ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Schmude, Karl; Heinrichs, Bernhard

Book Part

Der Verkehrskorridor Ostsee-Adria durch Ostdeutschland im Wettbewerb der Nord-Süd-Korridore

Provided in Cooperation with:
ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Schmude, Karl; Heinrichs, Bernhard (2010) : Der Verkehrskorridor Ostsee-Adria durch Ostdeutschland im Wettbewerb der Nord-Süd-Korridore, In: Hesse, Markus (Ed.): Neue Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Strategien für die großräumige Verkehrsentwicklung, ISBN 978-3-88838-062-4, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 66-80

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/59911

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Bernhard Heinrichs, Karl Schmude

Der Verkehrskorridor Ostsee-Adria durch Ostdeutschland im Wettbewerb der Nord-Süd-Korridore

Gliederung

1 Einführung
2 Hintergrund: Starkes Wachstum auf den Nord-Süd-Korridoren
3 Nord-Süd-Korridore im Wettbewerb: Vom Rhein bis zur Weichsel
3.1 Die „Rheinschiene“
3.2 Der Korridor Hamburg-München
3.3 Der Korridor Rostock / Sassnitz – Berlin – München / Dresden (– Prag – Wien)
3.4 Nord-Süd-Korridore durch Polen
4 Vergleichende Verkehrszahlen
5 Die Rolle der ostdeutschen Fährhäfen im Nord-Süd-Verkehr
6 Lobbying für den Ostsee-Adria-Korridor
7 Wirtschaftswachstum im Korridor durch Hochgeschwindigkeitsverbindung – Ein Beispiel
8 Zusammenfassung
Literatur

1 Einführung

Die Verteilung der Mittel für Verkehrsinvestitionen im Raum beeinflusst auch in Zeiten der Wissensgesellschaft die wirtschaftlichen Wachstumschancen der Städte und Regionen. Die im Verhältnis zu den Wünschen immer zu knappen Mittel sollten orientiert an den gesellschaftlichen Zielen möglichst effizient eingesetzt werden.

Dazu dient in Deutschland die Bundesverkehrswegeplanung, die diesem Anspruch aber nur in Ansätzen gerecht werden kann. Hier ist insbesondere die fehlende feste Verknüpfung mit der Finanzplanung als auch das partialökonomische, streckenbezogene Bewertungsverfahren zu nennen. Auch unter dem Eindruck der Kritik von Rothengatter u. a. in den 90er Jahren ist das Verfahren zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 modernisiert worden.

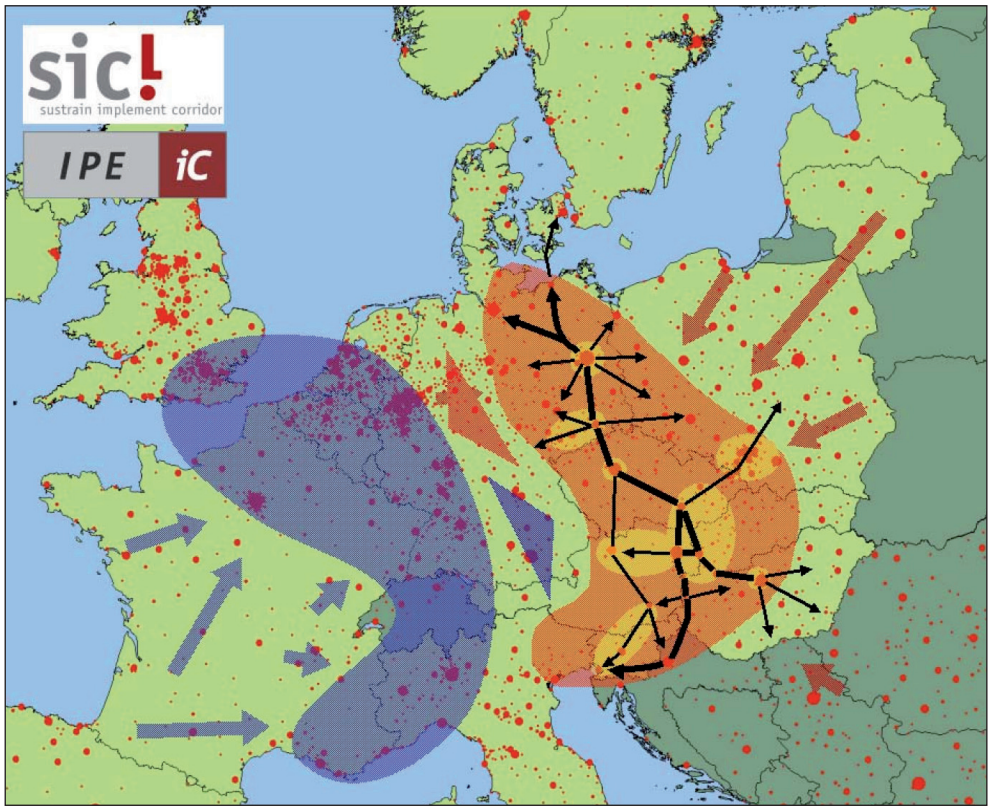
Insbesondere ist eine von der Nutzen-Kosten-Analyse unabhängige Raumwirksamkeitsanalyse eingeführt worden. Sie bewertet die geplanten Verkehrsinvestitionen im Hinblick auf zwei zentrale Anforderungen der Raumordnung: „Verteilungs- und Entwicklungsziele“ sowie „Entlastungs- und Verlagerungsziele“.

Da raumordnerische Wirkungen häufig erst im Netzzusammenhang zutreffend beurteilt werden können, sind die Verbesserungen der Methodik des BVWP wegen der nach wie vor fehlenden Systemorientierung des Bewertungsverfahrens nicht ausreichend. Auch hieraus leitet der AK „Verkehr“ der ARL seine These ab, dass Deutschland über keine

ausreichend sektorübergreifend und ebenenübergreifend integrierte nationale Verkehrsstrategie verfüge. Scholl/Seidemann demonstrieren dieses Defizit am Beispiel der „Nord-Süd-Transversale für Europa“ in diesem Band.

Dieser Artikel soll den Leser mit einem zweiten Nord-Süd-Korridor vertraut machen, der zurzeit große politische Aufmerksamkeit genießt. Manchmal wird er sogar als zukünftiger zweiter europäischer Wirtschaftskernraum neben der „blauen Banane“ gehandelt (siehe Abb. 1).

Abb. 1: Leitvorstellung des INTERREG-Projektes „SIC!“: Ein weiterer europäischer Wirtschaftskernraum neben der „blauen Banane“?



