

Beate HERDT, München

Claus-Christian WIEGANDT, Bonn

Autobahnanschlüsse – neue Ansatzpunkte für eine Siedlungsentwicklung in Deutschland – eine Fallstudie zur A 9 zwischen München und Nürnberg¹

Summary

Our article deals with the industrial and commercial settlements in twelve municipalities located at the exits of the motorway between Munich and Nuremberg. We discuss the recent impacts of the motorway on the industrial, commercial and land use developments in the adjoining communities. We found out that the way how the motorway is considered in the local prospects and strategies is playing an important role for the development of the communities. The main result is a typing of the twelve communities in four types with different development strategies.

1 Neuer Fokus zum Zusammenhang von Autobahnen und Raumentwicklung

Autobahnanschlüsse sind in Deutschland neue Kristallisationspunkte für Siedlungsentwicklungen, die außerhalb der gewachsenen traditionellen Orts- und Stadtkerne stattfinden. Diese Beobachtung ist Ausgangspunkt für unseren Beitrag zu diesen jüngeren siedlungsstrukturellen Entwicklungen in unmittelbarer Nähe der Anschlussstellen, die sich seit den 1990er Jahren in allen Teilen Deutschlands auch zwischen den großen Zentren gerade in den eher dünn besiedelten Räumen herausbilden. Bisher hat dieses Phänomen noch relativ wenig Beachtung in der raumwissenschaftlichen Debatte gefunden.

Der Zusammenhang von Autobahnen und Raumentwicklung wurde bereits in den 1970er und 1980er Jahren kontrovers diskutiert (vgl. LUTTER

¹ Bei dem Beitrag handelt es sich um die erweiterte Fassung eines Vortrags, den Claus-C. Wiegandt am 2.10.2003 zum 54. Deutschen Geographentag Bern gehalten hat. Die empirische Basis stammt aus einer unveröffentlichten Diplomarbeit von Beate Herdt (vgl. Literatur).

1980). Auf der einen Seite wurden Autobahnen Anbindungs- und Erschließungsfunktionen für eher ländlich-strukturschwache Regionen zugesprochen (vgl. KUBIN 1970), auf der anderen Seite wurde argumentiert, dass der Bau von Autobahnen eher zu einer Entleerung dieser Räume führen würde (vgl. BECKER 1972; VOIGT 1955). Seit dieser Debatte ist es in den Raumwissenschaften allerdings eher still um den Stellenwert von Autobahnen für die Raumstruktur geworden. Erst in jüngerer Zeit rückten Autobahnen mit den Diskussionen um die Zwischenstadt (vgl. SIEVERTS 1997) sowie der Entwicklung von so genannten Siedlungs- und Verkehrskorridoren mit der Herausbildung von „Zwischenräumen“ entlang der Verkehrsachsen (vgl. BBR 2000, 57ff.) wieder in den Fokus der raumwissenschaftlichen Diskussion.

In diesen Zusammenhang passt die Beobachtung, dass sich in Deutschland entlang dieser Verkehrsachsen vielfach neue Gewerbegebiete mit großen Lager- und Produktionshallen finden (vgl. KARSTEN und USBECK 2001, 73ff.; HESSE 2001, 99). Auch haben Hotels, Fast-Food-Ketten oder Möbelhäuser inzwischen an diesen Stellen abseits der eigentlichen Orts- und Stadtkerne ihre neuen Standorte gefunden. An einigen Anschlussstellen außerhalb der Verdichtungsräume sind in den Verkehrskorridoren gar neue große Freizeiteinrichtungen wie beispielsweise Legoland im bayerischen Günzburg entstanden, an anderen Anschlussstellen sind neue Factory-Outlet-Center wie in Wertheim Ende 2003 direkt an der Autobahn eröffnet worden. Es deutet sich eine durchaus große Vielfalt an Entwicklungsmöglichkeiten an.

In unserem Beitrag wollen wir diesem Phänomen am Beispiel der kleineren und mittleren Gemeinden an der A 9 zwischen München und Nürnberg beispielhaft nachgehen. Wir wollen klären, wie es hier zu diesen jüngeren Entwicklungen gekommen ist, die generell zu einer weiteren Autoorientierung der Siedlungsentwicklung führen, gleichzeitig aber auch Standortanforderungen des Gewerbes abdecken und auch bei den Nutzern auf eine erhebliche Nachfrage stoßen. Es geht uns dabei nicht so sehr um eine genaue Bestandsaufnahme des Phänomens, sondern eher um die Entscheidungsprozesse, die zu solchen siedlungsstrukturellen Entwicklungen führen. Zu diesem Zweck haben wir in allen kleineren und mittleren Gemeinden, die zwischen München und Nürnberg über einen Autobahnanschluss verfügen, Interviews mit den Bürgermeistern sowie mit einigen weiteren Schlüsselpersonen aus dem Kreis der Entscheidungsträger geführt und qualitativ ausgewertet. Zentrales Ergebnis unserer Arbeit ist eine Typisierung der gemeindlichen Entwicklung an Autobahnausfahrten. Schließlich wollen wir auch auf einige Wirkungen dieser jüngeren Entwicklungen aufmerksam machen, wobei hier zukünftig ein erhebliches Potenzial für die raumbezogene Forschung liegt.

