GmbH in Burghausen und Gendorf sowie 23 000 Tonnen in den Verkehrsbezirk Augsburg nach Gersthofen für ein Werk der Farbwerke Höchst, an Eisen- und Stahlabfällen 4 200

Tonnen in den Verkehrsbezirk Ravensburg und 24 000 Tonnen nach Italien. Auf der Empfangsseite kamen 45 000 Tonnen Sand bzw. Kies aus dem Verkehrsbezirk Ulm, 37 000 Tonnen andere Steine und Erden aus dem Verkehrsbezirk Konstanz/Ravensburg, 8 200 bzw. 5 400 Tonnen Zellstoff aus den Verkehrsbezirken Bremen und Hamburg, je rund 7 000 Tonnen Braunkohle bzw. Fahrzeuge aus den Verkehrsbezirken Köln und Braunschweig und 6 200 Tonnen Kraftstoffe und Heizöl aus dem Verkehrsbezirk Karlsruhe.

Beim LKW-Fernverkehr ergibt sich im Empfang die volumenmäßig stärkste Güterverkehrsverflechtung mit 99 000 Tonnen Kraftstoffen und Heizöl aus dem Raffineriezentrum des Verkehrsbezirks Karlsruhe, gefolgt von 40 000 Tonnen Sand und Kies aus demselben Verkehrsbezirk und von 27 000 Tonnen wiederum Kraftstoffen und Heizöl aus dem Verkehrsbezirk Stuttgart. Beim Versand ist hingegen für die Hauptgütergruppen eine gleichmäßigere regionale Verflechtung festzustellen.

Bei allen Hafenanstandorten ist zu berücksichtigen, daß im Falle des Umschlags der Güter auf ein anderes Verkehrsmittel die wirklichen Herkunfts- und Zielorte mit denen im jeweiligen Verkehrsbezirk nicht identisch sind (s.o.). Dies gilt auch für den im Zusammenhang mit der internationalen Arbeitsteilung stark zugenommenen grenzüberschreitenden Verkehr, insbesondere für Länder mit bedeutenden Seehäfen (wie z.B. Italien und die Niederlande), in denen die angelieferten Güter anderen Verkehrsmitteln überlassen werden.

Zusammenfassung und Ausblick

Die jüngeren quantitativen und qualitativen Veränderungen im Güterverkehr, verursacht durch den strukturellen Rückgang des Massengütertransports und logistische Anstrengungen der verladenden Wirtschaft zur Kostenverringerung in der Lagerhaltung, führten selbst in der engbegrenzten Zeitspanne 1980–1986 sowohl im Verkehrsbezirk Tübingen als auch sonst in der Bundesrepublik zu einem spürbaren Marktanteilsverlust der Eisenbahn zugunsten des Straßengüterfernverkehrs. Diese bereits seit 1960 erkennbare Entwicklung trat trotz des Flankenschutzes für die Bahn durch eine Marktordnung aus dem Jahre 1936 ein, die auf eine Kontingentierung des Straßengüterfernverkehrs abzielte.

Obwohl hierbei die in unserem Zeitraum starke Zunahme des von der Kontingentierung ausgenommenen Werkverkehrs und die Auswirkungen des intensiven Straßenbaues nicht übersehen werden dürfen, war wohl entscheidend, daß die Eisenbahn immer weniger den von der verladenden Wirtschaft an den Gütertransport gestellten Qualitätsanforderungen entsprechen konnte. Mit der Einführung neuer Markenartikel im Güterverkehr versucht sie, größere Anteile an den wachsenden Märkten für kleinere und mittlere Sendungen im hochwertigen Güterbereich zu gewinnen, so u.a. durch das Intercargo-System, das alle Wirtschaftszentren untereinander im Nachtsprung mit garantiertem Liefertermin verbindet, und die Einführung der „Partiefracht“, worunter eine schnelle und ebenfalls mit Termingarantien verbundene Beförderung mehrerer kleinerer, in einer Wagenla-

DAS GÜTERVERKEHRSAUFKOMMEN IM VERKEHRSBEZIRK TÜBINGEN NACH
GÜTERHAUPTGRUPPEN
(in 1 000 t) und Anteilen der Verkehrsträger in % 1980 u. 1986

