

Hans-Liudger Dienel (ed.): Unconnected Transport Networks. European Intermodal Traffic Junctions 1800-2000 (= Deutsches Museum. Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung; Bd. 6), Frankfurt/M.: Campus 2004, 216 S., ISBN 3-593-37661-x, EUR 32,90

Rezensiert von:

Gerhard Bahrenberg

Institut für Geographie, Universität Bremen

Ich kann mich noch gut erinnern: 1972 ging ich an die Northwestern University in Evanston bei Chicago, um dort ein Jahr mit einem Post Doc-Stipendium zu arbeiten. Am späten Abend am Flughafen O'Hare von Chicago angekommen, stand ich verloren vor dem Flughafen und fragte die dort stehenden Leute, wie ich nach Evanston kommen könne. Aus der Fahrt nach Evanston wurde eine abenteuerliche Reise. Bepackt mit einem schweren Koffer und Taschen stand ich da. Ein Taxi schien mir zu teuer. Also versuchte ich es mit dem 'öffentlichen Verkehr', d. h. mit einer Mischung aus Bus und einer Art S-Bahn, wobei ich bei jedem Umsteigen das schwere Gepäck in Etappen schleppen musste. In beiden Verkehrsmitteln war ich zeitweise der einzige Fahrgast. In Evanston nahm ich dann doch ein Taxi vom S-Bahn-Haltepunkt zum Gästehaus der Universität. Das Ganze war eine einzige Horrortour, jedenfalls kam sie mir damals so vor.

Diese und ähnliche Situationen rufen nach intermodalen Transportleistungen. Damit sind Verkehre oder Transporte gemeint, die sich verschiedener Verkehrsträger (Wasser, Luft, Schiene, Straße) bedienen. Für den Transport von Personen oder Gütern zwischen zwei Standorten benötigt man fast immer zwei Verkehrsmittel (die eigenen Füße eingerechnet) oder Verkehrsträger. Die Schnittstellen, an denen der Wechsel des Verkehrsmittels/Verkehrsträgers erfolgt, sind Stationen. Es handelt sich dabei um Häfen, Bahnhöfe, Flughäfen. Auch innerhalb eines Verkehrsträgers gibt es solche Schnittstellen, an denen Verkehrsmittel gewechselt werden, z. B. "Park and Ride"-Stationen".

Problemen, die durch solche Schnittstellen des Verkehrs oder Transports entstehen, ist der von dem bekannten Technik- und Verkehrshistoriker Hans-Liudger Dienel herausgegebene Sammelband "Unconnected Transport Networks. European Intermodal Traffic Junctions 1800 - 2000" gewidmet. Dies ist umso verdienstvoller, als den Fragen intermodaler Verkehre/Transporte trotz ihrer praktischen Bedeutung in den verschiedenen Disziplinen, die sich mit dem Transportwesen beschäftigen, nur wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird.

In dem Buch findet sich eine Reihe von Aufsätzen, die die Ergebnisse

eines EU-Forschungsprojekts "Towards an European Intermodal Transport Network: Lessons from History (COST 340)" vorstellen und durchaus unterschiedliche Schwerpunkte setzen. Insbesondere orientieren sich nicht alle Beiträge strikt an der vom Herausgeber im Einleitungsartikel "Why so late? Questions concerning Intermodality of Transport Junctions" vorgegebenen Leitfrage. Diese Frage wird an zwei Beispielen behandelt: Einmal an den Häfen, an denen Binnenschiffs- und/oder Seeverkehr an den Landverkehr (Straßen- und Schienentransport) angebunden sind; zum anderen an den Flughäfen, bei denen es um die Anbindung des Flugverkehrs an den Schienen- und Straßenverkehr geht. Im ersten Beispiel steht der Gütertransport im Mittelpunkt, im zweiten der Personenverkehr.