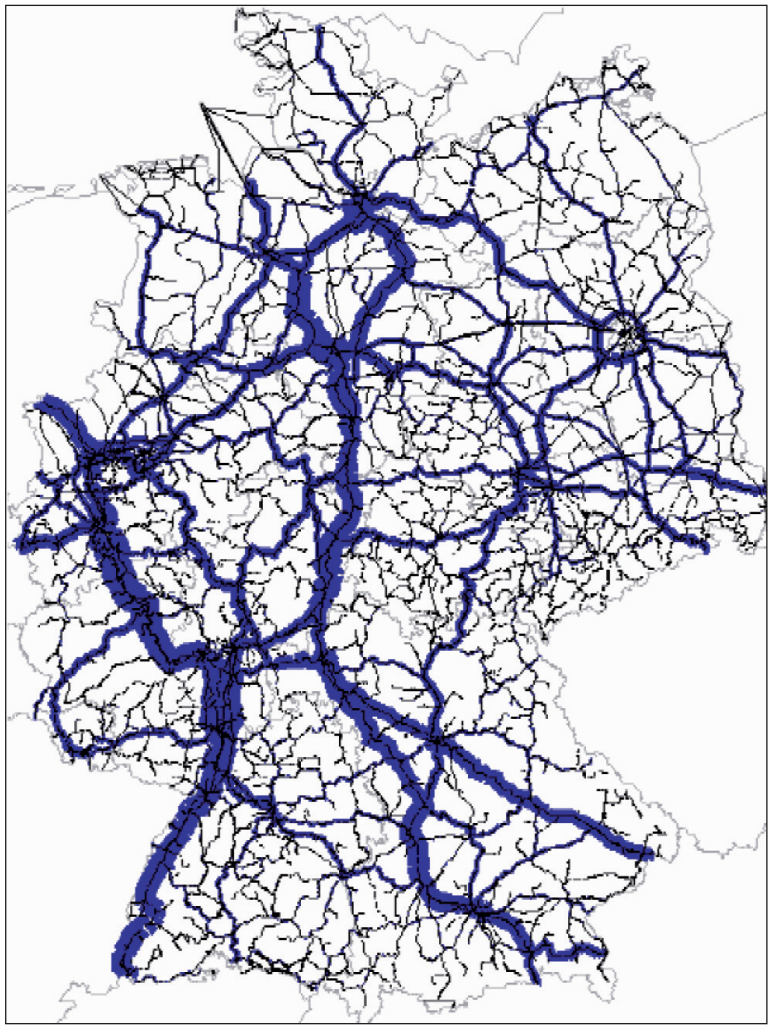
Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung et al. (2006)

2 Hintergrund: Starkes Verkehrswachstum auf den Nord-Süd-Korridoren

Man kann davon ausgehen, dass der Güter- und Personenverkehr auf den Nord-Süd-Korridoren durch Deutschland stark zunehmen wird.

Ein aktuelles Gutachten im Auftrag des BMVBS zur langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland kommt zum Schluss: „Sowohl das Güterverkehrsaufkommen

Abb. 2: Prognose der Belastung im Schienennetz der DB 2015



Quelle: DB Netz AG (2007)

wie auch die Güterverkehrsleistung werden bis 2050 nicht abnehmen, im Gegenteil: Das Aufkommen wird gegenüber heute von gut 3,7 Mrd. Tonnen um knapp die Hälfte auf dann fast 5,5 Mrd. Tonnen zunehmen. Die Leistung wird sich mehr als verdoppeln, von heute etwas weniger als 600 Mrd. Tonnenkilometer auf dann mehr als 1.200 Mrd. tkm." (progtrans 2006: 1)

Für den Güterverkehr auf der Ostsee wird ein ähnliches Wachstum erwartet, getrieben vor allem von der zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtung der EU-Beitrittsstaaten und Russlands mit dem Kern der EU und mit dem Weltmarkt. Die von der EU-Kommission kofinanzierte aktuelle Studie „Baltic Maritime Outlook 2006" (SAI, BMT, CMS 2006) sagt ein Wachstum von über 80 % für den Seeverkehr innerhalb der Ostseeregion im Zeitraum 2003–2020 voraus.

Für den Personenverkehr sind die Prognosen etwas verhaltener. Ein aktuelles Argumentationspapier der DB Netz geht für den Zeitraum 2004–2015 von einem Wachstum der Personenkilometer im Fernverkehr um 17 % aus (DB Netz AG 2007).

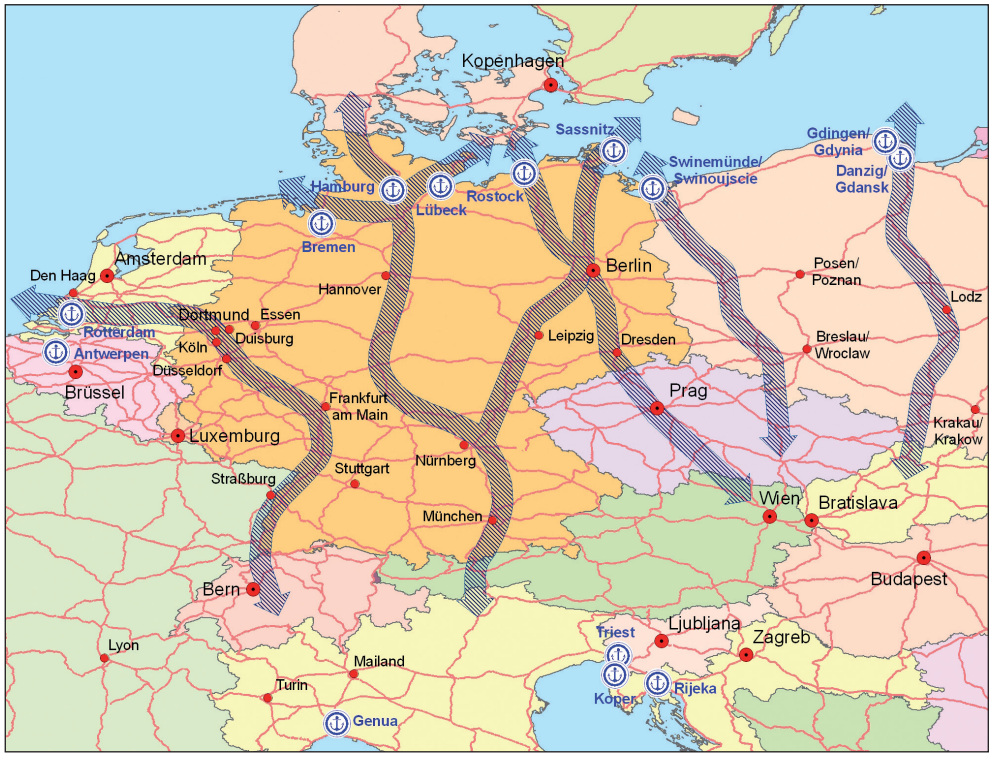
Trotz einiger Unsicherheiten kann man insgesamt von einem erheblichen Verkehrswachstum auf den Nord-Süd-Achsen durch Deutschland ausgehen. Speziell im Schienennetz wird die Netzbelastung auf den Nord-Süd-Achsen sowie im Hinterland der West-/Nordhäfen durch die Überlagerung des Güter- und Personenverkehrs stark ansteigen (siehe Abb. 2).