2 Zur Rolle der Autobahnen im Siedlungssystem

Die beiden größten bayerischen Oberzentren München und Nürnberg sind durch die Bundesautobahn A 9 miteinander verbunden, die von München nach Berlin auf einer Strecke von insgesamt rund 530 Kilometern führt. Der rund 140 Kilometer lange Abschnitt zwischen München und Nürnberg wurde bereits 1938 gebaut und nach dem Zweiten Weltkrieg in den 1980er Jahren durchgehend auf jeweils drei Fahrstreifen erweitert. Die Autobahn A 9 gehört zu den wichtigsten überregionalen Nord-Süd-Verbindungen in Deutschland. Die Verbindung ist in übergeordneten raumordnungspolitischen Leitvorstellungen wie dem raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen (vgl. BMBAU 1993, 16) als großräumiger Verkehrskorridor oder dem bayerischen Landesentwicklungsprogramm (vgl. BAYERISCHE STAATSGREGIERUNG 2003, 147f.) als Entwicklungsachse mit überregionaler Bedeutung ausgewiesen. Derzeit wird die neue ICE-Schnellbahnstrecke zwischen München und Nürnberg auf einem Teilbereich parallel zur Autobahn gebaut und voraussichtlich 2006 in Betrieb genommen.

Entsprechend ihrer hohen überregionalen Bedeutung ist das Verkehrsaufkommen auf der A 9 beachtlich. Im Jahr 1995 wurden zwischen München und Nürnberg täglich bis zu 130.000 Fahrzeuge auf dem Streckenabschnitt zwischen den beiden Autobahnanschlussstellen in Garching im nördlichen Umland von München gezählt. Der am geringsten belastete Abschnitt war in diesem Jahr zwischen Denkendorf und dem Altmühltal mit fast 60.000 Fahrzeugen am Tag. In den vergangenen 20 Jahren hat sich der Verkehr auf der A 9 fast verdreifacht (vgl. Abb. 1). So waren es 1975 täglich nur 42.000 bzw. 25.000 Fahrzeuge auf den beiden erwähnten Streckenabschnitten.

Die Zahlen gewinnen noch an Eindruck, wenn man bedenkt, dass zwischen den beiden Vergleichsjahren 1975 und 1995 in Bayern für den überregionalen Verkehr die ebenfalls Nord-Süd-ausgerichtete A 7 gebaut wurde und inzwischen auch die östlich verlaufende A 93 fertig gestellt ist, die weiteren überregionalen Nord-Süd-Verkehr aufnimmt.

Das höhere Verkehrsaufkommen ist mit einer erheblichen Ausweitung des gesamten Autobahnnetzes verbunden. Seit 1970 hat sich die Länge aller deutschen Autobahnen fast verdreifacht. Waren es 1970 rund 4.000 Kilometer, so gibt es heute fast 12.000 Kilometer Autobahn (vgl. Tabelle 1). Nach Angaben des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung gehören im Jahr 2003 insgesamt 2.260 Autobahnanschlüsse und Autobahnkreuze zum Autobahnnetz. Dies bedeutet, dass man die Autobahn im Durchschnitt alle fünf Kilometer verlassen kann. Allerdings gibt es regional große Unterschiede. In den großen Zentren, aber auch in den mehrpoligen Verdichtungsgebieten wie dem Ruhrgebiet, folgen die Anschlussstellen in sehr viel kürzeren Abständen als in eher ländlichen, dünn besiedelten Räumen wie

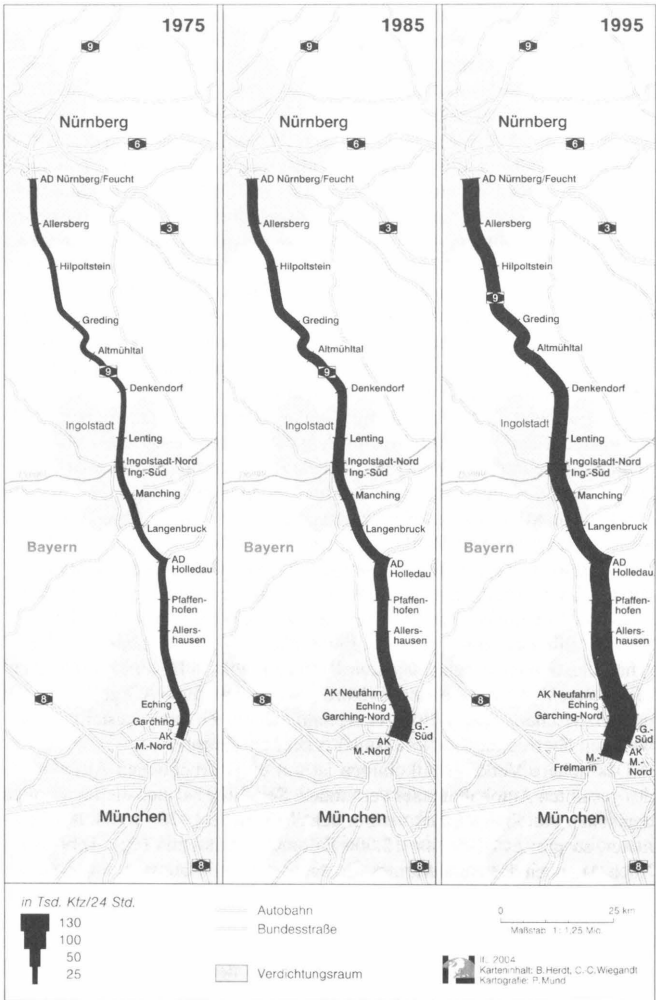


Abb. 1: Verkehrsaufkommen in 24 Stunden auf der A9 zwischen München und Nürnberg 1975, 1985 und 1995

auf der Strecke zwischen Nürnberg und München. 1992 waren es bundesweit insgesamt 2.099 Anschlussstellen, wobei es sich allerdings bei 220 dieser Stellen um Autobahnkreuze oder -dreiecke handelte, von denen man nur auf eine andere Autobahn gelangt, nicht aber die Autobahn verlassen kann.