Güterhauptgruppen		LKW				Eisenbahn				Gesamt			
		Versand		Empfang		Versand		Empfang		Versand		Empfang	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Getreide	1980	11,7	1,1	4,4	0,3	3,2	0,8	0,2	0,1	14,9	1,0	4,6	0,2
	1986	12,1	1,0	13,2	0,7	1,3	0,3	-	-	13,4	0,8	13,2	0,6
Früchte, Gemüse	1980	8,8	0,8	24,0	1,5	-	-	2,3	0,6	8,8	0,6	26,3	1,3
	1986	13,8	1,1	32,0	1,7	0,2	0,1	1,3	0,5	14,0	0,8	33,3	1,5
textile Rohstoffe	1980	6,4	0,6	10,4	0,6	2,8	0,7	1,5	0,4	9,2	0,6	11,9	0,6
	1986	7,0	0,6	9,3	0,5	1,4	0,3	0,1	0,0	8,4	0,5	9,4	0,4
Holz, Kork	1980	74,7	7,1	60,3	3,7	11,8	2,8	24,8	6,3	86,5	5,9	85,1	4,2
	1986	64,2	5,3	59,1	3,1	3,3	0,7	19,1	7,0	67,5	4,0	78,2	3,6
Zuckerrüben	1980	-	-	0,3	0,0	1,6	0,2	-	-	1,6	0,1	0,3	0,0
	1986	0,2	0,1	0,1	0,0	5,3	1,2	-	-	5,5	0,3	0,1	0,0
Getränke	1980	134,5	12,8	88,7	5,4	-	-	-	-	134,5	9,2	88,7	4,4
	1986	148,3	12,1	103,2	5,4	0,3	0,1	0,1	0,0	148,6	8,9	103,3	4,8
Andere Genußmittel	1980	9,3	0,9	30,1	1,8	0,1	0,0	0,1	0,0	9,4	0,6	30,2	1,5
	1986	24,3	2,0	33,5	1,8	-	-	0,4	0,1	24,3	1,5	33,9	1,6
Fleisch, Eier, Milch	1980	22,7	2,2	41,7	2,5	-	-	0,7	0,2	22,7	1,5	42,4	2,1
	1986	62,7	5,1	68,9	3,6	-	-	0,9	0,3	62,7	3,7	69,8	3,2
Getreide-, Obst- Gemüseerzeugnisse	1980	8,0	0,8	50,6	3,1	-	-	2,3	0,6	8,0	0,5	52,9	2,6
	1986	28,4	2,3	72,1	3,8	-	-	2,1	0,8	28,4	1,7	74,2	3,4
Futtermittel	1980	21,8	2,1	32,4	2,0	-	-	0,6	0,2	21,8	1,5	33,0	1,6
	1986	28,7	2,3	24,0	1,3	0,1	0,0	1,3	0,5	28,8	1,7	25,3	1,2
Stein-, Braunkohle einschl. Koks	1980	0,1	0,0	7,5	0,5	0,3	0,1	37,4	9,5	0,4	0,0	44,9	2,2
	1986	-	-	1,6	0,1	0,2	0,1	17,7	6,4	0,2	0,0	19,3	0,9
Kraftstoffe und Heizöl	1980	0,5	0,0	88,1	5,4	0,1	0,0	28,2	7,2	0,6	0,0	116,3	5,7
	1986	4,0	0,3	160,4	8,4	0,2	0,1	9,8	3,6	4,2	0,3	170,2	7,8
Eisen- u. Stahlab- fälle u. -schrott	1980	8,1	0,8	0,5	0,0	57,4	13,8	-	-	65,4	4,5	0,5	0,0
	1986	18,3	1,5	1,8	0,1	37,1	8,2	-	-	55,4	3,3	1,8	0,1
Stab- u. Formstahl, Draht	1980	2,4	0,2	23,7	1,4	0,2	0,0	5,9	1,5	2,6	0,2	29,6	1,5
	1986	2,9	0,2	28,0	1,5	-	-	2,3	0,8	2,9	0,2	30,3	1,4
Stahlbleche, Band- stahl	1980	4,4	0,4	36,5	2,2	0,1	0,0	12,2	3,1	4,5	0,3	48,7	2,4
	1986	4,3	0,4	37,4	2,0	0,1	0,0	1,2	0,4	4,4	0,3	38,6	1,8
Rohre, Gießerei- erzeugnisse	1980	7,5	0,7	19,7	1,2	0,8	0,2	1,2	0,3	8,3	0,6	20,9	1,0
	1986	4,2	0,3	22,6	1,2	-	-	1,5	0,6	4,2	0,3	24,1	1,1
NE-Metalle u. NE- Metallhalbzeug Ton	1980	1,5	0,1	12,5	0,8	-	-	-	-	1,5	0,1	12,5	0,6
	1986	1,4	0,1	14,4	0,8	-	-	0,1	0,0	1,4	0,1	14,4	0,6
Salz, Schwefel, Kies	1980	31,4	3,0	18,6	1,1	224,9	54,3	3,7	0,9	256,3	17,5	22,3	1,1