3 Nord-Süd-Korridore im Wettbewerb: Vom Rhein bis zur Weichsel

Im Nord-Süd-Verkehr durch Mitteleuropa stehen mehrere Korridore für den Güterverkehr im Wettbewerb (siehe Abb. 3). Sie lassen sich grob wie folgt abgrenzen:

- „Rheinschiene“: Antwerpen / Rotterdam – Aachen – Köln – Frankfurt – Karlsruhe – Basel (weiter über Lötschberg und Gotthard)
- Bremen / Hamburg / Lübeck – Hannover – Würzburg – München (weiter über den Brenner) [1]
- Rostock / Sassnitz – Berlin – Leipzig – Nürnberg – München (weiter über den Brenner)
- Swinemünde – Stettin – Breslau – Prag – Wien (weiter nach Triest)
- Danzig – Lodz – Kattowitz – Wien (weiter nach Triest)

Abb. 3: Wichtigste Nord-Süd-Verkehrskorridore durch Mitteleuropa



Quelle: Eigene Darstellung

[1] In einigen Quellen werden die belgischen und niederländischen Nordseehäfen als „Westhäfen“ oder „ARA“ (Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam), die deutschen Nordseehäfen als „Nordhäfen“ bezeichnet. Nord-Süd-Strecken zwischen der „Rheinschiene“ und der Achse Hamburg-Hannover-Würzburg gibt es, sie spielen allerdings weder im Personen- noch im Güterverkehr eine herausragende Rolle.

Dazu kommen die in Nordwest-Südost-Richtung laufenden Verbindungen, z. B.

- Rotterdam – Frankfurt – München – Salzburg usw.
- Hamburg / Rostock / Sassnitz – Berlin – Dresden – Prag – Wien – Budapest

Diese Korridore „zerfransen" allerdings, je länger sie werden. Spätestens südlich der Mainlinie sind sie kaum noch voneinander zu trennen: Hamburg – Basel überschneidet sich mit Rotterdam – München. Je länger die Strecke wird, desto mehr ähnliche Alternativen stehen außerdem zur Wahl: München-Wismar kann im Straßenverkehr über Hamburg (A 7), aber auch über Berlin (A 9) und in einigen Jahren auch über Magdeburg (A 14) bedient werden.

Die Diskussion über diese Korridore ist z. T. auch deshalb künstlich, weil sich der Verkehr entlang des Korridors durch zahlreiche kürzere Fahrten auf Teilstrecken zusammensetzt und direkte Fahrten z. B. Norwegen – Italien die Ausnahme sind. Dies wird auch in den Verkehrszahlen deutlich, wo regelmäßig die grenznahen Abschnitte die geringste Verkehrsbelegung aufweisen.

Dennoch hat die Diskussion über Korridore ihren festen Platz in der Politik, und die transeuropäischen Korridore sind aus der EU-Verkehrspolitik nicht mehr wegzudenken. Die durch Deutschland verlaufenden wichtigsten Korridore im Personenverkehr werden einigermaßen durch das ICE-Netz der Deutschen Bahn wiedergegeben.

3.1 Die „Rheinschiene"

Was die Verkehrsmengen angeht, nimmt der Korridor entlang des Rheins mit Binnenschifffahrt, mehreren parallelen elektrifizierten Bahnlinien und Autobahnen bei Weitem den wichtigsten Platz ein. Er bedient v. a. die Relation zwischen den niederländischen Häfen, den westdeutschen Ballungsgebieten Rhein/Ruhr, Rhein/Main und weiter bis in die Schweiz und nach Oberitalien und wurde bereits im Mittelalter intensiv genutzt.

Die Schienenwege im Korridor wurden als prioritäres Vorhaben Nr. 5 (Betuweroute) und Nr. 24 (Lyon / Genua – Basel – Duisburg – Rotterdam / Antwerpen) in die TEN-V-Leitlinien aufgenommen. In den letzten Jahren wurde massiv in die Infrastruktur investiert. 2007 wurde die Neubaustrecke „Betuweroute" von Rotterdam zur deutschen Grenze eröffnet, der Ausbau der Weiterführung bis Duisburg bzw. Oberhausen wurde bereits vereinbart. Seit 2002 in Betrieb ist die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main (v_{max} = 300 km/h), die nur dem Personenverkehr dient, zu einer Trennung von Güter- und Personenverkehr beiträgt und auf diese Weise die Kapazität der Bahnen am Mittelrhein erhöht. Schließlich wird momentan an Gotthard- und Lötschbergbasistunnel im Rahmen der NEAT gebaut, einschließlich der Zulaufstrecken im Oberrheingraben (siehe dazu auch den Beitrag von Scholl/Seidemann in diesem Band).

Die Autobahnen entlang des Rheins gehören zu den am stärksten belasteten bundesweit (> 150.000 Kfz/24 h auf der A 5 bei Frankfurt), sodass selbst der achtspurige Ausbau von Teilstrecken offensichtlich nicht ausreicht.

Daneben spielt die Binnenschifffahrt auf dem Rhein eine große Rolle: Für 2007 werden für den Rhein-Durchgangsverkehr bei Emmerich (unterer Niederrhein) gut 170 Mio. t

beförderter Güter angegeben (WSD West 2007), an der Schleuse Iffezheim (Oberrhein) sind es noch über 25 Mio. t (WSD Südwest 2007).

3.2 Der Korridor Hamburg – München

Was die Verkehrsmengen angeht, steht die Verbindung von Bremen / Hamburg / Lübeck über Hannover und Würzburg nach Süddeutschland an zweiter Stelle. Sie hatte zwischen 1945 und 1990 die Aufgabe, große Verkehrsmengen von Skandinavien nach Süddeutschland und weiter nach Österreich und Oberitalien aufzunehmen – ein politisch begründeter Umweg um Ostdeutschland herum.

Durchgängig stehen zwei bis vier Gleise für den Hochgeschwindigkeits- und den Güterverkehr zur Verfügung[2]; die in den siebziger und achtziger Jahren gebaute Strecke Hannover – Würzburg ist die erste Schnellfahrstrecke Deutschlands. Sie ist im Gegensatz z. B. zu den französischen Strecken für den Mischbetrieb von Personen- und Güterverkehr ausgelegt, um den „Nachtsprung" im Güterverkehr von den norddeutschen Häfen zu den Industriezentren in Süddeutschland zu ermöglichen.

Die A 7 ist vier- bis sechsspurig ausgebaut, wenn auch in Teilen arg ramponiert. Der Großraum Hamburg mit dem Elbtunnel (bis zu 150.000 Kfz täglich, ursprünglich für 65.000 Kfz dimensioniert) ist inzwischen zum Nadelöhr im Straßen-, zunehmend auch im Schienenverkehr geworden.