Tab. 1: Länge der Bundesautobahnen in Deutschland*

Jahr	Länge in km
1970	4.110
1975	5.748
1980	7.292
1985	8.198
1990	8.822
1995	11.190
2000	11.712

* bis 1990 nur alte Bundesländer

Quelle: BMVBW, „Verkehr in Zahlen“, verschiedene Ausgaben

3 Zur Entwicklung der Autobahngemeinden an der A 9 zwischen München und Nürnberg

In einem ersten Untersuchungsschritt möchten wir auf die Entwicklungen an 12 Autobahnanschlussstellen zwischen München und Nürnberg aufmerksam machen. Dabei haben wir 12 verschiedene Gemeinden untersucht, wobei Ende 2001 die kleinste Gemeinde Kinding im Altmühltal rund 2.600 Einwohner und die größte Gemeinde Garching im nördlichen Umland von München 15.500 Einwohner hatte (vgl. HERDT 2003). Anzumerken ist, dass nicht alle Anschlussstellen nach den unmittelbar an die Autobahn angrenzenden Gemeinden bezeichnet sind. Die verschiedenen Anschlussstellen in München und Nürnberg sowie in Ingolstadt haben wir bewusst aus unserer Untersuchung ausgeschlossen. Bei diesen drei Städten handelt es sich um Oberzentren. Der Stellenwert dieser unmittelbar an den Anschlussstellen der A 9 gelegenen Gewerbegebiete unterscheidet sich von den kleineren, von uns untersuchten Gemeinden. Wir wenden den Begriff der Gewerbegebiete nicht im Sinne der Baunutzungsverordnung an, sondern als Sammelbegriff für Gewerbe – Industrie – oder gewerblich orientierte Sondergebiete sowie ausnahmsweise für Mischgebiete.

3.1 Zur Lage der Gewerbegebiete in den Autobahngemeinden

Ende 2003 gibt es in den 12 Autobahngemeinden zwischen München und Nürnberg 23 Gewerbegebiete mit rund 586 Hektar Gewerbefläche. Etwa die

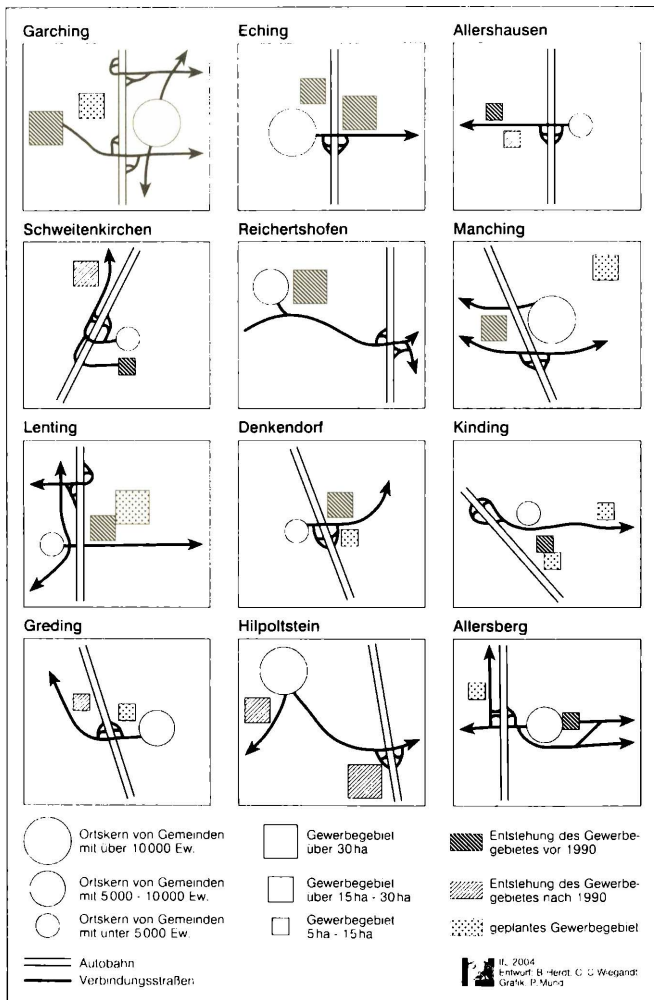


Abb. 2: Lage der Gewerbegebiete

Hälfte dieser Gewerbegebiete mit einer Fläche von 268 Hektar liegt unmittelbar an den Anschlussstellen der Autobahn (vgl. Abb. 2).

Gemeinden wie insbesondere Schweitenkirchen oder Hilpoltstein verfügen heute über zwei oder auch mehrere Gewerbegebiete. Ihre älteren Gewerbegebiete grenzen unmittelbar an die jeweiligen Ortskerne. Sie liegen teilweise sogar auf der von der Autobahn abgewandten Seite des Gemeindegebiets. Um den Ortskern vom Verkehr zu entlasten und den ansiedlungswilligen Betrieben einen möglichst optimalen Zugang zu bieten, haben die Gemeinden Schweitenkirchen und Hilpoltstein seit Anfang der 1990er Jahre ihre neueren Gewerbegebiete unmittelbar an den Anschlussstellen entweder zwischen Ortskern und Autobahn oder auch auf der gegenüberliegenden Seite der Autobahn ausgewiesen. Zukünftig wird dies auch in Allersberg der Fall sein.

3.2 Zur funktionalen Beziehung zwischen Ortskern und Gewerbegebiet

In einigen Autobahngemeinden hat sich in den letzten Jahren eine neue Funktionstrennung zwischen den ursprünglichen Ortskernen und den neuen Gewerbegebieten herausgebildet. Dies gilt für die Wohn- und Arbeitsfunktion, aber auch für die Versorgungsfunktion.

Ein Beispiel für solche neuen funktionalen Beziehungen zwischen den alten Ortskernen und den neuen Gewerbegebieten ist die Gemeinde Eching. Die fast 13.000 Einwohner umfassende Gemeinde liegt noch im Verdichtungsraum München und gehört zu den schnell wachsenden Gemeinden im Norden Münchens.