	1986	15,3	1,3	10,0	0,5	320,5	71,2	-	-	335,8	20,1	10,0	0,5
Sonstige Steine und Erden	1980	4,8	0,5	23,4	1,4	-	-	3,1	0,8	4,8	0,3	26,5	1,3
	1986	10,6	0,9	20,8	1,1	-	-	39,2	14,3	10,6	0,6	60,0	2,8
Zement, Kalk, Gips	1980	17,9	1,7	26,1	1,6	2,0	0,5	3,4	0,9	19,9	1,4	29,5	1,5
	1986	38,7	3,2	29,7	1,6	-	-	-	-	38,7	2,3	29,7	1,4
andere mineralische Baustoffe	1980	75,7	7,2	161,6	9,9	14,1	3,4	5,1	1,3	79,8	5,4	166,7	8,2
	1986	89,5	7,3	153,0	8,1	3,1	0,7	7,4	2,7	92,6	5,5	160,4	7,4
Chemische Dünge- mittel	1980	4,2	0,4	11,9	0,7	1,9	0,5	37,1	9,4	6,1	0,4	49,0	2,4
	1986	6,2	0,5	17,0	0,9	1,8	0,4	13,8	5,0	8,0	0,5	30,8	1,4
Chemische Grund- stoffe	1980	8,1	0,8	17,2	1,1	0,3	0,1	2,5	0,6	8,4	0,6	19,7	1,0
	1986	11,2	0,9	24,2	1,3	1,7	0,4	1,6	0,6	12,9	0,8	25,8	1,2
Zellstoff, Altpapier	1980	17,3	1,6	4,4	0,3	2,6	0,6	40,8	10,4	19,9	1,4	45,2	2,2
	1986	27,9	2,3	3,5	0,2	2,1	0,5	14,7	5,4	30,0	1,8	18,2	0,8
Sonstige chemische Erzeugnisse	1980	40,5	3,9	80,0	4,9	1,9	0,5	1,4	0,4	42,4	2,9	81,4	4,0
	1986	49,0	4,0	102,5	5,4	2,1	0,5	1,4	0,5	51,1	3,1	103,9	4,8
Fahrzeuge	1980	14,6	1,4	20,0	1,2	3,4	0,8	14,6	3,7	18,0	1,2	34,6	1,7
	1986	19,0	1,6	34,5	1,8	4,7	1,0	19,5	7,1	23,7	1,4	54,0	2,5
Elektrotechnische Er- zeugnisse, Maschinen	1980	40,8	3,9	37,9	2,3	8,9	2,1	1,4	0,4	49,7	3,4	39,3	1,9
	1986	37,6	3,1	38,0	2,0	3,7	0,8	2,5	0,9	41,3	2,5	40,5	1,9
EBM-Waren	1980	25,7	2,4	46,0	2,8	1,2	0,3	3,4	0,9	26,9	1,8	49,4	2,4
	1986	22,4	1,8	42,5	2,2	0,3	0,1	2,3	0,8	22,7	1,4	44,8	2,1
Glas u. andere mine- ralische Waren	1980	5,5	0,5	29,5	1,8	0,1	0,0	6,8	1,7	5,6	0,4	36,3	1,8
	1986	10,2	0,8	30,5	1,6	-	-	2,8	1,0	10,2	0,6	33,3	1,5
Leder- u. Textil- waren	1980	42,1	4,0	83,8	5,1	1,8	0,4	2,5	0,6	43,9	3,0	86,3	4,2
	1986	35,7	2,9	68,5	3,6	1,7	0,4	0,4	0,1	37,4	2,3	68,9	3,2
Sonstige Halb- und Fertigwaren	1980	138,0	13,1	196,6	12,0	6,0	1,4	5,3	1,3	144,0	9,8	201,9	9,9
	1986	133,3	10,9	201,1	10,6	1,2	0,3	2,8	1,0	134,5	8,0	203,9	9,4
Besondere Transport- güter	1980	227,5	21,6	234,8	14,3	62,4	15,1	60,8	15,4	289,9	19,8	295,6	14,5
	1986	251,0	20,5	274,2	14,4	56,7	12,3	51,1	18,8	307,7	18,3	325,3	14,8
Sonstige	1980	21,7	2,2	50,2	3,2	4,6	1,4	8,4	2,0	36,4	2,6	58,6	3,1
	1986	24,9	2,1	72,4	3,7	1,2	0,3	7,7	2,8	26,1	1,5	80,1	3,6
Gesamtes Güterver- kehrsaufkommen	1980	1 051,3	100,0	1 637,9	100,0	414,5	100,0	393,9	100,0	1 465,8	100,0	2 031,8	100,0
	1986	1 221,8	100,0	1 899,0	100,0	450,3	100,0	274,5	100,0	1 672,1	100,0	2 173,5	100,0
Anteile der Verkehrs- träger (modul split)	1980		71,7		80,6		28,3		19,4		100,0		100,0
	1986		73,1		87,4		26,9		12,6		100,0		100,0