Was den Verkehr über die Ostsee angeht, ist diese Strecke die Weiterführung der Fährverbindungen Rödby-Puttgarden und Trelleborg-Lübeck (wobei die Verbindung Hamburg-Lübeck-Puttgarden einen deutlich niedrigeren Standard hat als z. B. die Strecke Hamburg-München) sowie die Fortsetzung der festen Verbindungen über den Großen und den Kleinen Belt in Dänemark.

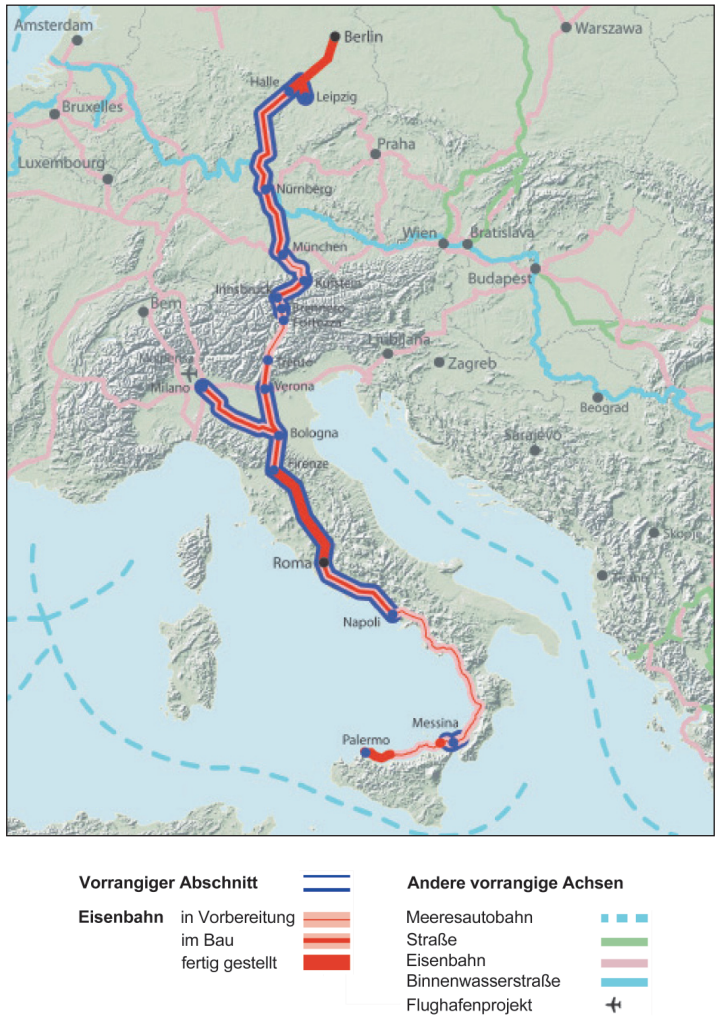
3.3 Der Korridor Rostock / Sassnitz – Berlin – München / Dresden (– Prag – Wien)

Als dritter wichtiger Nord-Süd-Korridor steht seit 1990 wieder die kürzeste Verbindung zwischen Kopenhagen und München offen. Seine einstige Bedeutung zeigt sich u. a. daran, dass die Messestadt Leipzig spätestens im Eisenbahnzeitalter unbestritten zum wichtigsten Verkehrsknotenpunkt in Mitteldeutschland wurde. Der Leipziger Hauptbahnhof (erbaut 1902–1915) war der nach Mailands Stazione Centrale größte Kopfbahnhof Europas. Auch im Autobahnnetz vor dem Krieg war dieser Korridor vorgesehen, die Verlängerung bis Rostock war bereits geplant.

Nach 1990 wurden Schienen- und Straßenverbindungen im Korridor mit erheblichen Mitteln modernisiert, weitere erhebliche Investitionen sind geplant. Zwischen Rostock bzw. Sassnitz und Berlin stehen 2 x 2 Gleise und 2 x 4 Fahrspuren auf der A 19 bzw. der A 20/A 11 zur Verfügung, zwischen Berlin, Leipzig und München sind es 2 x 2 oder mehr

[2] NBS Hannover – Würzburg, anschließend Strecken Würzburg – Augsburg – München und Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München mit NBS Nürnberg – München

Abb. 4: Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo



Quelle: Metropolregion Nürnberg (2009)

Gleise[3] und meist sechs Fahrspuren auf der A 9. Inzwischen ist der Fährhafen Sassnitz über die neue Strelasundquerung erreichbar, und die A 14 wird in ein paar Jahren eine alternative Route für den Verkehr von Rostock, aber auch von Lübeck nach Süden bis Leipzig bieten. Im südlichen Abschnitt wird eine Verbreiterung der A 9 auf acht Spuren geplant, im Schienenpersonenverkehr ist der Ausbau oder Neubau als Hochgeschwindigkeitsstrecke mit bis zu 300km/h geplant, z. T. schon realisiert.

Der Ausbau der A 9 Berlin – München hatte als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 12 hohe Priorität. Die politische und verkehrliche Bedeutung der Ausbauvorhaben auf der Schiene wird deutlich durch ihre Rolle als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 und Achse Nr. 1 Berlin – Verona – Palermo der Transeuropäischen Verkehrsnetze (vgl. Abb. 4).

Im Ostseeverkehr auf diesem Korridor ist die Fährverbindung Rostock – Gedser / DK seit Jahren überaus erfolgreich. Seit Herbst 2007 setzt die Reederei Scandlines drei Schiffe auf der Linie ein, sodass pro Richtung zwölf Abfahrten täglich angeboten werden. Mit einem vierten Schiff könnte die Linie sogar im Stundentakt bedient werden, da die Fahrzeit unter zwei Stunden liegt.

[3] Alternativen Schiene: Berlin – Leipzig – Plauen – Hof – Regensburg – München, Berlin – Leipzig – Saalfeld – Nürnberg – München, Berlin – Halle – Saalfeld usw., Berlin – Halle – Erfurt – Nürnberg usw.

Auch die beiden direkten Fährverbindungen von Rostock und Sassnitz nach Trelleborg/SE zeigen ein starkes Wachstum mit jeweils ca. 20% Zuwachs im Vergleich zu 2007/2006. Die fünfmal täglich verkehrende „Königslinie" Sassnitz-Trelleborg bietet die kürzeste direkte Fährverbindung zwischen Deutschland und Schweden.

Der südöstliche Ast des Korridors nach Dresden und weiter nach Prag hat eine deutlich geringere Verkehrsbelegung als der Hauptast. Dies korrespondiert mit der Infrastruktur: Im Schienenverkehr stehen meist nur zwei Gleise zur Verfügung. Es gibt keine Schnellfahrstrecke, und der schlechte Streckenzustand führt zu längeren Fahrzeiten zwischen Berlin und Dresden als in den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Der Ausbau auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h wird inzwischen nicht mehr verfolgt, im Investitionsrahmenplan des Bundes (bis 2010) ist er nicht mehr enthalten. Die Weiterführung bis Prag ist als prioritäres Projekt Nr. 22 Teil der Transeuropäischen Netze und war davor Teil des Paneuropäischen Verkehrskorridors IV.