Östlich der Autobahn liegt ein großes Gewerbegebiet, in dem sich u.a. mehrere große Möbelmärkte befinden. Besonders auffällig ist das schwedische Möbelhaus IKEA. Es handelt sich um den ersten IKEA-Standort in Deutschland, der hier 1975 entstanden ist. Dies ist auch der Frequenzbringer dieses Gewerbegebietes, das durch die Autobahn vom eigentlichen Ortszentrum von Eching getrennt wird. Der Standort direkt an der Autobahnabfahrt, gleichzeitig aber in der Nähe des Autobahnkreuzes München-Neufahrn ist durchaus typisch für die Standorte dieses Unternehmens. Die letzte Seite eines IKEA-Katalogs zeigt, dass nahezu alle 34 deutschen IKEA-Standorte in kleineren suburbanen Gemeinden an der Peripherie der großen Zentren liegen. Eching bei München ist nur ein Beispiel. Großburgwedel bei Hannover oder Stuhr-Brinkum bei Bremen sind weitere Beispiele für kleinere Gemeinden im suburbanen Raum, die einen direkten Autobahnanschluss, aber auch die Nähe zu einem Autobahnkreuz bieten, um damit auch für die Bewohner des gesamten Verdichtungsraums gut erreichbar zu sein.

„IKEA würde dem Einzelhandel in Eching nicht schaden“ – so die Aussagen des Bürgermeisters. Schließlich würden die Bürger Echings auch zu

IKEA fahren, wenn es an einer anderen Stelle im Umland von München liegen würde. Allerdings gilt eine solche Aussage nicht für den Lebensmitteleinzelhandel, der in einigen Gewerbegebieten an den Anschlussstellen angesiedelt ist und der sehr wohl Rückwirkungen auf die Einzelhandels-situation in den eigentlichen Ortskernen hat.

Die Arbeitsplatzeffekte, die durch Gewerbeansiedlungen an den Autobahnanschlussstellen für die Gemeinden initiiert werden, müssen differenziert betrachtet werden. Zum einen ist die absolute Zahl an Arbeitsplätzen, die durch Unternehmensansiedlungen geschaffen werden, an solchen Standorten eher niedrig, weil sich in autobahnnahen Gewerbegebieten häufig verkehrsintensive Betriebe ansiedeln. So wird beispielsweise im Gewerbegebiet in Schweitenkirchen ein großer Teil der Gewerbeflächen von Branchen wie Logistik oder Großhandel genutzt. Diese Betriebe sind durch ihre hohe Flächeninanspruchnahme mit gleichzeitig wenigen Arbeitsplätzen gekennzeichnet (vgl. HERDT 2003). Zum anderen wirkt sich hier auch seitens der Arbeitnehmer die gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes aus – die Zahl der Pendler zum Arbeitsplatz ist hier besonders hoch, weshalb die direkte Wirkung auf die Beschäftigungssituation in der Gemeinde gemindert sein kann. Die tatsächlichen Arbeitsplatzeffekte, die das Pendlersaldo berücksichtigen, bedürfen einer eigenen Untersuchung, die den Rahmen dieser Forschungsarbeit sprengen würde.



Foto 1: Autohof "Euro Rastpark Schweitenkirchen"

3.3 Zur Symbiose von Autobahnanschluss, Autohöfen und Gewerbegebieten

Die Ansiedlung von Autohöfen sowie Fast-Food-Ketten stellen häufig Auslöser für weitere gewerbliche Entwicklungen an Autobahnanschlussstellen dar. Die rund 140 Autohöfe entlang der deutschen Bundesautobahnen dürfen nicht mit den rund 750 Tank- und Rastanlagen der 1998 privatisierten „Autobahn Tank und Rast GmbH“ verwechselt werden. Die Autohöfe sollen in erster Linie den Lkw-Fernfahrern als Möglichkeit für ihre Ruhepausen dienen. 20.000 Lkw-Parkplätze und 10.000 Pkw-Parkplätze sind so in den letzten Jahren an den rund 140 Anschlussstellen der deutschen Autobahnen entstanden. An 365 Tagen kann hier rund um die Uhr getankt, gegessen und auch eingekauft werden. Aufgrund der hohen Frequenzen dieser Einrichtungen, die erst in den letzten 20 Jahren entstanden sind, werden die Standorte für andere Gewerbetreibende sehr attraktiv und ziehen somit weitere Ansiedlungen nach sich. So entsteht eine neue Symbiose von Autohof, Fast-Food-Restaurant und unterschiedlichen gewerblichen Unternehmen, die gegenseitig vom Kundenstrom profitieren.



Foto 2: McDonald's Standort in Schweitenkirchen

Diese Entwicklung lässt sich im untersuchten Streckenabschnitt mehrfach finden: So war in der Gemeinde Schweitenkirchen (Ausfahrt Pfaffenhofen) beispielsweise die Realisierung eines Autohofs Auslöser für die Ausweisung eines neuen Gewerbegebiets. Dem so genannten Rastpark folgte ein McDonalds, verschiedene Gewerbebetriebe (vor allem Logistikunternehmen), ein

Hotel sowie eine große Diskothek. Ebenso haben sich bereits in dem erst kürzlich ausgewiesenen Gewerbegebiet an der Autobahnanschlussstelle Hilpoltstein ein Autohof sowie ein Burger King angesiedelt.

