

Die Baar als Verkehrsraum - Lage im Verkehrsschatten oder Logistikzentrum zwischen Schwarzwald und Alb?

Von Jörg Stadelbauer

1 Das Paradoxon der Verkehrssituation auf der Baar

Der Blick auf jede Übersichtskarte Südwestdeutschlands weist eine relative Lagegunst der Baar nach (Abb. 1): Von Stuttgart ist aufgrund der Einmündung zwischen Schwarzwald und Alb über die Autobahn ein direkter Zugang zum Hochrheingebiet und nach Zürich möglich; in West-Ost-Richtung rücken Schwarzwald und Alb eng zusammen, so dass ein Übergang aus dem Stromsystem des Rheins zu dem der Donau naheliegt. Damit könnte der Raum, der hier in der von W.D. Sick (Beitrag in diesem Band) vorgenommenen Abgrenzung betrachtet werden soll, eine ähnliche Transitrolle spielen wie das südliche Oberrheingebiet mit Ferntransporten zwischen dem mitteleuropäischen EU-Raum und Südeuropa. Die Entwicklung von Transport- und Logistikzentren mit größerer Reichweite im europäischen Rahmen liegt nahe, setzt aber auch zunehmende West-Ost-Verbindungen voraus.

Dennoch ist von "Verkehrsschatten" die Rede, wenn die Verkehrssituation auf der Baar charakterisiert wird.¹ Dabei wird insbesondere auf die hier unzureichend entwickelte West-Ostverbindung verwiesen. Sie ist zwar einigermaßen leistungsfähig, aber nicht als Autobahn zwischen Schwarzwald und Donautal ausgebaut. Zudem lehrt der Blick in das Kursbuch der Deutschen Bahn AG, dass sich auf der Baar eher untergeordnete Strecken kreuzen bzw. in wenig geradlinigem Verlauf über die Baar oder knapp an ihr vorbeiziehen.

Der folgende Beitrag² möchte diesem Paradoxon etwas nachgehen und die Frage aufwerfen, warum die Baar gleichzeitig das Phänomen des Verkehrsschattens aufweist und doch große Bedeutung für die in jüngster Zeit entwickelte Transportlogistik besitzt.

Methodisch muss dabei einem erweiterten Verkehrs- und Kommunikationsbegriff Rechnung getragen werden, der außer der Standortbewertung von Logistikeinrichtungen auch die Entwicklung der Datenübertragung und damit

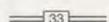
¹ Das Land Baden-Württemberg, VI, 1982, S. 466.

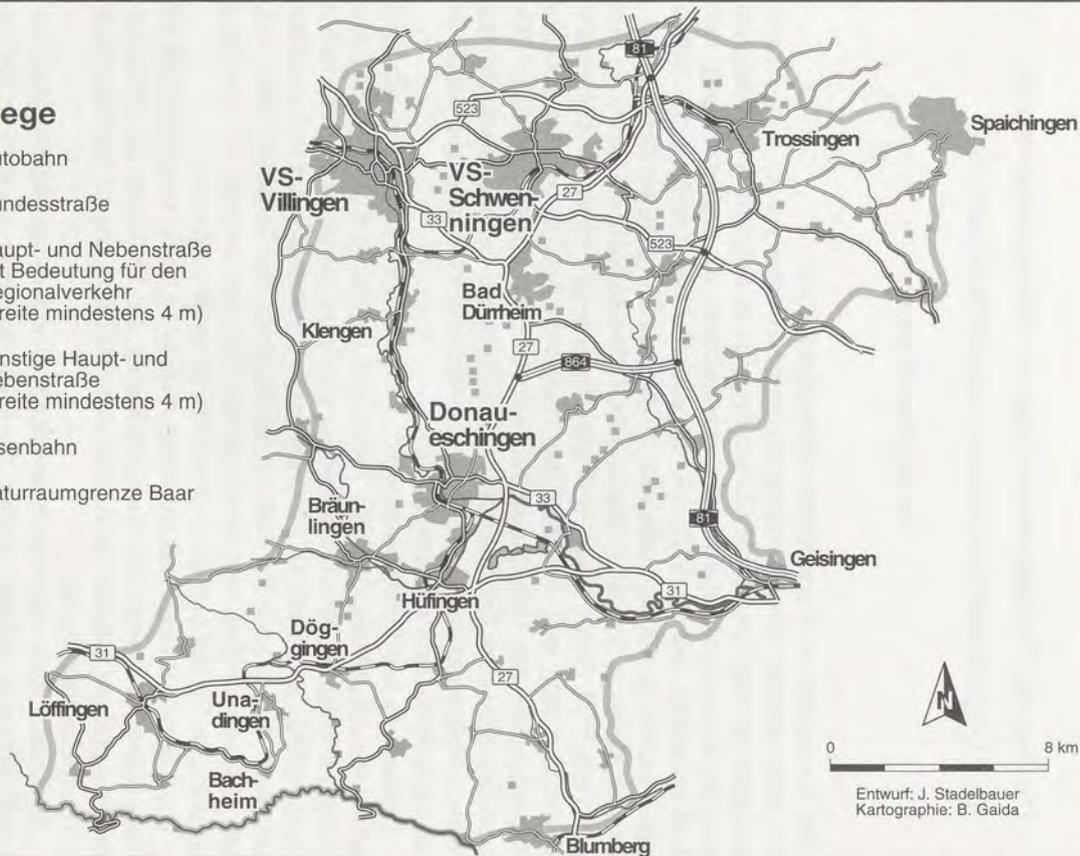
² Der Beitrag sieht sich in einer gewissen Tradition zu der 1994 zum Thema "Verkehr am Oberrhein" abgehaltenen Tagung des Alemannischen Instituts, die der Behandlung aktueller verkehrsgeographischer und verkehrspolitischer Fragen gewidmet war. Vgl. dazu insbesondere SICK 1996; REINHARD 1996 sowie WÜRTEMBERGER 1996.

Abb. 1:

Baar

Verkehrswege

-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Haupt- und Nebenstraße
mit Bedeutung für den
Regionalverkehr
(Breite mindestens 4 m)
-  sonstige Haupt- und
Nebenstraße
(Breite mindestens 4 m)
-  Eisenbahn
-  Naturraumgrenze Baar



einen zunehmend wichtigen wirtschaftlichen Schwerpunkt berücksichtigt, den die Baar im Bereich der Mikrosystemtechnik zu entwickeln bemüht ist.

Dabei ist in folgenden Schritten vorzugehen:

- Am Anfang steht eine knappe Bestandsaufnahme über die historische Entwicklung und den heutigen Zustand des Verkehrssystems. Dazu gehört auch die Analyse des regionalen ÖPNV.

- Daran muss sich eine Antwort auf die Frage nach der modernen Standort- und Lagebewertung für die Transportlogistik anschließen, wobei auch die standortliche Verknüpfung mit anderen verkehrsbezogenen Unternehmen berücksichtigt wird.

- Den nächsten Schritt bildet eine Untersuchung der fördernden und hemmenden Faktoren für die aktuelle und künftige Verkehrsentwicklung.

- Schließlich mag ein Blick auf die aktuelle Planung auf Regional- und Landesebene das Bild abrunden.

Ausgeklammert bleibt der Aspekt 'Fremdenverkehr', der höchstens von seinem speziellen Verkehrsaufkommen her in die Betrachtung einbezogen werden soll.

Die Einzelanalyse muss sich an einem Untersuchungsraaster orientieren (Abb. 2), das

- die verschiedenen Maßstabebenen zwischen der europäischen Vernetzung und der kommunalen Ebene,

- das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsträger wie Schiene, Straße und Luft,

- die technologische Entwicklung von der Güter- und Personenbeförderung zur Kommunikation und Informationsübertragung sowie

- die zeitlichen Perspektiven von historischem Rückblick, Bestandsaufnahme für die Gegenwart und den planerischen Aspekt künftiger Verkehrsentwicklung berücksichtigt.

2 Entwicklung und heutige Struktur des Verkehrssystems

2.1 Alter Verkehrsraum mit neuen Verkehrsträgern

Die Baar bildete seit alters Knotenpunkte für regionale und überregionale Verkehrsverbindungen heraus. Eine Karte der Postrouten aus dem frühen 19. Jh. (Abb. 3) nennt Unadingen (mit Zugang nach Neustadt, Bonndorf und Blumberg), ferner Donaueschingen und Villingen, dazu Blumberg am Südwestrand der Baar, Geisingen, Tuttlingen, Aldingen und Rottweil im Übergang zum Albvorland als Hauptstationen. Donaueschingen verfügte ebenso wie Tuttlingen für das obere Donautal über eine untergeordnete Postverwaltung.³

³ Postkarte des Königreichs Bayern..., o.J.

Abb.2

Die Baar als Verkehrsraum - Analyseraster

Maßstabsebenen

europäische Vernetzung
(Transeuropäische Verkehrsnetze)
Bundesfernstraßen
Generalverkehrsplan Baden-Württemberg
regionale Entwicklung
kommunale Ebene

Träger des Verkehrs zur Personen- und Güterbeförderung

Schiene
Straße
Luft

technologische Dimension

Personen- und Gütertransport
Pipelines
Kommunikation und Informationstransfer

zeitliche Perspektive

historischer Rückblick
Bestandsaufnahme für die Gegenwart
planerischer Aspekt künftiger
Verkehrsentwicklung

inhaltlicher Umfang

Verkehrsarten und ihre Leistung
Standorte des Transportgewerbes
Auswirkungen auf Wirtschaftsstandorte
raumordnerische und ökologische
Aspekte

Der Ausbau des südwestdeutschen Eisenbahnnetzes ist im Historischen Atlas von Baden-Württemberg dargestellt, so dass hier nicht ausführlich darauf eingegangen zu werden braucht.⁴ Entscheidend waren auf badischer Seite der Bau der Schwarzwaldbahn in der Reichsgründungszeit, auf württembergischer Seite

⁴ Vgl. dazu FEYER 1972.