Trotz der Mängel an der Infrastruktur ist dies die einzige elektrifizierte Strecke, die Deutschland unmittelbar mit Tschechien verbindet. Im europäischen Eisenbahngüterverkehr ist die Strecke darum die wichtigste Linie zwischen Skandinavien und Südosteuropa. Im Personenverkehr fahren Eurocity Berlin – Wien und Berlin – Budapest. Dabei beträgt die Fahrzeit Berlin – Wien derzeit 9:17 h im direkt verkehrenden EC, der erhebliche Umweg über Nürnberg dauert im ICE mit 9:40 h nur eine halbe Stunde länger (Fahrplan 2007).

Für den Straßenverkehr stehen meist vier Spuren zur Verfügung, an dem Autobahnteilstück Dresden – Prag wird noch gebaut.

3.4 Nord-Süd-Korridore durch Polen

Schließlich bemüht sich Polen, zwei Nord-Süd-Verkehrskorridore aufzubauen. Zum einen wird der Korridor von Danzig nach Süden als prioritäres Projekt 23 (Schiene) bzw. 25 (Straße) im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze anerkannt und findet die Unterstützung der Zentralregierung. Zum anderen wird zurzeit unter dem Titel „CETC" (Central European Transport Corridor) politische Lobbyarbeit vorwiegend aus den Regionen für einen Korridor von Swinemünde nach Süden betrieben, dessen Kern die Europastraße E 65 ist.[4] Besondere Bedeutung erhalten beide Korridore als Transitstrecken von den polnischen Ostseehäfen zu den südlichen Anrainerstaaten.

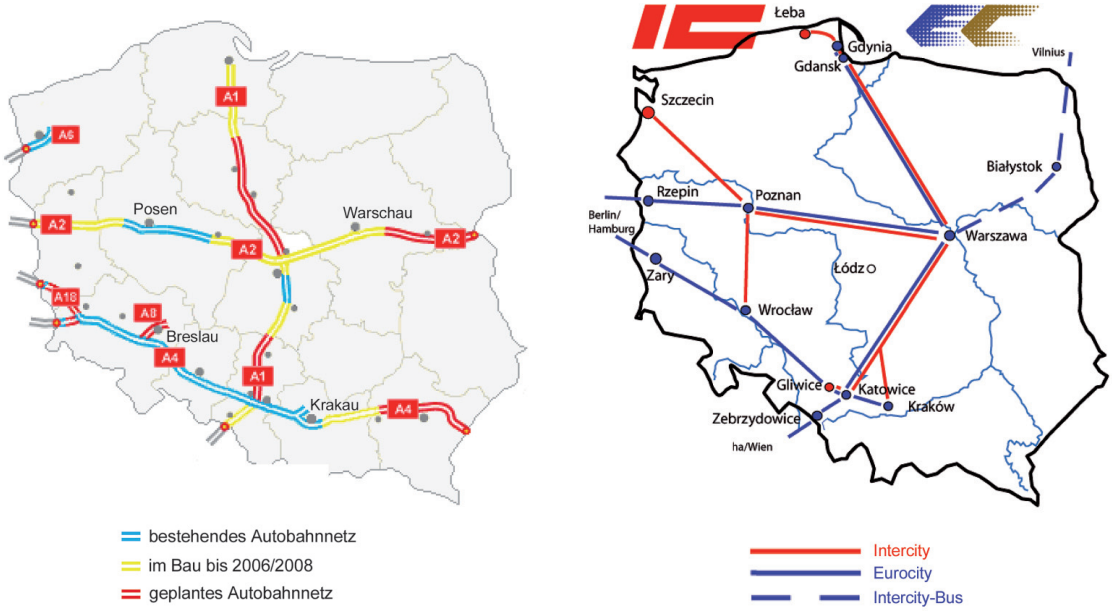
Die Straßenverbindung Danzig – Warschau kann bereits ein paar Autobahnteilstücke im Zuge der A 1 aufweisen (siehe Abb. 5). Was den Schienenverkehr in Polen generell angeht, scheint dieser seit 1990 eine deutlich niedrigere politische Wertschätzung zu genießen als der Straßenverkehr. Hochgeschwindigkeitsverkehr bedeutet in der Regel 160 km/h. Immerhin wird die Verbindung Danzig – Warschau derzeit auf 200 km/h ertüchtigt, die direkte Weiterführung Warschau – Kattowitz erlaubt derzeit 220 km/h und soll auf 260 km/h ausgebaut werden. Langfristig ist außerdem eine Y-förmige Neubaustrecke Warschau – Lodz – Posen / Breslau für bis zu 300 km/h geplant.

[4] Vgl. http://www.cetc.pl/.

Im Nord-Süd-Korridor ab Swinemünde ist der Ausbau der S 3 (E 65) auf das Niveau der polnischen Schnellstraßen zu erwarten, aber keine Autobahn. Für die Schienenverbindung Swinemünde – Stettin – Posen, die Teil des polnischen IC-Netzes ist, wünscht die Wojewodschaft Westpommern einen Ausbau auf 160 km/h im Personen- und 120 km/h im Güterverkehr.

Die beiden Routen in Polen werden noch lange brauchen, bis sie in ihrer Qualität und in der Kapazität auch nur annähernd das erreichen können, was in Deutschland realisiert wurde. Zusätzlich haben sie eine bedeutend längere Fährüberfahrt nach Schweden als Nachteil.

Abb. 5: Autobahnen und Strecken des Schienenpersonenfernverkehrs in Polen



Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehr_in_Polen

4 Vergleichende Verkehrszahlen

Speziell für die drei Nord-Süd-Korridore über Hamburg, Berlin und Stettin stellt eine Studie mit Basisjahr 2004 fest: „Auf den westlichen Korridor mit den Häfen Kiel, Puttgarden und Lübeck (...) entfallen mit 62 % nahezu zwei Drittel des gesamten Fährverkehrs, auf die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns 28 % und auf die polnischen Häfen die verbleibenden 9 %. Zusammengefasst nach großräumigen Verkehrskorridoren gilt: Im Westen ist das Wachstum verhalten, der mittlere Korridor über Mecklenburg-Vorpommern wächst kräftig und im östlichen Korridor über Polen ist ein stürmisches Wachstum zu verzeichnen.“ (Breitzmann, Wenske 2006: 35 ff.).

Für die untersuchten Relationen im Fähr- und RoRo-Verkehr wird eine Nettotonnage von 33,8 Mio. t angegeben. Die deutsch-dänische Landgrenze wurde nach Breitzmann/Wenske (2006) 2005 von 1,8 Mio. Lkw überquert, was dem 2,2fachen des Fährverkehrs im westlichen Korridor über Hamburg (s. o.) entspricht.