Inzwischen hat sich jedoch nach Einschätzung von Projektentwicklern, mit denen Interviews geführt wurden (HERDT 2003), eine gewisse Markt-sättigung bei den Autohöfen und Fast-Food-Ketten eingestellt. Deshalb werden zwischen den einzelnen Akteuren zunehmend neue Kooperationen und Unternehmensformen gesucht. In Greiding ging beispielsweise die „Autobahn Tank und Rast GmbH“ eine Kooperation mit der Firma Nordsee ein, an der A6 wurde kürzlich eine Autobahnraststätte zusammen mit Mövenpick Marché eröffnet. Zudem sind Ansiedlungen von Diskotheken, Low-Budget-Hotels sowie Konferenzzentren an Autobahnanschlussstellen immer häufiger vorzufinden. Beispielsweise liegen die meisten der 64 Hotels der Kette Etap, die es seit ungefähr zehn Jahren in Deutschland gibt, in Gewerbegebieten an der Autobahn.

3.4 Zu Gestaltungsdefiziten von Gewerbegebieten an Autobahnanschlussstellen

Ästhetisch sind diese neuen Standorte eher problematisch. Große asphaltierte Flächen und möglichst viel Werbung prägen das Bild. Ein negativer Einfluss auf das Ortsbild wird von den Bürgermeistern der Autobahngemeinden vielfach aber nicht gesehen. Schließlich lägen die Gewerbegebiete ja räumlich getrennt vom eigentlichen Ortskern und würden dadurch diesen ursprünglichen Kern schonen. Dass das Gewerbegebiet an der Autobahn selbst einen neuen Ortsteil darstellt, wird oft nicht gesehen.

In diesem Zusammenhang ist die Firmenphilosophie der Fast-Food-Kette McDonalds interessant. So sind in den letzten 30 Jahren in Deutschland fast 1.200 McDonalds-Filialen entstanden. Stark vereinfacht gibt es dabei zwei verschiedene Typen von Standorten. Zum einen handelt es sich um innerstädtische Lagen, zum anderen um autoorientierte Lagen am Stadtrand oder auch an Autobahnanschlussstellen. Diese drive-in-Lokale sind zumeist in einer zweiten Expansionsphase des Unternehmens entstanden. Zur Ansiedlung dieser Filialen haben sich die Entscheidungsträger der Autobahngemeinden bei den Projektentwicklern gemeldet, die dann die Rentabilität des Standorts geprüft haben. Als Faustformel gilt, dass im Durchschnitt über 365 Tage im Jahr täglich 1.400 Gäste für einen McDonalds erforderlich sind. Um zu kalkulieren, ob sich ein Standort lohnt, werden für die Standorte in den Autobahngemeinden nicht nur die nahräumlichen Einzugsbereiche, sondern auch die Verkehrsstärken auf den Autobahnen berücksichtigt. Auch die Einsehbarkeit und Erreichbarkeit von der Autobahn spielen in diesen Überlegungen eine wichtige Rolle. In den letzten zehn Jahren sind an nahezu allen Autobahnen in Deutschland im eher ländlichen Raum zwischen

den großen Verdichtungsgebieten neue Filialen entstanden. Inzwischen ist der Markt weitgehend gesättigt.

Die Projektentwickler von McDonalds versuchen an Standorten wie den Anschlussstellen zunächst ihr Standardgebäude anzusiedeln. Oft stoßen diese einfachen Gebäude aber auf Widerstand, so dass – je nach Standort – das Unternehmen bereit ist, sich den jeweiligen Anforderungen an die Gestaltung anzupassen. Dies wird in jedem Einzelfall zwischen den beteiligten Akteuren ausgehandelt und ist im Ergebnis von der jeweiligen Verhandlungsstärke der Ansiedlungsgemeinden abhängig.

3.5 Zur Verkehrsbelastung und Flächeninanspruchnahme

Neben der Lärmbelästigung haben die Gemeinden an Autobahnanschlussstellen vor allem mit einer hohen Verkehrsbelastung zu kämpfen. So ist in vielen der kleinen Ortschaften ein Durchgangsverkehr von beispielsweise 15.000 Fahrzeugen im historischen Ortskern gezählt worden. Der Großteil stellt hierbei Quell- und Zielverkehr des Autobahnanschlusses dar. Viele Gemeinden haben bereits eine Umgehungsstraße zur Entlastung des Ortskerns gebaut oder planen derzeit eine solche.

Die Belastung des Verkehrs, der durch die Gewerbegebiete induziert wird, hängt von ihrer Lage im Gemeindegebiet bzw. zur Autobahn ab. Befindet sich die Autobahn zwischen Ortskern und Gewerbegebiet, so gibt es eine gewisse Trennwirkung. Der Verkehr kann somit aus dem Ortskern herausgehalten werden. Diese Situation ist jedoch in vielen, vor allem traditionellen, Gewerbebeständen nicht gegeben, so dass die Gemeinden teils eine massive Belastung vom Durchgangsverkehr erfahren. Heute wird der anhaltenden Verkehrsbelastung zunehmend entgegengesteuert, indem Gewerbeflächen verstärkt in unmittelbarer Nähe zur Autobahn sowie auf der anderen Seite des Ortskerns ausgewiesen werden.

Obwohl dies die Verkehrssituation im Ort bereits erheblich verbessert, fordern die meisten Bürgermeister der Autobahngemeinden das Aufstellen eines Informationsschildes direkt an der ersten Kreuzung nach der Autobahnabfahrt, das Hinweise auf die in den Gewerbegebieten ansässigen Firmen enthält. Auf diese Weise soll verhindert werden, dass sich zahlreiche Lastwagen in die Ortschaft verfahren. Allerdings wird eine solche Tafel laut Bundesfernstraßengesetz nicht gestattet, da dies den fließenden Verkehr beeinträchtigen könnte. Nur in einer der 12 untersuchten Gemeinden wurde dies nach langjähriger Auseinandersetzung mit dem zuständigen Amt mit zahlreichen Auflagen – wie beispielsweise einer nicht reflektierenden Schrift und einer gewissen Größe der Schriftzüge – letztendlich genehmigt. In einer anderen Gemeinde wird diese Informationstafel lediglich geduldet.