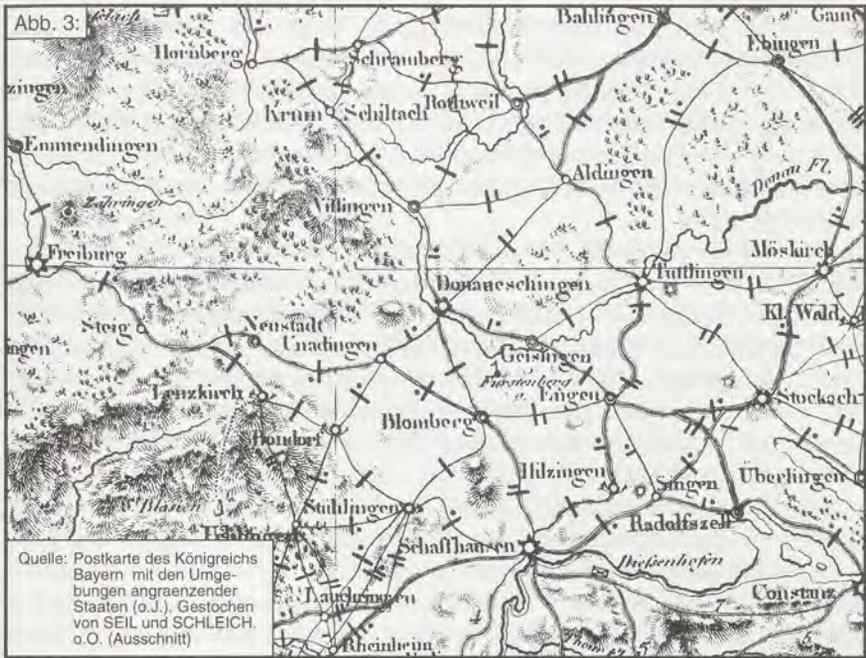


Abb. 3: Postkarte des Königreichs Bayern (Ausschnitt)

- nur im äußersten Nordosten unseren Raum berührend - die als Gäubahn bezeichnete Eisenbahn im oberen Neckargebiet, die über Rottweil und Tuttlingen bis Immendingen weitergeführt wurde. Damit wird das historische Handicap deutlich, das auf der territorialen Grenzlage der Baar beruht: Die Zuordnung zu zwei Staaten in Deutschland verzögerte die Integration des modernen Verkehrsnetzes im ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jh. Als die territorialen Gegensätze überwunden waren, hatte bereits der Rückbau des Netzes eingesetzt. Erst in der Gegenwart bemüht man sich um eine Vernetzung, die nicht mehr die Infrastruktur (Schiene), sondern das Angebot (Taktfahrplan) betrifft.

Insgesamt gilt daher heute, obwohl die Zahl der Zugverbindungen nicht gering ist, der Eisenbahnanschluss der Baar nach außen als unzureichend. Die die Baar durchziehenden Strecken - darunter sogar die traditionsreiche Schwarzwaldbahn - waren in den zurückliegenden Jahrzehnten immer wieder von Stilllegung bedroht.

Die letzte größere Ausbaumaßnahme im Eisenbahnbereich war - bereits knapp außerhalb der Baar - die 1977 abgeschlossene Elektrifizierung der Gäu-

bahn Stuttgart - Horb - Rottweil - Tuttlingen - Singen, die jedoch das zentrale Städtedreieck der Baar, Villingen-Schwenningen und Donaueschingen, auslässt. Diese Bahn soll nach der mittelfristigen Planung für den Gütertransport als eine der Zufahrtsstrecken zur NEAT⁵, für den Personenverkehr als IR- oder EC-Trasse zweigleisig ausgebaut werden.⁶ Der derzeitige Ausbauzustand erlaubt Verbesserungen in der Personenbeförderung nur beim Einsatz von Zügen mit Neigetechnik.

Die noch ausstehende Elektrifizierung der Höllentalbahn im Westbaarabschnitt Donaueschingen - Löffingen - Neustadt erschwert die Anbindung nach Freiburg. Hier sind mittelfristig keine Verbesserungen vorgesehen. Während mit dem Auto Freiburg im Normalfall von Donaueschingen aus in einer Stunde ohne abenteuerliche Überholmanöver oder Geschwindigkeitsüberschreitungen erreicht werden kann, nimmt die Bahnfahrt anderthalb Stunden in Anspruch und ist nur bei einem einzigen Zugpaar (Regional-Express Freiburg - München) ohne Umsteigen möglich.⁷

Die Harmonisierung der Fahrpläne im Rahmen der Regionalisierung des Bahntransports ist eine wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der Schienenverbindungen. Der Fahrplan 1997/98 zeigt erstmals wieder mit diesem Regional-Express Freiburg - München eine durchgehende West-Ost-Verbindung überregionaler Reichweite. Der früher als Eilzug geführte Zug verkehrte zeitweise wegen seiner überwiegend touristischen Bedeutung nur am Wochenende. Züge zwischen Neustadt und Ulm bzw. Rottweil sollen vor allem der besseren Verbindung in den Stuttgarter Raum dienen und damit eines der immer noch größten Defizite in Südwestdeutschland reduzieren. Auch die Verknüpfung der Höllentalbahn mit den Interregio-Zügen zwischen Offenburg und Konstanz wurde 1997 verbessert. Damit entwickelt sich Donaueschingen wieder zu einem regional bedeutenden Umsteigeknoten, nachdem bereits mit dem raschen Wiederaufbau des im Krieg zerstörten Bahnhofs zu Beginn der 50er Jahre die Hoffnung auf eine Zukunft als Verkehrsknoten verbunden gewesen war.

Für den Straßenverkehr war der Bau der A 81 zwischen Singen und Stuttgart (die durchgehende Verbindung wurde Ende 1978 fertiggestellt) sicher die wichtigste überregionale Infrastrukturmaßnahme der zurückliegenden Jahrzehnte, mit der der Verkehrsanschluss der Baar verbessert wurde. Zwar sollte die Autobahn in erster Linie den Durchgangsverkehr aus den Städten heraushalten,

⁵ NEAT = Neue Eisenbahn-Alpentransversale.

⁶ *Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995*, 1995, S. 82, 87; *Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuburg*, 1997, S. 26..

⁷ Die Defizite im West-Ost-Verkehr werden auch im Enturf für den Regionalplan betont (*Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuburg*, 1997, S. 23).

mit dem Bodenseeraum eine wichtige Fremdenverkehrsregion anbinden und damit die vielbefahrene Autobahn Karlsruhe - Stuttgart - München entlasten, doch veränderten die Zubringer und die Umgehungsstraßen im Untersuchungsgebiet auch den regionalen Verkehrsraum. In großräumiger Perspektive zählt die Strecke ebenso zu den transeuropäischen Verkehrslinien im Alpentransit wie der von Stuttgart über Tuttlingen nach Singen und weiter nach Zürich führende Schienenweg.

Ergänzt wird dieses "Rückgrat" des Straßenverkehrs durch mehrere Bundesstraßen (B 14 im Osten der Baar über Rottweil nach Spaichingen; B 27 von Rottweil über Donaueschingen und Schwenningen im zentralen Bereich nach Blumberg sowie B 31 in West-Ost-Richtung von Neustadt an Donaueschingen vorbei nach Immendingen - Tuttlingen und B 33, die etwa der Schwarzwaldbahn folgt). Auch die Umgehung von Villingen-Schwenningen gehört als B 523 inzwischen zum Bundesfernstraßennetz.⁸ Mit dieser Verkehrsanbindung wirkt der Raum auch nach außen: Ein vom Verkehrsamt Villingen-Schwenningen und vom Verkehrsbüro Schaffhausen gemeinsam herausgegebener Prospekt spricht von einer "'jungen' Tagungsregion im Herzen Europas", sieht also die Chance, ein neues Dienstleistungssegment zu entwickeln und hebt vor allem die A 81 hervor.

Durch Umgehungsstraßen oder den Ausbau bestehender Wege ist in den zurückliegenden beiden Jahrzehnten auch die innere Erschließung vorangetrieben worden. Das bedeutendste Bauprojekt der Gegenwart ist die Fertigstellung der Umgehung Döggingen, die durch den Tunnelbau im rutschungsgefährdeten Dögginger Hang eine besondere Note erhält. Diese Ortsumgehung im Verlauf der B 31 gehört zu den 22 wenigstens jeweils 90 Mio. DM Kosten verursachenden Ausbauprojekten, die an Bundesstraßen in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2012 vorgesehen sind.

Soweit die positive Seite; doch es sind auch negative Effekte zu bedenken. Auf Folgen des Ausbaus der Straßen für die Flächenbilanz hat G. REICHELТ verwiesen.⁹ Nach den verfügbaren statistischen Angaben berechnet er für die Baar eine Verlängerung allein des Bundesstraßennetzes zwischen 1966 und 1992 um 37,8 auf 160,8 km. Die Gesamtbilanz, die hier nicht wiedergegeben werden soll, kommt zu dem Ergebnis, dass seit 1958 rd. 297,6 ha Straßenfläche neu geschaffen wurden; im gesamten Landkreis Schwarzwald-Baar vergrößerte sich die Verkehrsfläche zwischen 1954 und 1994 sogar von 2941 auf 4138 ha.