Insgesamt hat im Korridor über Mecklenburg-Vorpommern seit 1990 ein stürmisches Wachstum stattgefunden, das immer noch anhält und Grund für die enormen Ausbaumaßnahmen ist. In großen Teilen ist bereits die Infrastruktur z. T. moderner als im westlich benachbarten Korridor, und auch was die Verkehrsmengen angeht, wird dieser Korridor in Zukunft wohl mit dem Korridor von Hamburg nach Süden gleichziehen können (siehe Tab. 1).

Tab. 1: Verkehrszahlen der Autobahnen in den drei wichtigsten Nord-Süd-Korridoren durch Deutschland

Korridor (Nr. BAB)	DTV min.	DTV max.	SV-Anteil min.	SV-Anteil max.
Rheinschiene (A3, A5)	14.100 AD Neuenburg – Grenzübergang Ottmarsheim	152.400 AK Leverkusen – AS Leverkusen	6,6% AK Ratingen Ost – AS Mettmann	25,7% AD Neuenburg – Grenzübergang Ottmarsheim
Hamburg – München (A7)	28.800 AS Flensburg – AS Tarp	137.700 AD Hamburg-Nordwest – AS Hamburg-Stellingen	10,6% AD Hamburg-Nordwest – AS Hamburg-Stellingen	30,8% AD Kirchheimer Dreieck – AS Kirchheim
Rostock – Berlin – München (A19, A9)	18.250 AS Rostock-Ost – Rostock Krummendorf	131.000 AS Garching-Süd – AK Kreuz München-Nord	12,9% AS Ingolstadt-Nord – AS Ingolstadt-Süd *)	23,5% AK Hermsdorfer Kreuz – AS Hermsdorf-Süd

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) der Autobahnen und Schwerverkehrsanteil (% SV) für 2005, jeweils Mo-So. AS = Anschlussstelle, AK = Autobahnkreuz, AD = Autobahndreieck.

Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern. Eigene Darstellung.

5 Die Rolle der ostdeutschen Fährhäfen im Nord-Süd-Verkehr

Die ostdeutschen Häfen mussten nach 1945 ihre Rolle im Nord-Süd-Verkehr erst neu erfinden. Die traditionellen, etwa seit der Jahrhundertwende bestehenden regelmäßigen Fährverbindungen nach Schweden (Sassnitz-Trelleborg) und Dänemark (Warnemünde-Gedser) waren starken Beschränkungen unterworfen, und die junge DDR musste sich einen eigenen Zugang zum Meer verschaffen, für den die vorhandenen Häfen nicht ausreichten.

Der damals sogenannte, moderne „Überseehafen“ in Rostock knapp 20 km nordöstlich der Innenstadt und etwa 3 km südöstlich des traditionellen Fährhafens Warnemünde wurde 1960 eröffnet und übernahm einen guten Teil des internationalen Handels der DDR, die auf die traditionellen Häfen Hamburg und Stettin nicht mehr ohne Weiteres zugreifen konnte und wollte. Etwa 10 km südlich des traditionellen Hafens Sassnitz auf der Insel Rügen wurde der Fährhafen Mukran in den 80er Jahren gebaut, um das politisch als unzuverlässig geltende Polen zu umgehen und eine direkte Verbindung zwischen Klaipeda (damals UdSSR) und der DDR zu schaffen. Diese beiden vor allem aus geopolitischen Gründen neu gebauten Häfen

mussten sich nach 1990 stark umorientieren. Erhebliche Mittel flossen in die Modernisierung beider Häfen, einschließlich der seewärtigen Zufahrt nach Rostock.

Rostock setzte mit Erfolg auf Fähr-, RoRo- und Kreuzfahrtverkehr und konzentrierte den Fährverkehr im ehemaligen „Überseehafen", ohne seine starke Position als Universalhafen zu verlieren. Der Hafen bedient jetzt nicht mehr die Weltmeere, sondern vorwiegend den Ostseeraum. Er weist ein gutes Wachstum vor und macht Lübeck, lange Zeit die unangefochtene Nummer eins unter den deutschen Ostseehäfen, starke Konkurrenz.

Die Fährdienste von Sassnitz wurden in Mukran konzentriert,[5] und das Fährterminal wurde grundlegend modernisiert. Zwar ist das Wachstum nicht so stürmisch wie in Rostock, dennoch ist Sassnitz – was den Umschlag angeht – nach Lübeck und Rostock der drittgrößte deutsche Ostseehafen und bietet speziell im Eisenbahnfährverkehr großes Potenzial.

Die Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums prognostiziert für den Zeitraum 2004–2025 einen Anstieg des Güterumschlags von ca. 30 auf mehr als 70 Mio. t. Dies entspricht jährlichen Zuwachsraten für die verschiedenen Häfen zwischen 2,4 und 5,0 Prozent, wobei das Wachstum wesentlich von den RoRo- und Fährverkehren bestimmt wird.

Gerade RoRo-Verkehre wirken sich allerdings weit in das Hinterland aus, so dass ein guter Teil dieses Verkehrswachstums vom Nord-Süd-Korridor durch Ostdeutschland aufgefangen werden muss. Im Investitionsrahmenplan des Bundes für 2006–2010 sind alleine für seehafenrelevante Verkehrsinfrastrukturprojekte in Mecklenburg-Vorpommern rund 580 Mio. EUR vorgesehen.

Diese Zahlen zeigen, dass die Häfen eine wichtige Gatewayfunktion für den Nord-Süd-Korridor haben. Damit sie diese erfüllen können, sind erhebliche Investitionen in die direkte Hafeninfrastruktur und in die zugeordneten Logistiksysteme erforderlich. Die Hinterlandanbindungen sind schon jetzt wettbewerbsfähig und weisen nicht die gravierenden „Flaschenhälse" auf, die auf konkurrierenden Korridoren den Häfen Probleme bereiten.

Um in diesem Zusammenhang eine möglichst hohe regionale Wertschöpfung zu erzielen, muss die Raumplanung für die Bereitstellung ausreichender hafennaher Gewerbe- und Industrieflächen Hilfestellung geben – eine aktuelle Schwerpunktaufgabe in Mecklenburg-Vorpommern.

6 Lobbying für den Ostsee-Adria-Korridor

Da die Mittel für den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur grundsätzlich begrenzt sind, spielt die Suche nach Verbündeten und ein politisches Lobbying auf Bundes- und europäischer Ebene eine zunehmende Rolle. So wird die Entscheidung für den Bau der festen Fehmarnbeltverbindung von etlichen Beobachtern auf das jahrzehntelange Lobbying starker Kräfte in Hamburg, Schleswig-Holstein, Dänemark und Schweden zurückgeführt.