Wie bereits mehrfach angedeutet, sind in autobahnnahen Gewerbebeständen häufig Unternehmen des Speditionsgewerbes vertreten. Diese zeichnen

sich durch einen hohen Flächenbedarf und gleichzeitig wenige Arbeitsplätze aus. Neben den logistikorientierten Betrieben werden auch andere flächenextensive Nutzungen wie Möbelhäuser in Eching oder ein geplantes Fahr sicherheitszentrum in Hilpoltstein an Autobahnstandorten angesiedelt. Dementsprechend hoch ist die Flächeninanspruchnahme der Gewerbegebiete an diesen Standorten.

Obwohl sich die befragten Bürgermeister für eine behutsame Entwicklung des Gewerbebestandes in ihrer Gemeinde aussprachen, die hauptsächlich von Dienstleistungsbetrieben getragen werden soll, konnte dies anhand der aktuellen Entwicklungen oft nicht festgestellt werden. Trotz teils hohem Anteil an Freiflächen im bestehenden Gewerbegebiet sowie mangelnder Nachfrage sind in vielen Gemeinden bereits neue Gewerbebestände in Planung. Zudem ist eine Diskrepanz zwischen den von der Gemeinde gewünschten Gewerbeansiedlungen und den tatsächlichen Standortnachfragern zu verzeichnen. Diese schlägt sich in freistehenden Flächen und letztendlich – aufgrund des politischen und finanziellen Drucks – in der Ansiedlung von ursprünglich nicht gewünschten Betrieben nieder.

So sind diese Standorte nicht nur Kristallisationspunkte für neue Siedlungsentwicklungen, sondern auch eine Ursache für den weiterhin hohen Flächenverbrauch in Deutschland, der bei 120 Hektar am Tag liegt und entsprechend der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung auf 30 Hektar bis zum Jahr 2020 reduziert werden soll (vgl. BUNDESREGIERUNG 2003, 99).

4 Typisierung der Gemeinden mit Autobahnanschluss

Zum Abschluss unseres Beitrages wollen wir eine Typisierung der 12 Autobahngemeinden zwischen München und Nürnberg vornehmen. Dazu stellen wir Gemeinsamkeiten in der Ausprägung und Entstehung der neuen Siedlungsansätze an den Autobahnanschlussstellen zwischen den einzelnen Gemeinden heraus und vernachlässigen dabei bewusst individuelle Erklärungen. Mit einer solchen Typisierung wollen wir Hinweise für generelle Entwicklungsmuster in Deutschland geben. Nach unseren Überlegungen lassen sich vier Typen von Gemeinden an den Anschlussstellen zwischen München und Nürnberg herauskristallisieren (vgl. Abb. 3):

– *Typ 1: Autobahngemeinden mit einer aktiven Förderung einer gewerblichen Entwicklung*

Zum ersten Typ gehören die drei Gemeinden Schweitenkirchen, Greding und Hilpoltstein, die in den letzten Jahren offensiv das Wachstum an den Autobahnanschlussstellen gefördert haben. Dies geschieht über unterschiedlichste Maßnahmen im Bereich des Gewerbeflächenmanagements,

der Stadtplanung, des Standortmarketings sowie der Bestandspflege. So haben diese Gemeinden entsprechende Flächen in unmittelbarer Nähe der Anschlussstellen ausgewiesen. Die Gemeinde Schweitenkirchen hat die Entwicklung dieser Flächen einer privaten Grundstücks- und Projektentwicklungsgesellschaft übertragen. Die Flächen der an der Autobahn gelegenen Gewerbegebiete, die nicht von privaten Entwicklungsgesellschaften vermarktet wurden, sind überwiegend im Eigentum der Gemeinde und damit unter ihrer Kontrolle geblieben. Damit gehen diese Gemeinden jedoch auch gewisse finanzielle Risiken ein, da sie – im Gegensatz zur traditionellen Angebotsplanung – zum einen hohe Vorfinanzierungslasten tragen müssen, zum anderen die Veräußerung der Grundstücke den Vermarktungsrisiken unterliegt. Ziel der Gemeinden dieses Typs ist es ganz ausdrücklich, von der Autobahn zu profitieren und die „vorbei rollende Kaufkraft“ abzuschöpfen, wie es ein Interviewpartner unserer Gespräche ausgedrückt hat. Die neueren Gewerbegebiete sind vom eigentlichen Ortskern räumlich durch die Autobahn selbst oder größere Freiräume getrennt. Sie grenzen unmittelbar an die Autobahn und bilden einen mehr oder weniger neuen eigenständigen Siedlungsbereich. Die Autohöfe in diesen Gewerbegebieten sind primär auf den Durchgangsverkehr auf der Autobahn ausgerichtet. In den Gewerbegebieten finden sich zudem einige Unternehmen wie Speditionen oder Logistikbetriebe, die in hohem Maße von der Nähe zur Anschlussstelle profitieren. Die Gemeinde Garching stellt in diesem ersten Entwicklungstyp einen Sonderfall dar. Auch hier betreibt die Gemeinde eine aktive Wirtschaftsförderungspolitik. Sie plant derzeit die Realisierung eines Business Park für einen anderen Adressatenkreis. Die Nähe zur Landeshauptstadt München mit U-Bahn-Anschluss und Hochschulstandort unterscheidet diese Gemeinde von den drei anderen Gemeinden dieses Typs.