⁸ Mit dem kategorisierten Straßennetz befaßt sich die 1996 von KRETZSCHMER bei Hochschuldozent Dr. E.-J. Schröder (Universität Freiburg, Institut für Kulturgeographie) vorgelegte Magisterarbeit.

⁹ REICHELТ 1995, S. 142ff.

Der Verkehr gehört also sicher zu den Phänomenen, die wesentlich zur Versiegelung der Landschaft beitragen.¹⁰ Der um sich greifende Straßenbau gilt vor allem deshalb als ökologisch bedenklich, weil die nicht durch Straßen zerschnittenen Flächen im Durchschnitt immer kleiner werden. Streueffekte, die von den Emissionen auf den Verkehrswegen ausgehen, beeinträchtigen insbesondere die ökologische Bedeutung von Biotopen. Auch der ökonomische Nutzen für die Region und ihren Arbeitsmarkt wird bezweifelt, da ein gut ausgebautes Straßennetz das Auspendlertum begünstigt.¹¹ In einem kürzlich von der Ministerkonferenz für Raumordnung vorgelegten "Handlungskonzept zur Entlastung verkehrlich hoch belasteter Räume vom Kfz-Verkehr" gilt der Bereich der Autobahn Stuttgart - Singen auf der Baar als Gebiet mit hoher Belastung durch die Verkehrsinfrastruktur; auf Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung wird dabei besonders hingewiesen.¹² Ob es allerdings zu einer nennenswerten Verlagerung auf die Schiene oder gar zu einem Rückbau der Verkehrsanlagen kommt, muss eher bezweifelt werden.

Auch der Luftraum kommt als Verkehrsträger in Frage: Überwiegend regionale Bedeutung haben die Verkehrslandeplätze¹³ Donaueschingen und - mit deutlich geringeren flugbetrieblichen Möglichkeiten - Schweningen. In Donaueschingen, dessen Flugplatz aus dem Jahr 1959 stammt und seit 1969 die Genehmigung für den allgemeinen Verkehr besitzt¹⁴, wurde in den Jahren 1994/95 die aus dem Jahr 1984 stammende 1290 m lange Lande- und Startbahn auf 30 m verbreitert und mit einem neuen Belag versehen, wodurch die Leistungsfähigkeit erhöht wurde. Damit besteht die Möglichkeit, dass kleinere Verkehrsmaschinen bis 5,7 t Fluggewicht (8 t Gesamtgewicht; d.h. bis zu etwa 34 Sitzplätzen)¹⁵ landen können, so dass die Bedeutung des Landesplatzes über den Flugsport hinaus vor allem den Geschäftsreiseverkehr des Raumes erleichtert.

¹⁰ Vgl. zum "Landschaftsverlust" durch den Straßenbau auf der Baar auch REICHELT 1979.

¹¹ REICHELT 1995, S. 158ff.

¹² Entschließung der MKRO vom 3.6.1997); vgl. Mitteilungen und Informationen der BfLR 4/97, S. 10-11.

¹³ Im Gegensatz zum Verkehrslandeplatz stellt ein Regionalflughafen eine Station im regelmäßigen Regionalluftverkehr und im ergänzenden Linienluftverkehr dar. Die Aufgaben im Bereich des Geschäftsreiseverkehrs, des gewerblichen Gelegenheitsverkehrs und der Sportfliegerei sind beiden Typen gemeinsam.

¹⁴ Weitere Einzelheiten bei SCHAAFF-WINTER 1991.

¹⁵ Mit vorab zu erteilender Sondergenehmigung Flugzeuge bis 12,0 t Fluggewicht, d.h. bis ca. 50 Plätze.

Das "Einzugsgebiet", d.h. das Verbreitungsgebiet der Unternehmen, die den Verkehrslandeplatz benutzen, umfasst zunächst die Wirtschaftsstandorte von Baar, Westalb und östlichem Schwarzwald, darüber hinaus aber auch die Landeshauptstadt, bundesweit gestreute Oberzentren wie Köln, Hamburg, Leipzig oder München und die Nordschweiz (Zürich).¹⁶ Die Gesamtzahl der Flugbewegungen erfuhr in den beiden zurückliegenden Jahren nach längerer Zunahme einen leichten Rückgang, der mit der zeitweiligen Sperrung des Landeplatzes während der Ausbauphase zusammenhängt. 1996 wurden insgesamt 58 416 Ein- und Aussteiger registriert, wovon mit 15 037 rund ein Viertel auf den Geschäftsreiseverkehr entfiel. Die Gesamtzahl der Flugbewegungen erreichte 1991 mit rd. 38 000 (davon 2 500 ins Ausland) ihren Höhepunkt und sank bis 1996 auf etwa 29 000 ab (Abb. 4).¹⁷ Sicher profitiert der Flugbetrieb davon, dass die Baar abseits der IC/EC-Strecken liegt und damit nur mäßig gut an den Fernverkehr angeschlossen ist; andererseits verbesserte der Bau der A 81 die Verkehrslage der Baar erheblich.

Vom Flugbetrieb gehen weiterreichende Streueffekte aus: Dem Flughafengebäude angeschlossen ist ein Hotel, das über fünf Konferenzsäle verfügt und damit für Tagungen und kleinere Konferenzen wirbt.

Nur randlich hingewiesen sei auf die Bedeutung, die die Baar im Erdgasleitungsnetz Baden-Württembergs einnimmt. Nördlich von Villingen-Schwenningen zieht die etwa der Trasse der Schwarzwaldbahn folgende Erdgasleitung der Gasversorgung Süddeutschland GmbH (GVS) über die Baar, um sich am Ostrand in einen zum Stuttgarter Raum und einen zum Bodensee führenden Ast aufzuteilen. Die südliche Baar ist durch eine Verteilerleitung angeschlossen, deren Ausbau in Richtung Bonndorf und Blumberg noch aussteht.¹⁸

Zusammenfassend ergibt aus dieser groben Bestandsaufnahme als erste These: Die historischen Rahmenbedingungen der neuzeitlichen Verkehrsentwicklung, insbesondere die Territorialgliederung Südwestdeutschlands, wirken sich bis heute vor allem beim Schienenverkehr, die naturräumlichen Verhältnisse und ihre landschaftskundliche Bewertung beim Straßenverkehr aus. Sie bedingen deutliche Entwicklungsunterschiede zwischen beiden Verkehrsträgern. Einem gut ausgebauten Straßennetz stehen Defizite im Schienenverkehr gegenüber. Der Luftverkehr hat ergänzende, aber dabei durchaus überregionale Be-

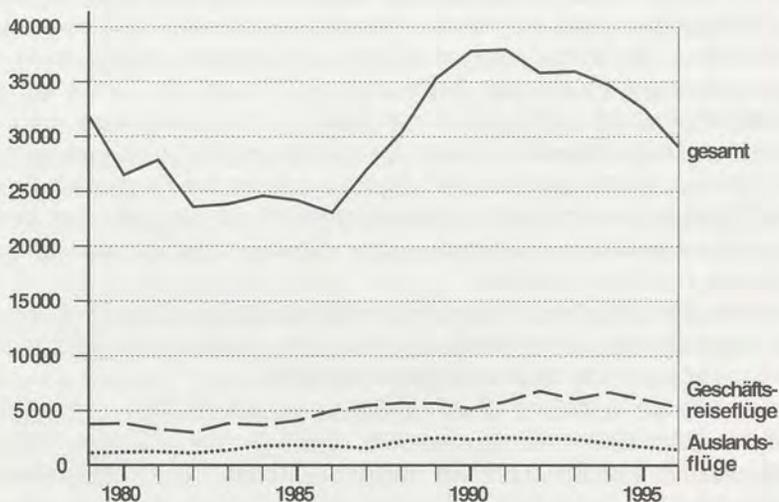
¹⁶ Nach einer internen Liste der Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH. Von den 25 Unternehmen, die am Platz stationiert sind, entfallen neun auf Donaueschingen, eine auf Villingen-Schwenningen (OT Villingen). - Nähere Angaben zu den Hauptnutzern zu Beginn der 90er Jahre finden sich bei SCHAAFF-WINTER 1991, S. 46ff.

¹⁷ Unveröffentlichte Angaben der Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH.

¹⁸ Übersichtskarte der Gasversorgung Süddeutschland GmbH.

Abb. 4:

Verkehrslandeplatz Donaueschingen-Villingen Flugbewegungen 1979 – 1996



Quelle: Auszug aus dem Flugplatzjournal

deutung. Der Betrieb aus den beiden Verkehrslandeplätzen, insbesondere auf dem Landeplatz Donaueschingen, verweist auf die Bedeutung des *modal split*: Während das Fehlen von IC/EC-Anbindungen dem Flugbetrieb zugutekommt, zieht die A 81 wieder einen Teil potentieller Nutzer ab.