Eine vergleichbare Suche nach Verbündeten für den Korridor durch Ostdeutschland ist im Aufbau. Im Mai 2007 wurde durch die zuständigen Minister, etwas später durch die Ministerpräsidenten der ostdeutschen Länder ein entsprechender Beschluss gefasst. Ziel

[5] Der Hafen in Mukran heißt offiziell „Fährhafen Sassnitz", Mukran ist inzwischen Ortsteil von Sassnitz.

dieser Beschlüsse ist es, mit gezielter Überzeugungsarbeit auf Bundes- und europäischer Ebene zu erreichen, dass der Nord-Süd-Korridor durch Ostdeutschland in der Diskussion über die Territoriale Agenda der EU und bei der Überarbeitung der Transeuropäischen Verkehrsnetze berücksichtigt wird. Die sogenannte Berliner Erklärung vom 30.11.2007 der für Raumordnung zuständigen Minister der ostdeutschen Länder untersetzt dieses Ziel mit 7 Punkten, die neben verkehrlichen Maßnahmen vor allem auch auf dadurch auszulösende wirtschaftliche Entwicklungsimpulse abzielen:

Gekürzte Fassung der sieben Punkte aus der „Berliner Erklärung zur Raumentwicklung im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor" vom 30. November 2007

1. (Raumentwicklungs- und Wachstumsbündnis der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen)
2. „Ziel der Initiative ist eine attraktive Verkehrsinfrastruktur sowie ein Verkehrsangebot (...) auf einem international konkurrenzfähigen Niveau, insbesondere der Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze und die Anbindung des Raumes an diese Trassen. Dabei geht es um eine spürbare Verkürzung der Bahnreisezeiten zwischen den Stadt- und Metropolregionen, schnelle, multimodale Logistikketten, die Aufwertung der Standortqualitäten der Städte und Regionen entlang des Korridors für Industrie und Dienstleistungen und die Ansiedlung verkehrsaffiner und weiterer innovativer Wirtschaftszweige."
3. (Internationales Marketing usw. für den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor als Alternative für andere, schon jetzt stark überlastete Transportkorridore.) „Durch die Beseitigung von Engpässen sowie infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen können hier Effekte erzeugt werden, die in anderen Bereichen nur mit wesentlich höherem Kostenaufwand zu erreichen sind."
4. (Appell an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur weiteren Unterstützung)
5. (Appell an die EU zur Unterstützung, insbesondere durch:)
   - Verlängerung der vorrangigen Transeuropäischen Verkehrsachse 1 von Italien, München, Erfurt, Halle/Leipzig, Berlin über Rostock nach Skandinavien unter Anbindung von Sassnitz;
   - Verlängerung der vorrangigen Verkehrsachse 22 von Prag über Dresden bis Berlin;
   - Entwicklung eines „Grünen Korridors" im Sinne des Aktionsplans Güterverkehrslogistik der Europäischen Kommission;
   - Investitionen zur Beseitigung von Engpässen und weitere infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen
6. (Einbindung weiterer öffentlicher und privater Partner)
7. (Unterstützung projektvorbereitender Maßnahmen für die Förderperiode 2007-2013, insbesondere in den Programmen der „Europäischen Territorialen Zusammenarbeit")

Zahlreiche Projekte im Rahmen des EU-Programms INTERREG III B (2000–2006) und des Nachfolgeprogramms „Europäische Territoriale Zusammenarbeit" betreiben letztlich politische Überzeugungsarbeit. Es werden Daten und Argumentationen für den einen oder anderen Korridor zusammengestellt, Machbarkeitsstudien und technische Unterlagen erarbeitet, und ggf. konkrete Pilotvorhaben auf den Weg gebracht.

Als Beispiel für ein letztendlich erfolgreiches Lobbying, bei dem ein Interreg-Projekt eine gewisse Rolle spielte, kann die sog. „Magistrale für Europa" Paris – München – Budapest gelten. Sie wurde als vorrangiges Projekt Nr. 17 in die transeuropäischen Verkehrsnetze aufgenommen.

Einige abgeschlossene INTERREG-Projekte, die sich unter anderem mit Nord-Süd-Korridoren durch Deutschland befasst haben (in alphabetischer Reihenfolge):

- A-B-Landbridge (http://www.ablandbridge.eu/)
- AlpFRail (http://www.alpfrail.com/)
- Baltic Gateway / Baltic Gateway PLUS (http://www.balticgateway.se/)
- COINCO ("Corridor of Innovation and Cooperation", http://www.coinco.nu/)
- SIC! ("SUSTRAIN Implement Corridor", http://www.sustrain-ic.net/)

Derzeit (Mitte 2009) wird in den zwei Projekten der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit, nämlich SoNorA („South-North-Axis", http://www.sonoraproject.eu/) und SCANDRIA („Scandinavian-Adriatic Corridor for Growth and Innovation"), politische Überzeugungsarbeit für den Ostsee-Adria-Korridor geleistet.

7 Wirtschaftswachstum im Ostsee-Adria-Korridor durch eine Schienen-Hochgeschwindigkeitsverbindung – ein Beispiel

Bessere Verkehrsverbindungen und die Beseitigung von Barrieren für den Güter- und Personenaustausch tragen nach der überwiegend in der Fachliteratur vertretenen Meinung zu einem höheren Wirtschaftswachstum bei. Umstritten ist allerdings, in welchem Maße dies geschieht, und ob sich durch einen verstärkten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Regionen mit ansonsten ungünstigen Voraussetzungen ein Wirtschaftswachstum quasi „herbeizaubern" lässt.

Im INTERREG-Projekt „SIC!" wurde durch eine Untersuchung festgestellt, dass eine Hochgeschwindigkeits-Schienenverbindung im Korridor Berlin – Dresden – Prag – Wien / Bratislava – Budapest (max. 250 km/h) deutliche Verbesserungen der Erreichbarkeit zur Folge hat, die sich wiederum in einer besseren Wirtschaftsentwicklung niederschlagen. So soll sich im Durchschnitt aller untersuchten Landkreise im Zeitraum 2004–2020 das Bruttoinlandsprodukt (BIP) um den Faktor 1,012 (+ 1,2 %), die Einwohnerzahl um den Faktor 1,007 (+0,7 %) und die Zahl der Arbeitsplätze um den Faktor 1,006 (+0,6 %) alleine aufgrund der besseren Verkehrsinfrastruktur steigern lassen (Amt der Burgenländischen

Landesregierung et al. 2006).[6] Die Metropolregionen als Knoten im Eisenbahnnetz profitieren von dieser Entwicklung naturgemäß am meisten.

Bei der Beurteilung dieser Zahlen muss allerdings berücksichtigt werden, dass das regionale BIP in diesem Zeitraum ohnehin stark steigen wird: Für einen Großteil der untersuchten Region wird ein BIP-Wachstum von über 2 % pro Jahr angegeben, d. h. im fraglichen Zeitraum 2004–2020 wären dies deutlich über 30 % Wachstum. Die prognostizierten zusätzlichen Steigerungen um gut 1 % liegen damit im Bereich der Prognoseungenauigkeit für das BIP.

