

Vorwort

Unter Wirtschaftsverkehr werden „alle ökonomiebasierten Verkehre [...], die durch den Transport von Menschen in Ausübung ihres Berufes (Personenwirtschaftsverkehr) sowie durch den Transport von Gütern und Waren (Güterverkehr) entstehen [, verstanden]. Dazu zählen sowohl Personenverkehre und Gütertransporte zwischen Unternehmen, als auch die Dienstleistungsfahrt oder der Transport von Waren bis zum (End-)Kunden, einschließlich der Entsorgung.“ (Flämig 2007¹) Arndt (2012)² definiert den Begriff Güterwirtschaftsverkehr explizit als Anlieferung und Abtransport von Waren zu kommerziellen Zwecken. Dabei grenzt er den privaten Güterverkehr klar davon ab. Der Personenwirtschaftsverkehr umfasst nur Geschäftsreisen und Dienstleistungsfahrten, die bei der Berufsausübung getätigt werden. Die Fahrten zum und vom Arbeitsplatz bei Berufspendlern zählen dagegen nicht dazu.

Insbesondere der Güterverkehr als Teil des Wirtschaftsverkehrs gehört zu den wachstumsstärksten Sektoren des Verkehrs. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (2013)³ betrug die Verkehrsleistung im Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2011 rund 630 Mrd. tkm. Aktuelle Prognosen gehen von einem Anstieg von 40 % der Güterverkehrsleistung bis 2025 aus (Drewitz u. Rommerskirchen 2012⁴). Gerade in und zwischen den Städten wird ein Wachstum des Güterverkehrs erwartet. Der Wirtschaftsverkehr steht dabei im Zielkonflikt zwischen unterschiedlichen Interessensgruppen. Zum einen verfolgen ökonomische Akteure das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit, wirtschaftliche Prosperität und Entwicklung ihrer Unternehmen zu gewährleisten. In diesem Rahmen stellt der Güterverkehr die Versorgung dieser Akteure und die Möglichkeit zur Ausübung vieler Dienstleistungen und geschäftlicher Tätigkeiten sicher. Zum anderen ist der Wirtschaftsverkehr jedoch Verursacher negativer Auswirkungen auf die Umwelt und gefährdet durch externe Effekte (u.a. Abgas- und Feinstaubbelastung, Lärmemissionen, Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer, Unfälle sowie Infrastrukturabnutzung)

¹ Flämig H (2007) Wirtschaftsverkehrssysteme in Verdichtungsräumen: Eine Bilanz integrierter Planung. In: Nobis C, Lenz B (eds) Wirtschaftsverkehr: Alles in Bewegung?, Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 14:61 – 78

² Arndt W-H (2012) Development of urban commercial transport and challenges for the urban transportation planning. In: International Conference on Commercial/Goods Transport in Urban Areas. Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin

³ Statistisches Bundesamt (2013) Verkehrsleistung – Güterbeförderung. <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Gueterverkehr/Tabellen/Gueterbefoerderung.html>. Stand 12 Mar 2013

⁴ Drewitz M, Rommerskirchen S (2012) Euphorie weicht Ernüchterung. Aktuelle World Transport Reports von ProgTrans deuten auf langsames Wachstum hin. DVZ 124: 11

die Lebensqualität sowohl in Städten als auch im ländlichen Raum. Der Wirtschaftsverkehr hat also nicht nur Auswirkungen auf die Ökologie und das Landschaftsbild, sondern wirkt sich zudem auch negativ auf die Gesellschaft aus. In diesem Zuge werden Akteure aus Politik, Verwaltung und fachübergreifender Planung sowie Unternehmen und Logistikdienstleister, ferner Interessensverbände und Bevölkerung in vielschichtiger Form von dieser Thematik tangiert. Der Wirtschaftsverkehr ist dabei für die Interessensgruppen auf allen räumlichen Ebenen, ob national, regional oder kommunal, von Belang. Das Objekt Wirtschaftsverkehr ist somit einerseits Verknüpfungsglied zwischen den unterschiedlichen Sektoren und besitzt eine Kooperationsfunktion. Andererseits birgt der Wirtschaftsverkehr ein nicht unerhebliches Konfliktpotential.