2.2 Die Vernetzung des ÖPNV

Seitdem 1983 die Zuständigkeit für das Personenbeförderungsrecht und für die Schülerbeförderung von den Regierungspräsidien auf die Kreise überging, bemüht sich der Schwarzwald-Baar-Kreis, der den größten Teil der Baar in der hier vorgenommenen Abgrenzung umfasst, um eine kontinuierliche Verbesserung. Sie wurde auch bereits erreicht, ehe aufgrund der am 1.1.1994 in Kraft getretenen Bahnreform die Verantwortlichkeit für den schienengebundenen und den nicht schienengebundenen ÖPNV am 1.1.1996 ebenfalls auf das Land bzw.

die Kreise übergang. Für den *Integralen Taktverkehr* ließ der Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg ein Gutachten anfertigen, das die Durchführbarkeit nachweist und konkrete Vorschläge zur Fahrplangestaltung enthält; die Umsetzung ist in naher Zukunft vorgesehen.¹⁹ Ausgangspunkt einer vorbereitenden Studie, die im Auftrag des Regionalverbands durchgeführt wurde, war die Ermittlung der Kraftfahrzeugdichte im Verkehrsnetz, das für den integralen Taktfahrplan vorgesehen ist. Die Konzeption sieht regelmäßige Anschlüsse zu festen Zeiten im Stunden- oder Zwei-Stunden-Takt vor; man hofft, damit das Aufkommen des Individualverkehrs reduzieren zu können. Der Vergleich mit dem heutigen Busnetz und seiner Bedienungshäufigkeit (Abb. 5, beschränkt auf den Schwarzwald-Baar-Kreis in den Grenzen der Baar) lässt bereits eine gewisse Bedarfsanpassung erkennen, so dass die Einführung des Integralen Taktfahrplanes innerhalb der Region nur noch eine Frage der Zeit ist. Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Donaueschingen und die Anlage des Busbahnhofes (Abb. 10 auf S. 194) sind bereits kommunale Vorleistungen für diese Aufgabe.

Als zukunftsweisendes Projekt wird in diesem Rahmen die Einrichtung des gemeinsam mit den Kreisen Rottweil und Tuttlingen angestrebten Ringzugsystems angesehen. Durch eine "Stadtbahn" werden die Städte Villingen-Schwenningen, Rottweil, Tuttlingen, Immendingen, Hüfingen und Donaueschingen miteinander verknüpft. Damit kann ein großer Teil der Wohnbevölkerung angebunden werden. Die Berufspendlerbeziehungen (nach der Volkszählung 1987) zeichnen die Intensität der Verflechtung in dem erfassten Gebiet nach, die Karte der Zughäufigkeiten (Abb. 6) die bereits erreichte Nutzungsintensität (wiederum nur für die Baar).

Eine wesentliche Grundlage für diese Neuerung ist das raumordnerische Konzept der Städtenetze, das seit Beginn der 90er Jahre in der Raumforschung an Bedeutung gewonnen hat und bemüht ist, ein einseitiges Denken in Städtehierarchien zu überwinden, wie sie dem Konzept der zentralen Orte zugrundeliegen.²⁰ Die Städtegruppe des Oberzentrums Villingen-Schwenningen sowie der Mittelzentren Schramberg, Rottweil, Tuttlingen und Donaueschingen gehört

¹⁹ *Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg*; der Entwurf für den Regionalplan geht von der künftigen Einführung des Integralen Taktfahrplanes aus; vgl. *Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg*, 1997, S. 23.

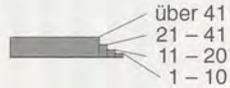
²⁰ Vgl. dazu mit einigen allgemeinen Hinweisen BAUMHEIER 1994; GLEISENSTEIN, KLUG u. NEUMANN 1997 sowie KELLER u. STAMM 1997, wo zwar grenzüberschreitende Städtenetzwerke im Vordergrund der Betrachtung stehen, aber auch der konzeptionelle Hintergrund angesprochen und eine Typologie vorgestellt werden. Städtenetze sollen insbesondere einer Überkonzentration in Verdichtungsräumen entgegenwirken und die interkommunale Zusammenarbeit fördern.

Abb. 5:

Baar

Wochentägliche Busverbindungen im Schwarzwald- Baar-Kreis 1997/98

Anzahl der Verbindungen



--- Kreisgrenze

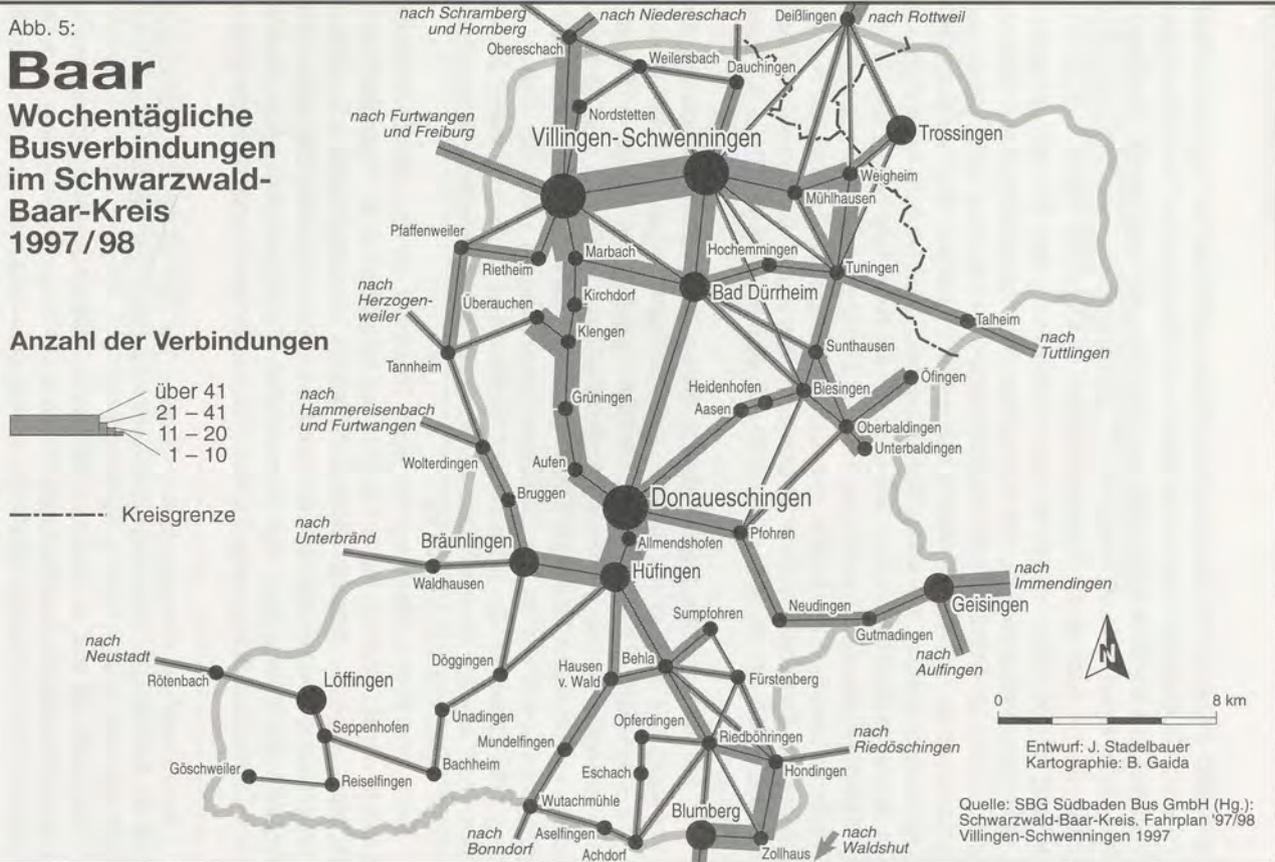
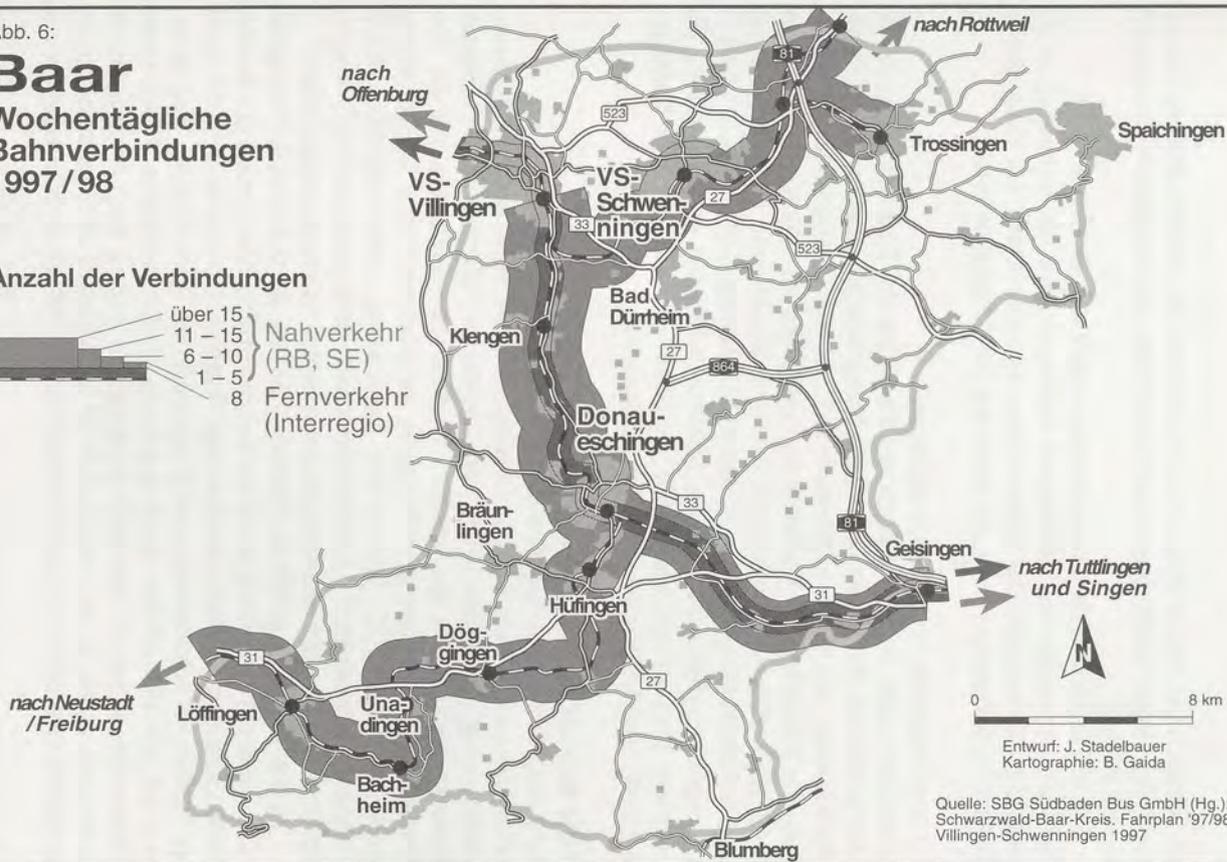
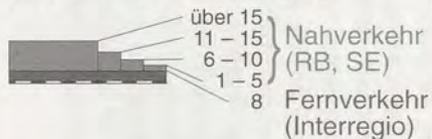