– *Typ 2: Autobahngemeinden mit einer zurückhaltenden Förderung einer gewerblichen Entwicklung*

Zu einem zweiten Typ gehören die Gemeinden Reichertshofen, Manching, Lenting und Denkendorf, in denen zwar ebenfalls die gewerbliche Entwicklung Schwerpunkt der kommunalen Politik ist, in denen aber die Gemeinden eine zurückhaltende Rolle in der Wirtschaftsförderung einnehmen. Die Grundstücke sind teilweise in Privatbesitz, die Gemeinden betreiben keine eigene offensive Liegenschaftspolitik. Im Gegensatz zu den Gemeinden des ersten Typs meiden sie ein finanzielles Risiko, da die Kommune von Vermarktungsschwierigkeiten nicht direkt finanziell betroffen ist. Ihr Standortmarketing ist auf die üblichen Instrumente wie Werbebroschüren oder einen Internet-Auftritt beschränkt. In einigen Gemeinden gibt es jedoch Absichten, dies zukünftig zu ändern. In den

beiden Gemeinden Manching und Denkendorf liegen die Gewerbegebiete direkt an den Anschlussstellen.

– *Typ 3: Autobahngemeinden mit dem Schwerpunkt einer endogenen Entwicklung*

Zum dritten Typ zählen die beiden Gemeinden Eching und Allershausen, deren zukünftige wirtschaftliche Entwicklung sich überwiegend aus dem bereits vorhandenen Gewerbebestand ergeben soll. In diesen Gemeinden hat schon Anfang der 1970er bzw. Anfang der 1980er Jahre eine gewerbliche Entwicklung an den Anschlussstellen eingesetzt. Heute geht es den Gemeinden eher darum, den Bestand zu pflegen, die Qualität der gewerblichen Erschließung zu verbessern und bereits ansässige Betriebe zu erweitern anstatt neue Unternehmen anzuwerben.

– *Typ 4: Autobahngemeinden mit anderen Entwicklungsschwerpunkten*

Schließlich gibt es einen vierten Typ von Gemeinden wie Kinding und Allersberg, die bisher ganz bewusst auf eine offensive gewerbliche Ansiedlung an ihren Anschlussstellen verzichtet haben. Diese Gemeinden setzen auch auf andere Entwicklungsoptionen wie die touristische Entwicklung. Gewerblichen Ansiedlungen gegenüber verhalten sie sich meist passiv. Denn Gewerbegebiete in landschaftlich reizvoller Umgebung zwischen Autobahn und Ortskern können diese Zielsetzung beeinträchtigen. Dennoch gibt es in Kinding vier Gewerbegebiete, wovon die beiden wichtigsten an anderen Stellen im Gemeindegebiet für die ortsansässigen Betriebe sowie für einen Fertighaushersteller liegen. Auch in Allersberg befindet sich das Gewerbegebiet nicht unmittelbar an der Autobahn. Obwohl jedoch ein neues Gewerbegebiet direkt an der Anschlussstelle geplant ist, streben die Entscheidungsträger in Allersberg nicht das typische Erscheinungsbild einer Autobahngemeinde mit Fast-Food-Betrieben und Tankstelle an, sondern wollen möglichst hochwertige Dienstleistungsbetriebe ansiedeln. Die Ansiedlung autobahntypischer Betriebe wie Logistikbetriebe, großflächige Einzelhandelsbetriebe etc. würde hier aktiv verhindert werden.

Zwischen München und Nürnberg sind an der A 9 die vier beschriebenen Typen auszumachen. Darüber hinaus zeichnen sich in Deutschland weitere Entwicklungstypen an anderen Autobahnabschnitten ab. So finden sich beispielsweise Gemeinden mit großen Freizeiteinrichtungen oder großen Handelsbetrieben in unmittelbarer Nähe der Autobahn inzwischen auch im eher ländlich geprägten Raum zwischen den großen Verdichtungsräumen. Außerdem gibt es Gemeinden, die an ihren Anschlussstellen über Gewerbegebiete mit Güterverkehrszentren oder großen Logistikbetrieben verfügen. Solche Betriebe profitieren von der unmittelbaren Autobahnnähe.

Autobahnanschlüsse

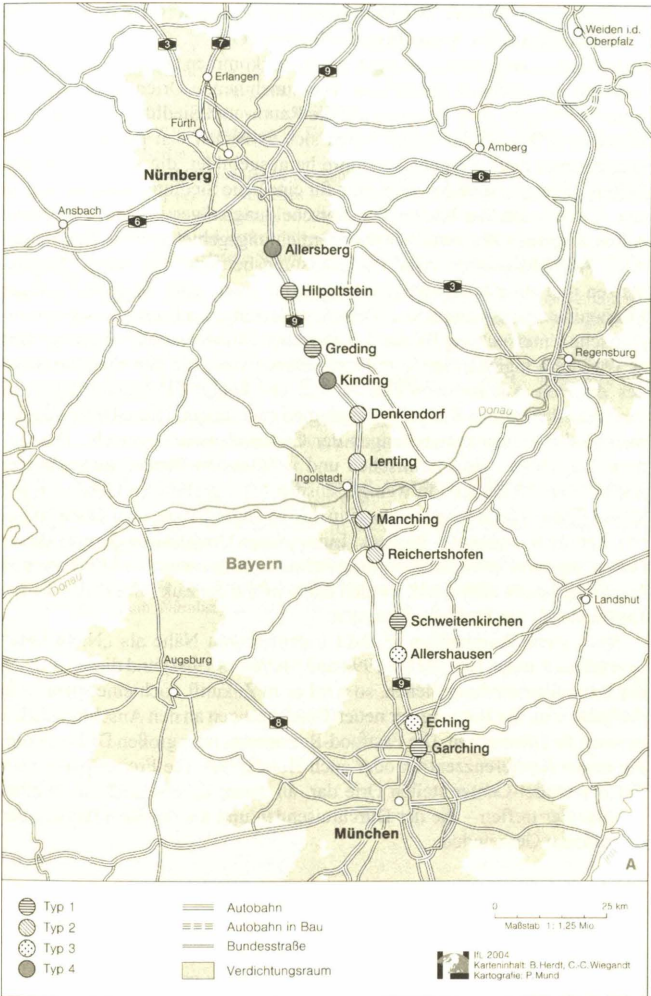


Abb. 3: Typisierung der Gemeinden mit einer Anschlussstelle an der A9 zwischen München und Nürnberg