Quelle: Fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen 1980 und 1986, Eisenbahnverkehr 1980 und 1986

Die regionale Verflechtung des LKW-Fernverkehrs und des Eisenbahngüterverkehrs im
Verkehrsbezirk Tübingen 1986 (in 1 000 t)

Verkehrsbezirk	LKW				Eisenbahn			
	Versand		Empfang		Versand		Empfang	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Aachen	1,4	0,1	7,6	0,4	0,1	0,0	2,3	0,8
Amberg/Weiden	1,4	0,1	5,5	0,3	1,6	0,4	5,2	1,9
Ansbach	4,2	0,3	10,5	0,6	0,8	0,2	1,0	0,4
Aschaffenburg/Würzburg	8,1	0,7	11,4	0,6	0,3	0,1	0,1	0,0
Augsburg	27,8	2,3	64,0	3,4	25,3	5,6	1,8	0,7
Bayreuth	3,8	0,3	14,7	0,8	1,5	0,3	1,6	0,6
Berlin	4,1	0,3	5,7	0,3	1,9	0,4	2,0	0,7
Bielefeld	14,8	1,2	9,3	0,5	0,1	0,0	0,1	0,0
Braunschweig	5,6	0,5	11,6	0,6	0,1	0,0	7,1	2,6
Bremen	6,6	0,5	14,2	0,7	0,1	0,0	10,0	3,6
Bremerhaven	1,6	0,1	1,6	0,1	1,6	0,4	2,7	1,0
Darmstadt	15,2	1,2	25,2	1,3	1,2	0,3	0,1	0,0
Donauwiesingen	35,3	2,9	58,0	3,1	3,0	0,7	1,8	0,7
Dortmund	2,4	0,2	7,8	0,4	-	-	0,6	0,2
Düsseldorf	12,7	1,0	15,0	0,8	0,1	0,0	0,2	0,1
Emsland	1,1	0,1	7,0	0,4	-	-	0,1	0,0
Essen	4,9	0,4	13,3	0,7	-	-	6,2	2,3
Frankfurt	16,3	1,3	23,2	1,2	0,1	0,0	0,3	0,1
Freiburg	75,2	6,2	94,8	5,0	7,8	1,7	11,8	4,3
Giessen	2,9	0,2	9,2	0,5	-	-	-	-
Garmisch-Partenkirchen	12,8	1,0	7,9	0,4	1,2	0,3	0,6	0,2
Hagen	2,8	0,2	12,4	0,7	-	-	-	-
Hamburg	13,8	1,1	10,7	0,6	2,1	0,5	11,1	4,0
Hannover	5,2	0,4	6,0	0,3	0,5	0,1	1,4	0,5
Heilbronn	56,0	4,6	69,7	3,7	1,8	0,4	0,8	0,3
Ingolstadt	8,6	0,7	15,5	0,8	1,4	0,3	4,3	1,6
Kaiserslautern	6,6	0,5	52,5	2,8	0,7	0,2	5,5	2,0
Karlsruhe	38,9	3,2	190,5	10,0	4,6	1,0	8,0	2,9
Kempten	17,1	1,4	16,2	0,9	0,3	0,1	0,2	0,1
Koblenz	5,6	0,5	21,5	1,1	0,1	0,0	0,2	0,1
Köln	9,5	0,8	19,1	1,0	-	-	9,0	3,3
Konstanz/Lörrach	104,5	8,6	53,3	2,8	3,9	0,9	39,0	14,2
Krefeld	16,8	1,4	23,3	1,2	0,1	0,0	1,7	0,6
Ludwigsafen	4,5	0,4	28,4	1,5	-	-	5,2	1,9
Mannheim	27,6	2,3	77,8	4,1	2,3	0,5	3,4	1,2
Memmingen	24,7	2,0	34,1	1,8	0,7	0,2	0,1	0,0
München	46,6	3,8	22,9	1,2	1,9	0,4	1,9	0,7
Münster	7,3	0,6	16,8	0,9	0,1	0,0	-	-
Nürnberg	13,3	1,1	13,3	0,7	1,2	0,3	1,0	0,4
Passau	2,6	0,2	11,1	0,6	1,9	0,4	2,0	0,7
Pforzheim	36,8	3,0	28,1	1,5	0,5	0,1	0,2	0,1
Ravensburg	77,7	6,4	46,0	2,4	12,1	2,7	6,9	2,5