Abb. 6:

Baar

Wochentägliche Bahnverbindungen 1997/98

Anzahl der Verbindungen



als Schwarzwald-Neckar-Donau-Baar-Quadrat zu den Modellvorhaben, bei denen durch engere Vernetzung benachbarter Städte Strukturdefizite überwunden werden sollen.²¹

Für den regionalen Personennahverkehr ergibt sich die zweite These: Auf der Konzeption von Städtenetzen aufbauend wird ein regionales, in die westliche Alb ausgreifendes Nahverkehrssystem entwickelt, das einen großen Teil der Bevölkerung erreicht und damit den ÖPNV attraktiv macht.

2.3 Innerstädtische Verkehrsentwicklungen

Schließlich seien die Bemühungen der Städte auf der Baar angesprochen, innerörtlich durch die Ausweisung von Fußgängerzonen und etwas unterschiedliche Konzepte von Umgehungsstraßen (z.T. mit aufwendigen Brückenbauwerken) eine Entlastung für Radfahrer und Fußgänger zu schaffen. Donaueschingen legte bereits 1988 ein Konzept für die innerstädtische Verkehrsentlastung und Verkehrsberuhigung vor, das mittlerweile weitestgehend realisiert wurde.²² Zonengeschwindigkeitsbegrenzung, Straßenrückbau und die Verlagerung auf periphere Durchgangsstraßen sowie die Schaffung von Geh- und Radwegen waren die wichtigsten städtebaulichen Maßnahmen.

3 Die Baar als Logistikzentrum

3.1 Einrichtungen und Aufgaben der Güterdistribution

Letztlich waren es wohl ähnliche Überlegungen, wie sie in der Landesentwicklungsplanung zur Ausweisung des geplanten Oberzentrums Villingen-Schwenningen führten, die mehrere Unternehmen veranlassten, auf der Baar allgemeine oder unternehmensbezogene, branchenspezifische Logistikzentren einzurichten (Abb. 7). Ziel ist die Entwicklung eines sekundären KLV-Terminals (kombinierter Ladungsverkehr mit Großcontainern) in Villingen-Schwenningen, wo der Schwerpunkt des gesamten Güteraufkommens liegt.²³

Zu den Vorreitern gehört die Deutsche Post AG, die sich nach der Deregulierung und der Privatisierung sowie vor dem bevorstehendem Verlust des Briefbeförderungsmonopols einem zunehmenden Wettbewerb stellen muss. 1995 wurde im Stadtbezirk Schwenningen ein Grundstück am Spittelbronner Weg erworben, auf dem 1996/97 das neue Postzentrum für die Briefregion 78 mit einem Finanzaufwand von 45 Mio. DM entstand und Anfang Mai 1997 in Betrieb genommen wurde. In dem neuen 6300 m² umfassenden Zentrum sind 430 Arbeitskräfte beschäftigt. Erwartet wurde Anfang 1996 ein Briefaufkommen von

²¹ Beschluß der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 8.3.1995.

²² BUNSE 1988 mit einigen Details.

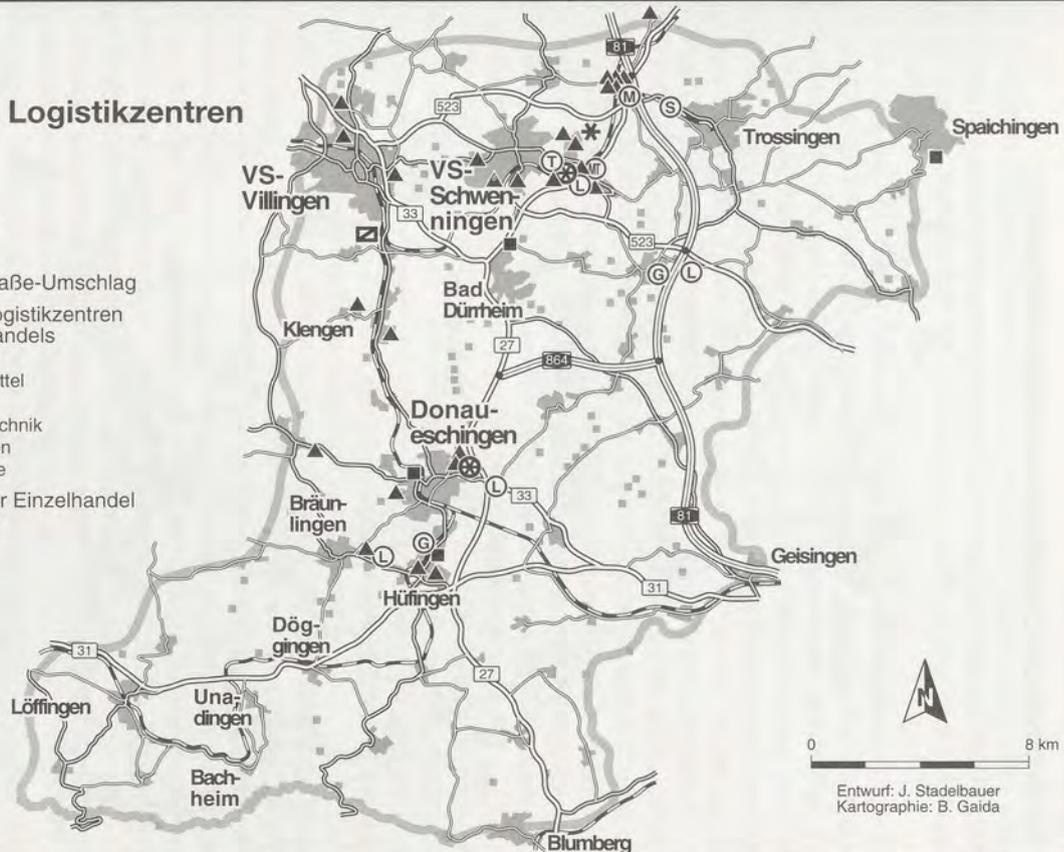
²³ KRETZSCHMER 1996, S. 68.

Abb. 7:

Baar

Fracht- und Logistikzentren

- * Briefpost
- ⊗ Paketdienst
- ▲ Spedition
- ⊠ Schiene/Straße-Umschlag
- Fracht- u. Logistikzentren des Einzelhandels
 - G Getränke
 - L Lebensmittel
 - M Möbel
 - MR Medizintechnik
 - S Spielwaren
 - T Treibstoffe
- großflächiger Einzelhandel (in Auswahl)



Entwurf: J. Stadelbauer
Kartographie: B. Gaida

Abb. 8:

KV-Terminals und Logistikzentren in Baden-Württemberg



rund 750 000 Sendungen täglich, die aus einem Einzugsgebiet zwischen Hornberg und Konstanz kommen; ausgelegt ist das neue Briefzentrum für 1,5 Mio. Briefe täglich. Damit wurde für die Post der Standort auf der Baar zum neuen Zentrum.²⁴

Im Bereich der privaten Paketbeförderung hat sich Schwenningen mit der Firma Cordes & Simon als Zentrum herausgebildet. Das für den Deutschen Paketdienst (DPD) und die Systemgut aktive Unternehmen beschäftigt 300 Mitarbeiter und bearbeitet im Durchschnitt 20 000 Paketsendungen pro Tag. Für 1997 waren ein Neubau für etwa 15 Mill. DM Investitionsvolumen und eine Modernisierung des Paket-Umschlags geplant.²⁵ Mit German Parcel ist ein zweites Unternehmen der Paketbeförderung in Donaueschingen angesiedelt.

Für die künftige Einrichtung eines Sekundären Terminals für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV) mit Großcontainern empfiehlt sich aufgrund des Frachtaufkommens das Oberzentrum Villingen-Schwenningen.²⁶ Bereits vorhanden ist ein Umschlagzentrum der Bahntrans, das in dem älteren, durch die Kuthmühle geprägten Gewerbegebiet südlich des Villingen Stadtzentrums einen verkehrsgünstigen Standort zwischen Bahn und B 33 einnimmt.

Zur regionalen Versorgung des großflächigen Einzelhandels sind - ohne Anspruch auf Vollständigkeit - drei Verteilerzentren von auf den Lebensmittelsektor konzentrierten Unternehmen ("Frische-Logistik-Zentren" von Aldi; Lidl; Tengelmann) sowie ein Zentrum für die Spielzeug-Fachmarktkette Toys-R-Us und ein Verteilerlager der Fa. Möbel-Tacke zu erwähnen.