Diese Zahlen zeigen, dass der Bau einer Hochgeschwindigkeits-Schienenverbindung nur im Zusammenwirken mit anderen Faktoren zu einem überdurchschnittlichen Wirtschaftswachstum beitragen kann. Im konkreten Fall wird eine schnellere Verbindung Berlin – Dresden – Prag usw. nicht ausreichen, um den in der eingangs wiedergegebenen Abbildung nahegelegten zweiten europäischen Kernraum entstehen zu lassen.

Andererseits werden die allgemein prognostizierten Wachstumsraten für den nördlichen Teil des Korridors deutlich übertroffen: Im Jahr 2007 sind die Umsätze im Verarbeitenden Gewerbe Mecklenburg-Vorpommerns um 19,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen, die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung um 9,5 Prozent – beide Zahlen sind bundesweit die höchsten (StatA MV 2008), wenn auch von einer vergleichsweise niedrigen Ausgangsbasis. Dies beweist das Wachstumspotenzial des Korridors, auch ohne eine Hochgeschwindigkeits-Schienenverbindung, und lässt für die Zukunft hoffen.

8 Zusammenfassung

Dem Personen- und Güterverkehr in Europa wird ein starkes Wachstum vorhergesagt. Im Vergleich der Nord-Süd-Verkehrskorridore durch Mitteleuropa zeigt sich die Rheinschiene auf absehbare Zeit als der wichtigste Korridor. Es ist zu erwarten, dass auch der durch die politische Teilung Deutschlands bis 1990 gut ausgebaute Korridor Hamburg – Würzburg – München eine wichtige Stellung behält.

Durch die deutsche Wiedervereinigung 1990 und die EU-Erweiterung 2004 erhält jedoch der Nord-Süd-Korridor durch Ostdeutschland ein besonderes Gewicht. Er bietet bereits jetzt für viele Relationen Skandinavien – Mitteleuropa – Oberitalien / Adria die kürzeste, schnellste und kostengünstigste Verbindung.

Mit den geplanten Ausbaumaßnahmen der Schienen- und Straßeninfrastruktur und mit einem verbesserten Angebot im Fähr- und RoRo-Verkehr über die Ostsee dürfte es gelingen, erhebliche neue Verkehrsmengen auf diesen Korridor zu konzentrieren. Es besteht damit die Chance, in Verbindung mit anderen Maßnahmen der Wirtschafts- und Ansiedlungspolitik zusätzliche Wertschöpfung in den Regionen entlang des Korridors zu generieren.

[6] Szenario 4 (17 Maßnahmen) im Vergleich zum Referenzszenario (alle in den nationalen Infrastrukturplänen enthaltenen Maßnahmen werden als umgesetzt angenommen); Basisjahr ist 2004, Prognosejahr 2020. An Kosten für die insgesamt 17 Maßnahmen auf ca. 1.650 km Länge werden ca. 8,6 Mrd. EUR angegeben.

Ein „Sorgenkind“, zumindest im Schienenverkehr, bleibt allerdings vorerst noch der Ast Berlin – Dresden – Prag – Wien. Hier erlaubt die Infrastruktur in großen Abschnitten keine zügige Fahrt, außerdem erfolgt an den Grenzen meist ein zeitraubender Lokomotivwechsel.

Die Nord-Süd-Korridore über polnisches Gebiet schließlich werden noch auf absehbare Zeit aufgrund der Rückstände in der Infrastruktur zumindest in der Fahrzeit nicht mit den weiter westlich gelegenen Korridoren konkurrieren können. Solange in Polen keine Maut verlangt wird, sind sie unter Kostengesichtspunkten jedoch schon jetzt in einigen Relationen wettbewerbsfähig. Zumindest für den Korridor ab Danzig kann erwartet werden, dass die Ausweisung als prioritäres Vorhaben der TEN zur einigermaßen zügigen Realisierung der Neu- und Ausbaupläne auch der Schienenwege beiträgt.

Lobbying für die bevorzugte Berücksichtigung bestimmter Verkehrskorridore erfreut sich dank INTERREG-Finanzierung wachsender Beliebtheit. Es ist auch legitim. Die dort zumeist zugrunde liegenden partialökonomischen Analysen dürfen aber nicht den Blick dafür verstellen, dass verbesserte Entscheidungsgrundlagen aus gesamtgesellschaftlicher Sicht einer Weiterentwicklung netzbezogener und am Prinzip der Nachhaltigkeit orientierter Verfahren bedürfen, wie sie ansatzweise in der Bundesverkehrswegeplanung vorliegen.

Literatur

Amt der Burgenländischen Landesregierung et al. (2006): SIC! Short Factbook. http://195.230.172.167/cms_sic/upload/pdf/SIC_ShortFactbook_de_060907.pdf (20.08.2009).

Breitzmann, K.-H.; Wenske, C. (2006): Darstellung regionalwirtschaftlicher Effekte der Verbindung des CADSES-Kernraumes mit Skandinavien durch Verkehrsverbindungen über Mecklenburg-Vorpommern im Wettbewerb mit alternativen Nord-Süd-Verbindungen. – Gutachten im Auftrag des Ministeriums für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin.

DB Netz AG (2007): ProNetz – Programm für das Netz von morgen. Argumentationspapier. http://www.toni-hofreiter.de/dateien/Argumentationspapier_DB_M.pdf (20.08.2009).

Metropolregion Nürnberg (2009): Eisenbahnachse Berlin-Nürnberg-Palermo. http://www.em-n.eu/index.php?id=111 (20.08.2009).

progtrans (2006): Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050. Gutachten im Auftrag des BMVBS. http://www.bmvbs.de/Anlage/original_999441/Gueterverkehrs-prognose-2050.pdf (20.08.2009).

SAI – Institute of Shipping Analysis; BMT – BMT Transport Logistics; CMS – Centre for Maritime Studies (2006): Baltic Maritime Outlook 2006. Goods Flows and Maritime Infrastructure in the Baltic Sea Region. http://www.sjofartsverket.se/pages/9136/Baltic%20Maritime%20Outlook%202006.pdf (20.08.2009).

StatA MV – Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2008): Industrie/Verarbeitendes Gewerbe 2007. Presseinformation 14/2008. Schwerin.

WSD Südwest – Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest (2008): Verkehrsbericht WSD Südwest 2007. Ober- und Mittelrhein - Neckar - Mosel - Saar. http://www.elwis.de/Verkehrsstatistik/Verkehrsberichte/WSD-Suedwest.pdf (20.08.2009).

WSD West – Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (2008): Verkehrsbericht 2007. http://www.wsd-west.wsv.de/schifffahrt/dateien/WSD_Verkehrsbericht2007_A4.pdf (20.08.2009).