Regensburg	8,2	0,7	7,3	0,4	8,5	1,9	2,2	0,8
Rosenheim	6,8	0,6	9,9	0,5	296,4	65,8	0,7	0,3
Saarland	3,1	0,3	21,1	1,1	2,2	0,5	4,5	1,6
Siegen	1,3	0,1	10,4	0,5	-	-	0,5	0,2
Stuttgart	115,2	9,4	188,5	9,9	4,8	1,1	6,6	2,4
Tübingen (interner Verkehr)	25,8	2,1	25,8	1,4	0,6	0,1	0,6	0,2
Trier	0,5	0,0	7,4	0,4	5,2	1,2	3,6	1,3
Ulm	85,5	7,0	101,8	5,4	2,3	0,5	49,4	18,0
Sonstige	26,3	2,3	69,5	3,6	8,9	1,9	16,8	6,2
Summe der Güterbeförderung innerhalb der BRD	1 063,6	87,1	1644,5	86,6	411,9	91,5	243,5	88,7
Summe der Güterbeförderung im Verkehr mit der DDR und Berlin-Ost	0,1	0,0	0,1	0,0	0,9	0,2	1,2	0,4
Belgien	10,8	0,9	30,8	1,6	0,7	0,2	1,4	0,5
Frankreich	18,7	1,5	56,9	3,0	2,4	0,5	8,6	3,1
Griechenland	2,3	0,2	10,5	0,6	0,2	0,1	0,4	0,1
Italien	35,0	2,9	43,2	2,3	26,2	5,8	4,9	1,8
Jugoslawien	3,5	0,3	2,5	0,1	0,3	0,1	0,1	0,0
Niederlande	19,2	1,6	44,3	2,3	0,3	0,1	0,3	0,1
Österreich	14,1	1,2	19,5	1,0	1,4	0,3	4,4	1,6
Schweden	2,7	0,2	3,0	0,2	0,1	0,0	4,1	1,5
Schweiz	38,5	3,2	25,0	1,3	3,9	0,9	2,1	0,8
Spanien	2,5	0,2	5,2	0,3	0,0	0,0	0,8	0,3
Sonstige	10,8	0,7	13,5	0,7	2,0	0,4	2,7	1,1
Summe der Güterbeförderung im grenzüberschreitenden Verkehr	158,1	12,9	254,4	13,4	37,5	8,3	29,8	10,9
Gesamt	1 221,8	100,0	1899,0	100,0	450,3	100,0	274,5	100,0

Quelle: Fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen 1986, Eisenbahnverkehr 1986

dung gebündelter Ladungspartien zu verstehen ist. Diese Offensive ist gekoppelt mit Streckenstilllegungen und Schließung von Wagenladungsbahnhöfen mit geringem Güteraufkommen.

Die entscheidenden Herausforderungen werden auf die Deutsche Bundesbahn im Zusammenhang mit der für 1992 vorgesehenen Liberalisierung des Europäischen Verkehrsmarktes zukommen, die der Ministerrat am 28./29.6.1985 in einer Grundsatzentscheidung beschlossen hat; der Anlaß dafür war ein Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 22.5.1985 in einer vom Europäischen Parlament angestrebten Klage, die dem Ministerrat vorwarf, die im EWG-Vertrag vorgesehene Sicherstellung der Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des internationalen Verkehrs bis dahin unterlassen zu haben (BÜRCEL, H., 1988, S. 240).