Dazu haben sich im Schwenninger Industriegebiet, im Bereich des Autobahnkreuzes Villingen-Schwenningen, in Villingen und an einigen anderen Standorten zahlreiche Speditionen niedergelassen, darunter mit Amsped und Schenker Cargo zwei international tätige Unternehmen. Auch die Ansiedlung eines Betriebes der Fischer Recycling neben der DPD in Schwenningen entspricht dem Logistikkonzept des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg, der diesen Unternehmenstyp ebenfalls berücksichtigt.²⁷

Für alle genannten Unternehmen ist die rasche Anbindung an das Fernstraßensystem von entscheidender Bedeutung.

Die bereits erfolgten Ansiedlungen entsprechen der landesplanerischen Konzeption, Villingen-Schwenningen zum Standort eines von neun regionalen Logistikzentren zu machen (Abb. 8), die das System der sieben Güterverkehrs-

²⁴ *Wirtschaft im Südwesten* 1996/2, S. 4, 1997/7, S. 70.

²⁵ *Wirtschaft im Südwesten* 1996/11, S. 33.

²⁶ KRETZSCHMER (1996, S. 58) gibt das gesamte Frachtaufkommen der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg mit 3800 t/Tag, davon 1500 t/Tag im Ferntransport über mehr als 300 km an.

²⁷ *Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995*, 1995, S. 139.

zentren ergänzen sollen, welche tägliche Ganzzugsverbindungen zu den wichtigsten Wirtschaftszentren in Deutschland und im übrigen Europa anbieten. Da für die Ausweisung eines Regionalen Logistikzentrums ein ausreichendes Potential im Schienengüterverkehr ausschlaggebend ist²⁸, wird zugleich die Stellung der Eisenbahn im Verkehrssystem der Baar gestärkt - zusätzlich zu dem schon leistungsfähig ausgebauten Fernstraßennetz.

3.2 Rückwirkungen auf den Makrostandort

Von den Aktivitäten im Verkehrs- und Transportbereich gehen Rückwirkungen auf die Wirtschaftsstruktur der Region aus. Dabei lassen sich die folgenden Bereiche unterscheiden, wie an wenigen Beispielen gezeigt werden soll:

- (a) Unternehmen, die Leistungen für das Transportwesen erbringen;
- (b) überregional oder international tätige Unternehmen, die mit Zweigniederlassungen die Standortbedeutung der Baar dokumentieren;
- (c) Betriebe und Einrichtungen aus dem High-tech-Bereich, die die regionale Spezifik betonen und vor allem auf gute Kommunikationsbedingungen bei der Datenfernübertragung angewiesen sind;
- (d) der Einzelhandel (insbesondere der großflächige Einzelhandel), der Verkehrsströme von Kunden steuert;
- (e) und schließlich das Messewesen.

Zu (a): Im Zusammenhang mit der Verkehrslage und der Verkehrsentwicklung ist die Erhard Bürk-Kauffmann GmbH in Schwenningen zu sehen, die 1997 das hundertjährige Bestehen feiern konnte und heute v.a. als regionale Vertreterin der Esso AG und der Deutschen Exxon Chemical GmbH tätig ist. Sie geht auf eine Handelsfirma für Petroleum zurück, ehe in der Zwischenkriegszeit die ersten Verträge mit der Petroleumwirtschaft zustandekamen. Der Ausbau eines Tanklagers (1929) macht auf die Wahl eines verkehrsgünstigen Standortes aufmerksam. 1973 erfolgte nach Kriegszerstörung und Wiederaufbau der Umzug auf ein 16 000 m² großes Areal im Industriegebiet an der Neuffenstraße. Derzeit werden jährlich etwa 290 Mio. Liter verschiedener Produkte für dem Mineralöl- und Schmierstoffmarkt umgeschlagen. Das Angebot umfasst ferner verschiedene Schmierstoffe und chemische Spezialprodukte. Bürk-Kauffmann gehört damit zu den größten Esso-Schmierstoffhändlern in Deutschland. 1990 wurde das Areal um weitere 13 900 m² erweitert, auf denen ein modernes Verwaltungsgebäude errichtet wurde. Die Firma beschäftigt 48 Mitarbeiter, verfügt über 25 Tanklastzüge und erwartet einen Jahresumsatz von 80 Mio. DM. Der Versorgungsbereich umfasst das Gebiet von Blumberg bis Freudenstadt und von

²⁸ *Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995*, 1995, S. 138.

Biberach im Kinzigtal bis Albstadt–Ebingen und reicht damit deutlich über die Baar hinaus. - Die Belieferung erfolgt ab Karlsruhe über die Schiene.²⁹

In Donaueschingen ließ sich die KLANN-Spezial-Werkzeugbau-GmbH nieder, die auf die Herstellung von Spezialwerkzeugen für Kfz-Reparaturen orientiert ist. Das 1978 gegründete Unternehmen verfügt seit 1992 auf einem 15 000 m² großen Grundstück über eine Nutzfläche von 5600 m² und beschäftigt rd. 50 Mitarbeiter. Bei einzelnen Produkten werden in Deutschland Marktanteile von 60 bis 95 % erreicht, doch betreibt das Unternehmen auch eine aktive Außenhandelspolitik.³⁰

Zu (b): Vertriebsniederlassungen international tätiger Firmen lassen den Raum als Standort wegen der Fühlungsvorteile zu anderen High-Tech-Unternehmen, aber auch wegen der Verkehrslage interessant erscheinen: Als Beispiel erwähnt sei die Solis Deutschland in VS-Villingen als Vertriebsniederlassung der schweizerischen Solis International (Glattbrugg-Zürich), die sich auf die Herstellung von Kaffee- und Espresso-Maschinen sowie Luftreinigungsgeräten und Luftbefeuchtern spezialisiert.³¹

Zu (c): Für den Bereich der Mikrosystemtechnik ließen sich eine Vielzahl von Einzelbetrieben nennen, die ganz wesentlich die Gewerbestruktur der Baar bestimmen. Analog zu Entwicklungen an anderen Standorten aufgelassener Betriebe der Feinmechanik wurde auch in Villingen-Schwenningen ein Technologiepark ins Leben gerufen, der mit einer Bündelung von Dienstleistungen die Existenzgründung kleiner und mittlerer technologieorientierter Unternehmen unterstützen möchte. Bereits 1995 nahmen 18 Unternehmen das Angebot wahr; inzwischen hat sich die Zahl auf über 20 erhöht, in denen knapp 100 Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Die den Technologiepark tragende Technologie-Park Villingen-Schwenningen GmbH bietet den beteiligten Firmen verschiedene unternehmensbezogene Dienstleistungen an, z.B. Telefonservice, Beratung, Sicherheitsdienst, Vermittlung von Kontakten zum Mikroinstitut, zur FH Furtwangen und zum Steinbeis Transfer Zentrum.³²

Zu (d): Im Einzelhandel gehört Villingen-Schwenningen nicht zu den größten Zentren, weil das weitere Einzugsgebiet zwar flächenmäßig groß, aber relativ dünn besiedelt ist. Unter den fünfzehn Anfang 1996 für Baden-Württemberg erhobenen Standorten mit dem höchsten Umsatzvolumen steht Villingen-Schwenningen (810 Mio. DM) nach Offenburg (887 Mio.) und vor Böblingen (791 Mio. DM) auf dem 14. Rang. Wieder sind es aber die Verkehrsverbindun-

²⁹ *Wirtschaft im Südwesten* 1997/8, S. 66f.

³⁰ *Almanach* 1997, 1996, S. 84f.

³¹ *Wirtschaft im Südwesten* 1996/1, S. 32.

³² *Almanach* 1997, 1996, S. 90f.

gen, die eine Reihe von überörtlich bedeutenden Standorten des großflächigen Einzelhandels entstehen ließen.

Die größte Einrichtung des großflächigen Einzelhandels (vgl. Abb. 7) stellt die Einzelhandelsagglomeration am Stadtrand von Bad Dürkheim dar, in der über ein Dutzend SB-Warenhäuser und Fachmärkte vergesellschaftet sind. Zwei etwas weniger große Agglomeration befinden sich am Stadtrand von Donaueschingen. Ob diese Standorte den Zielsetzungen im Regionalplan entsprechen und tatsächlich keine "negativen Auswirkungen auf die Versorgungskerne der Zentralen Orte und ihr städtebauliches Gefüge"³³ haben, muss bezweifelt werden.

Dass die Planung bei dieser verkehrsorientierten Entwicklung Handlungsbedarf erkennt und gegebenenfalls steuernd eingreift, zeigt ein anderes Projekt, das zunächst erfolgreich abgewehrt werden konnte. Mit knapper Mehrheit entschied der Gemeinderat der Stadt Villingen-Schwenningen am 27. März 1996, den Ende 1990 erstmals diskutierten Bau eines 50 000 qm Verkaufsfläche umfassenden Einkaufszentrums im Zentralbereich zwischen den Stadtbezirken Villingen und Schwenningen nicht durch die Ausweisung des dazu erforderlichen Sondergebietes zu unterstützen. Das Einkaufszentrum wäre das zweitgrößte in Baden-Württemberg geworden und hätte mehrere große Verbrauchermärkte und rd. 20 kleinere Ladengeschäfte als Agglomeration unter der Bezeichnung "Pegasus-Center" umfasst. Das Vorhaben war von Anfang an umstritten, da ihm vor allem von Seiten der IHK vorgeworfen wurde, die dezentrale Versorgungsstruktur der Region maßgeblich zu verändern und letztlich auch die Einzelhandelsstruktur in den beiden Stadtbezirken negativ zu beeinflussen. Der Regionalverband lehnte das Projekt mit analoger Argumentation ab, während das Regierungspräsidium Ende 1994 ein Raumordnungsverfahren mit einem grundsätzlich positiven Votum abschloss. Die dazu empfohlene Verkaufsflächenreduktion um 800 m² wäre eine kaum ins Gewicht fallende Modifikation gewesen.³⁴

Zu (e): Schließlich ist auf die Bedeutung des Messestandorts VS-Schwenningen (Südwest-Messe GmbH) hinzuweisen. Wichtigste Aktivität ist die jährlich im Juni abgehaltene Südwest-Messe, die als Mehrbranchen-Verbrauchsgüterausstellung jeweils über 600 Aussteller und rd. 120 000 bis 150 000 Besucher anzieht.³⁵ Eine herbstliche Ergänzung findet diese Früh-

³³ Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuburg, 1997, S. 9.