Bei den Häfen beginnt Michèl Merger mit einer feinen Analyse der Beziehung zwischen Eisenbahn, Schifffahrt und Häfen in Frankreich im 19. Jahrhundert. Hier wird gut herausgearbeitet, dass zu Beginn, d. h. mit dem Aufkommen der Eisenbahn, eine starke Konkurrenz zum Schiffsverkehr um Marktanteile bestand, die u. a. die Entwicklung der Häfen behinderte. Erst allmählich stellte sich heraus, dass sich die beiden Transportmittel in ihren Leistungen sehr gut ergänzten. Entsprechend verzögert, aber dann umso nachhaltiger entwickelte sich die Hafenvirtschaft, die gerade diese Intermodalität herstellte und davon profitierte. Der Beitrag von John Barzman und Elisabeth James "'Speed Freaks' and 'Sloths': Debates on New Transport Connections in Le Havre (1840 to Today)" stellt die Diskussionen über die Einführung neuer Umschlagstechniken in den Häfen am Beispiel von Le Havre vor und weist nach, dass die Verzögerungen bei der Einführung neuer Techniken des Umschlags (der Intermodalität) wesentlich auf den Widerstand der Hafendarbeiter zurückzuführen sind, die befürchteten, mit den neuen Techniken Arbeitsplätze zu verlieren. Schließlich weist Mojca Tomsic darauf hin, dass die zukünftige Entwicklung der drei benachbarten Adriaehäfen Triest (Italien), Koper (Slowenien) und Rijeka (Kroatien), die auf Grund ihrer Nähe konkurrieren, zwar auch von der zukünftigen Wirtschaftskraft des jeweiligen Staates, vor allem aber von der Qualität der verkehrlichen Anbindungen (Straßen und Eisenbahn) im jeweiligen nahe gelegenen Hinterland bestimmt wird.

Für Häfen ist es seit Jahrzehnten selbstverständlich, dass sie als intermodale Schnittpunkte auf exzellente meer- und landseitige Verkehrswege angewiesen sind. Bei Flughäfen scheint das etwas anders zu sein. Jedenfalls stellen die Autoren des dritten Abschnitts "Intermodality at Airports: Historical Case Studies" große Unterschiede zwischen den Flughäfen hinsichtlich der Anbindung an das Schienennetz fest, wobei hier der Personenverkehr zu Recht im Mittelpunkt steht. Im Einzelnen handelt es sich dabei um die Beiträge von Laurent Bonnaud, Marc Dierikx sowie Tom Rallis. Letzterer zeigt eine interessante Statistik für 14 große Flughäfen im westlichen Europa über die Fluggastaufkommen, das Jahr der ersten Bahnverbindung zum Flughafen, die Art der Bahnverbindung nach Zuggattungen, die Fahrtzeit bis zum Flughafen bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie die

kilometrische Länge des Weges von der Innenstadt zum Flughafen (201). Hier erscheinen mir vor allem die recht großen Unterschiede zwischen den Flughäfen beachtenswert. Sie lassen sich nicht leicht in ein Schema einordnen. Schon die Lage der Flughäfen relativ zur Stadt(mitte) und ihre Größe sorgen für eine große Varianz, die sich in den anderen Kennwerten widerspiegelt. Dies bestätigt sich auch in den Beiträgen von Laurant Bonnaud und Marc Dierikx. Für die Frage "Warum kam der Eisenbahnanschluss, wenn er kam, so spät" finden sich in allen drei genannten Beiträgen genügend Hinweise für folgende Deutung: Der Aufschwung des Flugverkehrs erfolgte zu einer Zeit, als sich der private PKW als Individualverkehrsmittel gegenüber dem ÖPNV durchgesetzt hatte. Die am Rand bzw. außerhalb des bebauten Gebiets angelegten Flughäfen wurden durch Straßen/Autobahnen an das Verkehrsnetz angeschlossen und vorzugsweise in der Nähe bereits bestehender Autobahnen gebaut. Die hohe Pkw-Verfügbarkeit sowie die großen Garagenkomplexe und Parkplätze an den Flughäfen sorgten für ein leichtes Umsteigen. Soweit vorhanden, konnte auch der Nahschnellverkehr (S-Bahnen) als Zubringer aus der Innenstadt zum Flughafen genutzt werden (deutsche Beispiele sind etwa Frankfurt oder Düsseldorf). Der Bau neuer Eisenbahnverbindungen zu Flughäfen war einmal sehr teuer, zum anderen waren die Eisenbahnen insgesamt ein wenig attraktives Verkehrsmittel. Der geringe Stellenwert der Eisenbahnen führte im Gegenteil dazu, dass die Fluggesellschaften allmählich ihre Marktanteile auf den kürzeren Strecken, nicht zuletzt auf den Zubringerlinien erhöhen konnten. Das änderte sich erst mit dem Aufkommen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs bei den Eisenbahnen. Dieser HGV, dem u. a. auch eine höhere Umweltverträglichkeit als dem Flug- und Autoverkehr zugetraut wurde, hat die Eisenbahn insgesamt attraktiver und auf den Kurz- bis Mittelstrecken zu einem ernsthaften Konkurrenten des Flugzeugs gemacht. So sind z. B. in Frankreich, Deutschland oder den Niederlanden sogar TGV- bzw. ICE-Anschlüsse an Flughäfen eingerichtet worden (vgl. die Beiträge von Bonnaud und Dierikx). Die Frage bleibt aber, ob sich die Zahl solch hochwertiger intermodaler Verbindungen mit einem vertretbaren Kostenaufwand deutlich steigern lässt.