Nach Arndt (2012) kann die öffentliche Hand zwar auf ein umfangreiches Spektrum an verkehrspolitischen Maßnahmen zurückgreifen, verfügt jedoch derzeit über keine allgemein gültigen Instrumentarien. Um die erwarteten Auswirkungen der Maßnahmen abschätzen zu können, können Verkehrsmodelle als Basis zur Entscheidungsfindung für Planungsprozesse einen essentiellen Beitrag leisten. Auch wenn Wirtschaftsverkehrsmodelle zur Simulation und Beurteilung von Maßnahmen herangezogen werden, ist es nach Tavasszy et al. (2012)⁵ in der Wirtschaftsverkehrsmodellierung bisher noch nicht gelungen, ein Instrument zu entwickeln, das integriert die funktionalen Verhaltensweisen und Interdependenzen der Subsysteme abbildet und eine transparente und detaillierte Struktur zur Identifizierung dieser Wirkungszusammenhänge bietet. De Jong (2004)⁶ empfiehlt daher, Modelle zu konzipieren, die wertvolle Prognosen zur Wirkungsabschätzung der gewählten Maßnahmen abgeben und dadurch als Grundlage für politische Entscheidungen dienen. Dabei soll nicht nur der Erklärungsgrad, sondern auch die Prognosegenauigkeit der Wirtschaftsverkehrsmodelle erhöht werden. Zudem soll die Güte und Aussagekraft der Wirkungsanalyse verbessert werden.

Wirtschaftsverkehre wurden bisher unzureichend in der Verkehrsplanungspraxis sowie in der Verkehrsmodellierung berücksichtigt. Dies liegt zum Teil daran, dass die bestehenden amtlichen und nichtamtlichen Statistiken eine lückenhafte Grundlage darstellen. Daher beschäftigen sich Beiträge in dieser Veröffentlichung mit der Datengewinnung von Wirtschaftsverkehren. Sie bieten die Basis für die Erweiterung der bisherigen Modellierungsansätze. Neben konkreten Hinweisen zur Entwicklung werden im Folgenden zudem neue Modellierungsansätze präsentiert und diskutiert. Diese Wirtschaftsverkehrsmodelle sollen der Verkehrspolitik und der Verkehrsplanung zur Verfügung gestellt werden. Die Problematik liegt in diesem Fall darin, dass Akteure aus der verkehrsplanerischen Praxis keinen umfassenden Überblick über Wirtschaftsverkehrsmodelle haben. Da der Wirtschafts-

⁵ Tavasszy L A, Halim R A, Seck M D (2012) Modeling the Global Freight Transportation System: A Multi-Level Modeling Perspective. In: Proceedings of the 2012 Winter Simulation Conference, Berlin

⁶ De Jong G, et al (2004) National and International Freight Transport Models. An Overview and Ideas for Future Development. Transport Reviews 24: 103 – 124

verkehr aber vermehrt Berücksichtigung in der Planungspraxis finden muss, muss ein Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen Akteuren aus der Praxis und der Wissenschaft erfolgen.

In diesem Buch wird ein aktueller Stand der Forschung im Bereich Wirtschaftsverkehr und Wirtschaftsverkehrsmodellierung gegeben, in dem Forscher und Praktiker aus ihren verschiedenen Disziplinen und Blickwinkeln die zukünftigen Herausforderungen für den Wirtschaftsverkehr konkret formulieren.

In den politischen und ökonomischen Entscheidungsprozessen muss der Wirtschaftsverkehr einen hohen Stellenwert einnehmen und in der Wissenschaft muss es Ziel sein, ihn möglichst realitätsnah durch Modelle und Szenarien abzubilden.

Der Fokus der vorliegenden Proceedings liegt insbesondere auf aktuellen Forschungsansätzen, die sich mit der Datengenerierung von Wirtschaftsverkehren und der Bewertung der Datenqualität beschäftigen. Ein weiterer Schwerpunkt des Buches setzt sich mit der Modellentwicklung von Wirtschaftsverkehren sowie Strategien zur Verkehrssteuerung und -prognose im Hinblick auf die Entscheidungsfindung auseinander.

Das Buch richtet sich an Vertreter der Wissenschaft und Praxis aus den Disziplinen Logistik, Verkehrsforschung und Raumplanung, die an wissenschaftlichen und praxisorientierten Forschungsansätzen interessiert sind.

Die Beiträge wurden im Rahmen eines Double-Blind-Review-Verfahrens von acht Professorinnen und Professoren, die den Programmausschuss der Fachtagung Wirtschaftsverkehr 2013 bilden, ausgewählt.

Wirtschaftsverkehr 2013

Datenerfassung und verkehrsträgerübergreifende

Modellierung des Güterverkehrs als

Entscheidungsgrundlage für die Verkehrspolitik

Clausen, U.; Thaller, C. (Hrsg.)

2013, XII, 176 S. 60 Abb., Hardcover

ISBN: 978-3-642-37600-9