³⁴ Wirtschaft im Südwesten 1996/5, S. 48f.

³⁵ 37. Südwest-Messe in VS-Schwenningen als Mehrbranchen-Verbrauchsgüterausstellung, 1.-9.6.1996 (ca. 650 Aussteller; 1995: 150100 Besucher aus einem Umkreis von 100 km); die 38. Südwest-Messe zählte nach Angaben der Messegesellschaft 121 600 Besucher.

jahrmesse mit der Donau-Messe, die im Spätherbst 1997 zum zweiten Mal in Donaueschingen abgehalten wird.

Beide Standorte müssen sich jedoch um Messen von wenigstens regionaler Bedeutung bemühen. Dazu gehörten in den zurückliegenden Jahren auf dem Schwenninger Messegelände u.a. die Ökologa, eine umweltorientierte Mehrbranchen-Verbrauchsgütermesse, der deutsche Caravan-Salon, die Antiquitätentage und die internationale Mineralien- und Fossilienbörse. Insgesamt ist der Messestandort (Villingen-)Schwenningen sicher nicht übermäßig beansprucht, doch kann wenigstens die Südwestmesse als überregional wichtiges Ereignis gelten. Welchen Rang die in Ergänzung, aber auch Konkurrenz auftretende Donau-Messe in Donaueschingen einnimmt, kann derzeit noch kaum beurteilt werden.

3.3 Kommunikationssysteme

Wenn sie an die feinmechanische Tradition und die daraus hervorgegangenen Mikroelektronik anknüpfen will, muss sich die Baar um eine Wahrung ihrer Wettbewerbschancen bemühen. Der Regionalplanentwurf betont diesen Aspekt besonders und hebt hervor, dass verbesserte Telekommunikationsbedingungen die Rahmenbedingungen der abseitigen Lage überwinden können.³⁶ Allerdings passt es wenig zu diesen Überlegungen, dass Villingen und Schwenningen noch immer unterschiedliche Vorwahlnummern im Telefondienst besitzen.

Zur Verbesserung der wirtschaftlichen Chancen richtete die IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg im Rahmen ihrer Technologieberatung einen speziellen Informationsdienst ein, der den Betrieben im Kammerbezirk die Schwellenängste vor den neuen Medien nehmen soll. Die Region bemüht sich, ihr Image als ein Zentrum der Mikrosystemtechnik zu verbessern, wozu auch das Institut für Mikro- und Informationstechnik (IMIT) in Villingen-Schwenningen beiträgt.³⁷

3.4 Zwischenfazit

Als Zusammenfassung der vorangehenden Übersicht zur Logistik und Standortbewertung lässt sich eine dritte These formulieren:

Im Fernverkehr ist die Baar, speziell die Stadt Villingen-Schwenningen, zu einem Transport- und Logistikzentrum geworden, in dem sich bereits mehrere einschlägige Unternehmen niedergelassen haben und in dem eine weitere Konzentration zu dem im Generalverkehrsplan von Baden-Württemberg vorgesehenen regionalen Logistikzentrum erwartet werden kann.

³⁶ Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg, 1997, S. 28.

³⁷ Informationen dazu in *Wirtschaft im Südwesten* 1996/5, S. 52f.

4 Fördernde und hemmende Faktoren

Auf regionaler Ebene ist nun im Hinblick auf die Entwicklungschancen eines solchen überregionalen Logistikzentrums zu fragen, ob es zu einer Vernetzung zentralörtlicher Strukturen oder zu einer Konkurrenz zwischen den Zentren kommt, weil davon auch die weitere Vernetzung des Verkehrssystems auf der Baar abhängt.

Es ist auf der Baar bis heute nur teilweise gelungen, ein ausgeglichenes hierarchisches Städtesystem zu entwickeln. Deutlich ist vielmehr eine Konkurrenzsituation zwischen den beiden Zentren Donaueschingen und Villingen-Schwenningen, wobei innerhalb Villingen-Schwenningen nochmals ein gewisser Wettbewerb zwischen den beiden Stadtbezirken besteht, der nur von öffentlicher Seite her mit einer deutlichen Funktionszuweisung überwunden wurde. Aus der Sicht der Regionalplanung ist daher die weitere Entwicklung eines Städtensystems sinnvoll und erforderlich, wie es derzeitigen siedlungsstrukturellen Konzepten entspricht. Möglicherweise müsste das gesamte Städtensystem die nicht vollständig geglückte Entwicklung zum Oberzentrum auffangen.

Die Entwicklung vom Produzierenden Gewerbe zu einem höheren Dienstleistungsanteil in der Beschäftigungsstruktur wird generell als stabilitätsfördernd angesehen. Die Wirtschaft der Baar bemüht sich in dieser Richtung, wobei das Transport- und Kommunikationswesen einen nicht geringen Anteil hat, weil es eine regelmäßige Andienung der Standorte und einen modernen Informationsfluss gewährleistet.

Im Kontext der Entwicklung des baden-württembergischen Verkehrssystems ist das historische Handicap der Grenze zwischen Baden und Württemberg noch nicht vollständig überwunden. Die Entwicklung des Integralen Taktverkehrs hat zwar andere Beweggründe, stellt aber einen wichtigen Schritt auch bei der Schaffung eines einheitlichen ÖPNV-Raumes dar. Das Hemmnis der unterentwickelten West-Ost-Verbindungen ist teilweise naturräumlich bedingt und kann nur in einem längeren Zeitraum überwunden werden; ein weiterer Ausbau der B 31 ist dabei aus ökologischen Erwägungen bedenklich. Umso wichtiger sind Beibehaltung und Ausbau der Schienenwege.

Problematisch ist schließlich die Einbindung in transeuropäische Verkehrsnetze. Einerseits sind von entsprechenden Einrichtungen zusätzliche Arbeitsplätze zu erwarten, andererseits ist an die Verkehrsbelastung zu denken, die sich aus der Entwicklung von internationalen Verkehrskorridoren ergibt. In Nord-Süd-Richtung gehören die A 81 und die Gäubahn zu den Zubringerlinien, die eine künftige NEAT zu bedienen haben; hier ist mit einer Zunahme des Transportaufkommens im Transitverkehr zu rechnen. Ob die damit verbundenen Belastungen durch die arbeitsmarktpolitischen Vorteile eines regionalen Logistikzentrums ausgeglichen werden können, ist m.E. noch nicht ausreichend

untersucht worden. Immerhin scheint es auch für die Problemwahrnehmung auf der Baar wichtig, diese europäische Dimension zu erkennen.

Die vierte These fasst diese Überlegungen zusammen:

Im Rahmen der europäischen Planungen wird die Baar als Verkehrsraum auch in die Konzepte für transeuropäische Verkehrsnetze einbezogen, wobei der Zugang zu den neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) wichtig ist und deren Ausbau auch die regionale Verkehrs- und Logistikentwicklung steuert.

5 Planungsrelevanz von Verkehrs- und Transportfragen

Die aktuelle Einschätzung der Situation auf der Baar muss, wie bereits mehrfach angedeutet, im Hinblick auf die Grundsätze erfolgen, die im Generalverkehrsplan für Baden-Württemberg von 1995 niedergelegt sind. Er zielt auf eine Perspektive für das Jahr 2010 ab. Der kurz vor der Verabschiedung stehende Regionalplan nimmt darauf Bezug. Dabei scheinen insbesondere die folgenden Überlegungen bedenkenswert:³⁸

- Besondere Bedeutung kommt den Schnittstellen zu, an denen die einzelnen Verkehrsträger miteinander verknüpft werden. Hier bietet die Baar mit der Verknüpfung von Schiene und Straße, aber auch mit ihren beiden Verkehrslandeplätzen günstige Voraussetzungen.

- Im Güterverkehr wird eine höhere Effizienz durch verbesserte Logistik angestrebt. Da die Baar bereits über mehrere kleine, z.T. unternehmensgebundene Fracht- und Logistikzentren verfügt, erscheint der Ausbau eines regionalen logistischen Zentrums in Villingen-Schwenningen sinnvoll. Die bisherige Entwicklung deutet in diese Richtung.

- Der im Generalverkehrsplan vorgesehene Ausbau der Gäubahn Stuttgart - Singen hängt wesentlich von der Verwirklichung der NEAT-Pläne in der Schweiz und der Entwicklung des europäischen Transitverkehrs ab.³⁹ Die Bahn führt östlich an der Baar vorbei und würde für die Baar eher eine Verstärkung des nicht schienengebundenen Gütertransportes und damit eine zusätzliche Belastung der Fernstraßen mit sich bringen.

- Im öffentlichen Personenverkehr, für den Steigerungen vorausgesagt werden, wird die Baar zwar außerhalb der Hochgeschwindigkeitstrassen bleiben, doch wurden bereits gute Voraussetzungen für die Umsetzung des Konzepts

³⁸ Vgl. im einzelnen die Festlegungen in *Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995, 1995*.

³⁹ Die Bahnstrecke ist als Teilabschnitt des transeuropäischen Eisenbahnnetzes eingestuft und damit auch von internationalen Überlegungen und Entscheidungen abhängig.