Der erste Hauptteil des Bandes ist der Planung und Politik auf der europäischen Ebene gewidmet. Peter Keller argumentiert, dass es gerade die Intermodalität ist, die öffentliche Entscheidungsträger notwendig macht. Michael Schmidt stellt die Entwicklung des intermodalen Verkehrs dar und untersucht den Einfluss der EU auf diese Entwicklung. Nicht überraschend ist das Resultat, dass die Politik der EU sehr viel zur Förderung des intermodalen Gütertransports getan hat, während der intermodale Personentransport weitgehend vernachlässigt wurde; nicht überraschend deshalb, weil sich Gütertransporte viel leichter und kurzfristiger steuern lassen als der Personenverkehr, bei dem man immer noch mit den autonomen Entscheidungen der Individuen zu rechnen hat. Schließlich weist Igor V. Kabashkin nachdrücklich darauf hin, dass der europäische Transportmarkt noch deutlich von einer optimalen Integration der verschiedenen Verkehrsträger entfernt ist. Die Hindernisse auf diesem Weg werden nicht zuletzt darin gesehen, dass der

europäische Transportmarkt trotz der bisherigen Anstrengungen eben noch kein gemeinsamer Markt ist; er ist vielmehr staatlich stark fragmentiert und vor allem im Bereich des Luft- und Schienenverkehrs unzureichend dereguliert. Eine Verlagerung politischer Entscheidungskompetenzen auf die Ebene der EU würde die Fragmentierung zwar vermindern, ob damit aber, wie vom Autor implizit erwartet, auch die Verkehrspolitik hinsichtlich der Förderung der Intermodalität besser würde, ist m. E. nach den bisherigen Erfahrungen mit der EU-Politik doch fraglich. Überhaupt überrascht den Leser der bei nahezu allen Autoren stark ausgeprägte Glaube an die Wirkmächtigkeit von Politik und Planung. Die letzten Jahrzehnte der Verkehrsentwicklung stützen diesen Glauben eigentlich kaum. Und es ist vielleicht kein Zufall, dass die Intermodalität im Bereich des Güterverkehrs, dessen Leistungen zum großen Teil privatwirtschaftlich erbracht werden, schon längere Zeit in großem Umfang erfolgreich praktiziert wird.

Redaktionelle Betreuung: Martina Heßler

Empfohlene Zitierweise:

Gerhard Bahrenberg: Rezension von: *Hans-Liudger Dienel (ed.): Unconnected Transport Networks. European Intermodal Traffic Junctions 1800-2000, Frankfurt/M.: Campus 2004*, in: **sehpunkte** 6 (2006), Nr. 11 [15.11.2006], URL: <<http://www.sehpunkte.de/2006/11/7352.html>>

Bitte setzen Sie beim Zitieren dieser Rezension hinter der URL-Angabe in runden Klammern das Datum Ihres letzten Besuchs dieser Online-Adresse ein.

issn 1618-6168