Erhebliche Zuwächse wird die Eisenbahn im Verkehrsbezirk Tübingen im Transport von in Oberschwaben für die Bauwirtschaft gewonnenen Rohstoffen (Steine und Erden) durch die Reaktivierung des Güterverkehrs auf der gesamten Strecke Radolfzell-Sigmaringen erzielen. Der Wiederaufbau des seit 1961 stillgelegten Abschnitts Krauchenwies-Mengen (1986) und die gesamte Streckenumrüstung auf den schweren Güterverkehr (1988) – im ländlichen Raum ein bisher beispielloser Vorgang – standen in Zusammenhang mit den Vorhaben eines Herstellers von Ladeneinrichtungen in Krauchenwies, bei Schließung dieser Netzlücke sein jährliches Transportaufkommen von etwa 70 000 Tonnen weitgehend auf die Schiene zu verlagern und ein weiteres Werk in Sauldorf (bei Meßkirch) zu errichten. Zugleich erfolgt der Bahntransport der in Schwackenreute verladenen Schüttgüter für das Asphaltwerk bei Mössingen und für ein jüngst bei Hechingen angesiedeltes Betonwerk nun auf direktem Weg über Sigmaringen anstelle des bisherigen Umweges über Radolfzell-Tübingen. Hierdurch ist jedoch für den Güterbahnhof Tübingen eine erhebliche Gefährdung seiner bisherigen Knotenpunktfunktion für die Region gegeben, ebenso wie durch die für 1990 beabsichtigte Verlagerung des Stückgutbereichs nach Reutlingen.

QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS

- BREZTKE, W.-R. (1988): Strukturwandel im Güterverkehr als verkehrspolitischer Handlungsbedarf. - In: Internationales Verkehrswesen, 40. Jg., H. 1, S. 18-25.
- BÜRCEL, H. (1988): Die deutsche Marktordnung für den Straßengüterverkehr und das europäische Recht. - In: Internationales Verkehrswesen, 40. Jg., H. 4, S. 240-243.
- BÜRNHEIM, H. (1986): Die Württembergische Eisenbahngesellschaft. - Stuttgart.
- BUNDESANSTALT FÜR DEN GÜTERFERNVERKEHR KÖLN (HRSG.), (1981-1987): Fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen 1980-1986. - Köln (= Gemeinsamer Bericht der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Bd. GZ 19-25).
- DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR (HRSG.), (1987): Verkehr in Zahlen. - Bonn.
- HAMM, W. (1987): Strukturwandel im Güterverkehr als Grund für verkehrspolitischen Handlungsbedarf. - In: Internationales Verkehrswesen, H. 6, S. 422-426.
- IHDE, G.B. (1984): Transport, Verkehr, Logistik. - München.
- INNENMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (HRSG.), (1986): Landesentwicklungsbericht für Baden-Württemberg. - Stuttgart.
- MIHAILESCU, P.-M. und MICHALKE, M. (1985): Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg. - Stuttgart.
- PÄLLMANN, W. (1986): Aktuelle Angebotsstrategien der Deutschen Bundesbahn. - In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 4/5, S. 265-272.
- POHL, H. (1984): InterCargo - Konzeption, Planung und Projektorganisation. - In: Die Deutsche Bundesbahn, 60. Jg., S. 239-246.
- REGIONALVERBAND NECKAR-ALB (HRSG.), (1988): Standortatlas für die Region Neckar-Alb. - Tübingen.
- SCHLIEPHAKE, K. (1982): Verkehrsgeographie. - In: Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Bd. 2. - München, S. 39-156.
- SCHLIEPHAKE, K. (1987): Verkehrsgeographie. - In: Geographische Rundschau, Jg. 39, H. 4, S. 200-212.
- STATISTISCHES BUNDESAMT WIESBADEN (HRSG.), (1981-1987): Eisenbahnverkehr 1980-1986. - Stuttgart/Mainz (= Verkehr, Fachserie 8, Reihe 2).
- STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG (HRSG.), (1987): Verarbeitendes Gewerbe 1986. - Stuttgart (= Statistik von Baden-Württemberg, Bd. 375).
- VAN SUNTUM, U. (1986): Verkehrspolitik. - München.
- VOPPEL, G. (1975): Wirtschaftsgeographie. - Stuttgart/Düsseldorf.