Abb. 9: Logistikzentrum im Süden Villingens mit Umschlag Schiene/Straße



Abb. 10: Ausbau des Busbahnhofs Donaueschingen zur engeren Verknüpfung von Fernverkehr und ÖPNV

"Integraler Taktfahrplan" geschaffen. Auch das Stadtbahnkonzept (Ringzugsystem) entspricht dieser Zielsetzung.

- Der Ausbau des Radwegenetzes wurde hier nicht weiter analysiert. Da zumindest die Randbereiche der Baar zu den Fremdenverkehrsregionen Baden-Württembergs gehören und in den Mittelstädten die Wege ohnehin überschaubar bleiben, ist auch in diesem Bereich mit einer positiven Entwicklung zu rechnen.

Trotz aller Bemühungen konnten aber nicht alle Zielvorstellungen der regionalen Wirtschaft erfüllt werden. Besonders wichtige Desiderate wurden auf der Jahrespressekonferenz der IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg im Frühjahr 1996 angesprochen:⁴⁰

- der Ausbau der Umschlaganlage Schiene/Straße im Güterbahnhof Villingen (hier besteht inzwischen ein Logistikzentrum),
- Ausbau der Gäubahn mit Anschluss an den Stuttgarter Flughafen,
- der ausbleibende vierspürige Ausbau der B 31 unter Einschluss mehrerer Ortsumgehungen.

Ein weiteres Desiderat wäre der Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Neustadt und Donaueschingen, wo durch Trassenverkürzung und Elektrifizierung, kurzfristig auch durch den Einsatz von Zügen mit Neigetechnik eine erhebliche Leistungssteigerung erzielt werden könnte. Allerdings kommt die westliche Fortsetzung (Höllentalbahn i.e.S.) wegen der zu starken Steigung kaum für den Gütertransport in Frage.

6 Ausblick

Die fortbestehende Lage im Verkehrsschatten von Schwarzwald und Alb wird von der gewerblichen Wirtschaft in zunehmendem Maße negativ bewertet. Massiv forderten die Industrie- und Handelskammern des Bodenseeraumes 1996 Maßnahmen zur Überwindung dieser Situation.⁴¹ In gewisser Weise gelten die Merkmale des Verkehrsschattens auch heute noch für die Baar. Im großräumigen Bezug besteht eine deutliche Polarisierung zwischen gut ausgebauten meridionalen und leistungsschwachen breitenparallelen Verkehrsverbindungen.

Kann nun die neue Rolle, die die Region als Knotenpunkt innerhalb eines überregionalen und internationalen Transportsystems übernehmen soll, auch den Makrostandort aufwerten und damit zur Sicherung der Arbeitsplätze beitragen? Gegen eine solche Annahme scheinen zunächst die Konjunkturdaten zu sprechen, die regelmäßig von der IHK veröffentlicht werden und eher Stagnati-

⁴⁰ *Wirtschaft im Südwesten* 1996/6, S. 34f.

⁴¹ *Wirtschaft im Südwesten* 1996/7, S. 52f.

on als Aufschwung erkennen lassen. Allerdings muss man sie wiederum im Rahmen der Entwicklung in Baden-Württemberg sehen, wo der Kammerbezirk Schwarzwald-Baar nicht der einzige mit noch fehlender Wirtschaftsbelebung ist.

Mit dem Strukturwandel, der auf der Baar nach den Arbeitsplatzverlusten insbesondere in der Uhrenindustrie und Unterhaltungselektronik neue Zentren einer auf Mikroelektronik orientierten Forschung und Entwicklung entstehen ließ⁴², wurde ein Technologieschub geleistet, der dazu beitragen kann, den Verlust altansässiger Gewerbe, insbesondere aus der Feinmechanik, mittelfristig zu verkraften. Die Zusammenarbeit der Mikroelektronik mit der Transportlogistik könnte ein wichtiger Schritt auf diesem Weg sein. Dann wären es nicht nur die räumlichen Voraussetzungen, die die Baar zu einer Transportdrehscheibe machen, sondern auch das Know how, das letztlich auf die Gewerbetradition zurückgreift.

Literatur

- Almanach 1997. Heimatjahrbuch des Schwarzwald-Baar-Kreises, 21. Folge (1996). Villingen-Schwenningen.
- Baumheier, R. (1994): Städtenetze - Raumordnungspolitische Ziele und Anforderungen an den weiteren Ausbau der städtischen und regionalen Vernetzung. - In: Raumforschung und Raumordnung 52(6), S. 383-391.
- Bunse, H. (1988): Stadtentwicklungspolitik vor dem Hintergrund steigender Kfz-Zulassungsraten - Erfahrungen aus Donaueschingen. - In: BWGZ Kommunalzeitschrift des Gemeindetags Baden-Württemberg 15/1988, S. 609-614.
- Feyer, U. (1972): Entwicklung des Eisenbahnnetzes. - In: Historischer Atlas von Baden-Württemberg. Erläuterungen, Bl. X, 4. Stuttgart.
- Gleisenstein, J., S. Klug, A. Neumann (1997): Städtenetze als neues "Instrument" der Regionalentwicklung? - In: Raumforschung und Raumordnung 55(1), 1997, S. 38-47.

⁴² Vgl. HAHN 1989.

- Hahn, R. (1989): Standorte innovations- und informationsorientierter Unternehmen in Baden-Württemberg: Räumliche Konzentrationen und Standortbedingungen. - In: KULINAT, K., H. PACHNER (Hg.): Beiträge zur Landeskunde Süddeutschlands. Festschrift für Christoph Borchardt. Stuttgart (= Stuttgarter Geographische Studien; 110), S. 147-164.
- Handlungskonzept zur Entlastung verkehrlich hoch belasteter Räume im Kfz-Verkehr (1997). - In: Mitteilungen und Informationen der BfLR 4/97, S. 10-11.
- Honninger, L. (1973): Das Straßennetz, seine Umgestaltung und Problematik in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg. - In: Das Oberzentrum. Jahrbuch der Stadt Villingen-Schwenningen 1973.
- Keller, S., T. Stamm (1997): Grenzen und Perspektiven von grenzüberschreitenden Städtenetzwerken. - In: Raumforschung und Raumordnung 55(1), S. 14-23.
- Kretzschmer, V. (1996): Die Verkehrsinfrastruktur in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg. Überprüfung und Ergänzung des kategorisierten Verkehrsnetzes. Unveröffentl. Magisterarbeit, Institut für Kulturgeographie der Albert-Ludwigs-Universität, Freiburg.
- Das Land Baden-Württemberg. Amtliche Beschreibung nach Kreisen und Gemeinden. Band VI. Regierungsbezirk Freiburg (1982). Hg.v.d. Landesarchivdirektion Baden-Württemberg. Stuttgart.
- Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hg., 1997): Verkehr in Baden-Württemberg. Zahlen - Strukturen - Entwicklungen. Ausgabe 1997. Stuttgart.
- Postkarte des Königreichs Bayern mit den Umgebungen angrenzender Staaten (o.J.). Gestochen von SEIL und SCHLEICH. o.O.
- Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg (1995): Integraler Taktfahrplan Bahn und Bus für die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg. Bearb.: G. HICKMANN. Villingen-Schwenningen.
- Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg (1997). Regionalplan. Entwurf. Villingen-Schwenningen (unveröff.)
- Reichelt, G. (1979): Landschaftsverlust durch Straßenbau. - In: Natur und Landschaft 54, H. 10, S. 335-338.
- Reichelt, G. (1995): Die Baar 1945 bis 1995. Landschaftswandel im Raum. Villingen-Schwenningen.
- Reinhard, E. (1996): Die Entwicklung des Straßen- und Schienenverkehrs im 19. und 20. Jahrhundert. - In: Alemannisches Jahrbuch 1995/96, S. 97-122.

- Schaaff-Winter, D. (1991): Die Bedeutung des Regionalluftverkehrs für die Erschließung ballungsferner Räume, dargestellt am Beispiel des Flugplatzes Donaueschingen-Villingen. Unveröff. Diplomarbeit, Volkswirtsch. Inst.d. Univ. Freiburg.
- Schwarzwald-Baar-Heuberg (ca. 1996). Hg. in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer Schwarzwald-Baar-Heuberg und mit dem Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg. München (= Kultur- und Wirtschaftsporträts deutscher Städte und Regionen).
- Seefried, G. (1996): Fahrtenangebot verdichtet und vertaktet. Der öffentliche Personennahverkehr leistet wichtigen Beitrag zum Umweltschutz. - In: Almanach 1997. Heimatjahrbuch des Schwarzwald-Baar-Kreises, 21. Folge. Villingen-Schwenningen, S. 18-20.
- Sick, W.D. (1996): Die geographischen Voraussetzungen für die Verkehrsentwicklung am Oberrhein. - In: Alemannisches Jahrbuch 1995/96, S. 69-79.
- Thede, K. (1989): Vielfältige Infrastruktur - Verkehr, Kommunikation und Energieversorgung. - In: Das Oberzentrum. Jahrbuch der Stadt Villingen-Schwenningen 1989.
- Verkehrsministerium Baden-Württemberg (Hg.; 1995): Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995. Stuttgart.
- Wirtschaft im Südwesten. Zeitschrift der Industrie- und Handelskammern Hoahrhein-Bodensee, Schwarzwald-Baar-Heuberg, Südlicher Oberrhein (1990ff.). Freiburg
- Württemberg, J. (1996): Neue Wege einer integrativen Verkehrspolitik. Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995 und seine erwarteten Auswirkungen. - In: Alemannisches Jahrbuch 1995/96, S. 167-180.