5 Ausblick: Weitere Siedlungsdispersion durch Orientierung der Entwicklung an Autobahnanschlussstellen

In den letzten Jahrzehnten ist das Verkehrsaufkommen auf bundesdeutschen Autobahnen erheblich gewachsen. Die zunehmende Orientierung auf das Auto bleibt nicht ohne Wirkung auf die Raum- und Siedlungsstruktur (vgl. SCHMITZ 2001). In der Folge haben sich zwischen den großen Verdichtungsräumen neue Verkehrskorridore herausgebildet, die – wie in diesem Beitrag gezeigt – auch Ansatzpunkte für eine neue Siedlungsentwicklung an den Anschlussstellen bilden. Die Entscheidungsträger in den betroffenen Autobahngemeinden zwischen den Verdichtungsgebieten wünschen sich an ihren Anschlussstellen zwar Dienstleistungsbetriebe mit vielen Arbeitsplätzen und einer hochwertigen Architektur sowie eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme und Verkehrsbelastung, doch zeigt unsere exemplarische Untersuchung für die A 9 zwischen München und Nürnberg, dass es vor allem logistikorientierte Unternehmen sind, die den Standortfaktor des direkten Autobahnanschlusses und der hohen Flächenverfügbarkeit zwischen den großen Verdichtungsräumen nachfragen. Diese Unternehmen werden den Wunschvorstellungen der Gemeinden nicht gerecht. Die Gemeinden erliegen dem politischen und fiskalischen Druck, auch weniger hochwertige Nutzungen in weniger ansprechend gestalteten Gebäuden auf diesen Flächen zu ermöglichen, wenn die Gewerbegebiete über einen längeren Zeitraum ungenutzt bleiben. Eine solche Qualitätsminderung dieser Gewerbegebiete kann heute im Autobahnabschnitt zwischen München und Nürnberg bereits beobachtet werden und wird für die Zukunft in allen Teilen Deutschlands ein Problem darstellen.

Auch wenn Autobahnen in ihrer unmittelbaren Nähe als „Nicht-Orte“ bezeichnet werden (vgl. AUGÉ 1994 und SIEVERTS 1997) und diese lediglich der Raumüberwindung dienen, so wird es in Zukunft doch eine spannende Aufgabe sein, die Nutzung der neuen Einrichtungen an den Anschlussstellen genauer zu untersuchen. Die Fastfood-Restaurants oder großen Diskotheken, die neuen Konferenzzentren oder auch Hotelketten, die Freizeitparks oder Factory-Outlet-Center stellen Orte dar, an denen unterschiedliche Welten aufeinander treffen – die der Durchreisenden und die der Bevölkerung der betroffenen Gemeinden.

Literatur

- AUGÉ, M. 1994: Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt/Main.
- BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM DES INNERN, OBERSTE BAUBEHÖRDE: Verkehrsmengenkarte 1975, 1985, 1995. München.
- BAYERISCHE STAATSRÉGIERUNG 2003: Landesentwicklungsprogramm Bayern. München.
- BBR (Hrsg.) 2000: Raumordnungsbericht 2000. Bonn (= Berichte, 7).

- BECKER, C. 1972: Unmittelbare Auswirkungen einer Autobahn auf den von ihr durchzogenen ländlichen Raum. Beispiel Autobahn Hansalinie. In: Informationen des Institutes für Raumordnung 1, S. 1–24.
- BMBAU, Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 1993: Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen. Bonn.
- BMVBW (Hrsg.) 2001: Autobahnverzeichnis 2001. o.O.
- BUNDESREGIERUNG 2003: Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. Berlin.
- HERDT, B. 2003: Gewerbeansiedlungen an Autobahnanschlussstellen. Eine Fallstudie der Autobahngemeinden der A 9 München – Nürnberg. Unveröffentlichte Diplomarbeit in der Sektion Geographie der Ludwig-Maximilians-Universität München.
- HESSE, M. 2001: Mobilität und Verkehr im suburbanen Kontext. In: BRAKE, K., J.S. DANGSCHAT und G. HERFERT (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 97–108.
- KARSTEN, M. und H. USBECK 2001: Gewerbesuburbanisierung – Die Tertiärisierung der suburbanen Standorte. In: BRAKE, K., J.S. DANGSCHAT und G. HERFERT (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 71–80.
- KUBIN, J. 1970: Autobahn und Umland. Ein Beitrag zu den Problemen der verkehrsstrukturellen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Autobahnen. Bonn (= Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, 105).
- LUTTER, H. 1980: Raumwirksamkeit von Fernstraßen. Eine Einschätzung des Fernstraßenbaus als Instrument zur Raumentwicklung unter heutigen Bedingungen. Bonn (= Forschungen zur Raumentwicklung, 8).
- SCHMITZ, S. 2001: Revolutionen der Erreichbarkeit. Gesellschaft, Raum und Verkehr im Wandel. Opladen (= Stadtforschung aktuell, 83).
- SIEVERTS, T. 1997: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit. Stadt und Land. Braunschweig, Wiesbaden (= Bauwelt-Fundamente, 118).
- VOIGT, F. 1955: Die Einwirkungen der Verkehrsmittel auf die wirtschaftliche Struktur eines Raumes. Dargestellt am Beispiel Nordbayerns. In: Die Nürnberger Hochschule im fränkischen Raum. Nürnberg, S. 107–148.