

Nürnberger Statistik aktuell



Ein Informationsdienst des Amtes für Stadtforschung und Statistik der Stadt Nürnberg

Statistischer Monatsbericht für Januar 1993

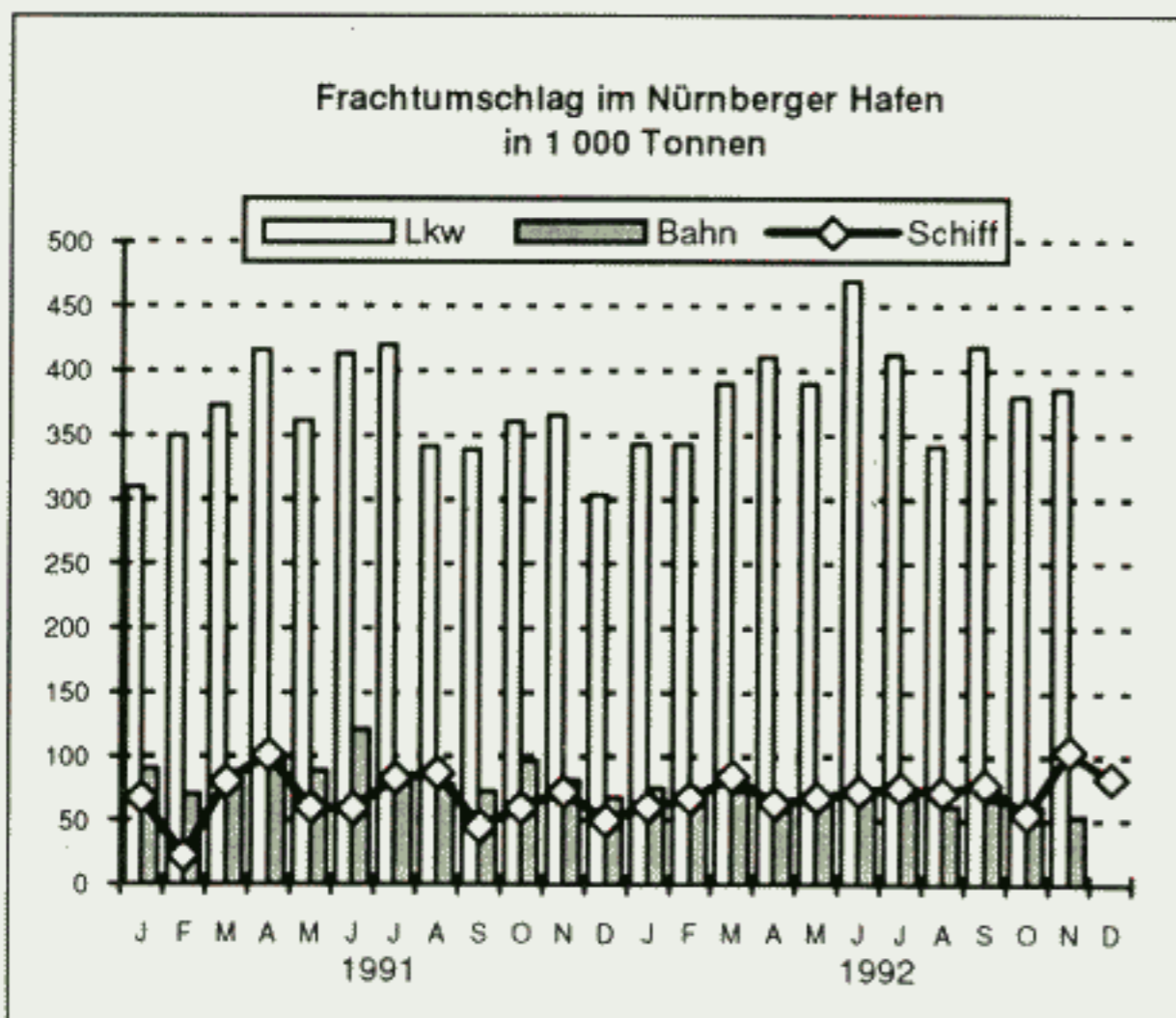
24.02.1993

Der Nürnberger Hafen - bedeutendster Umschlagplatz in der Region

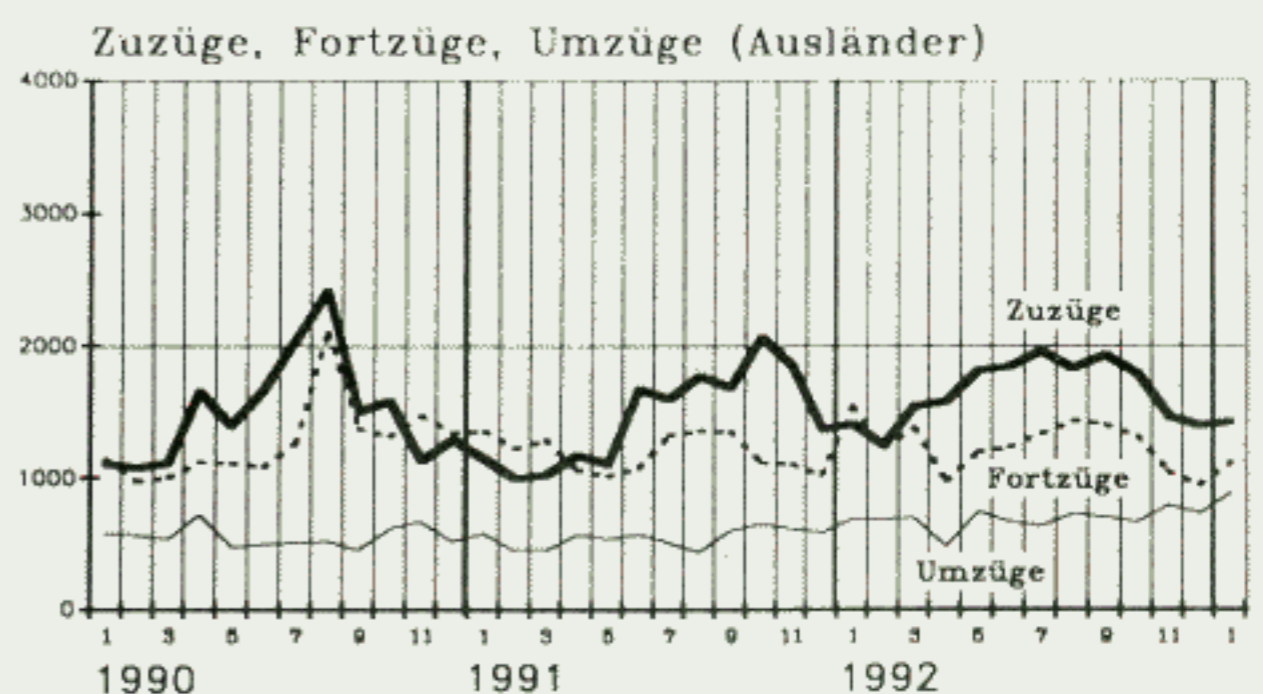
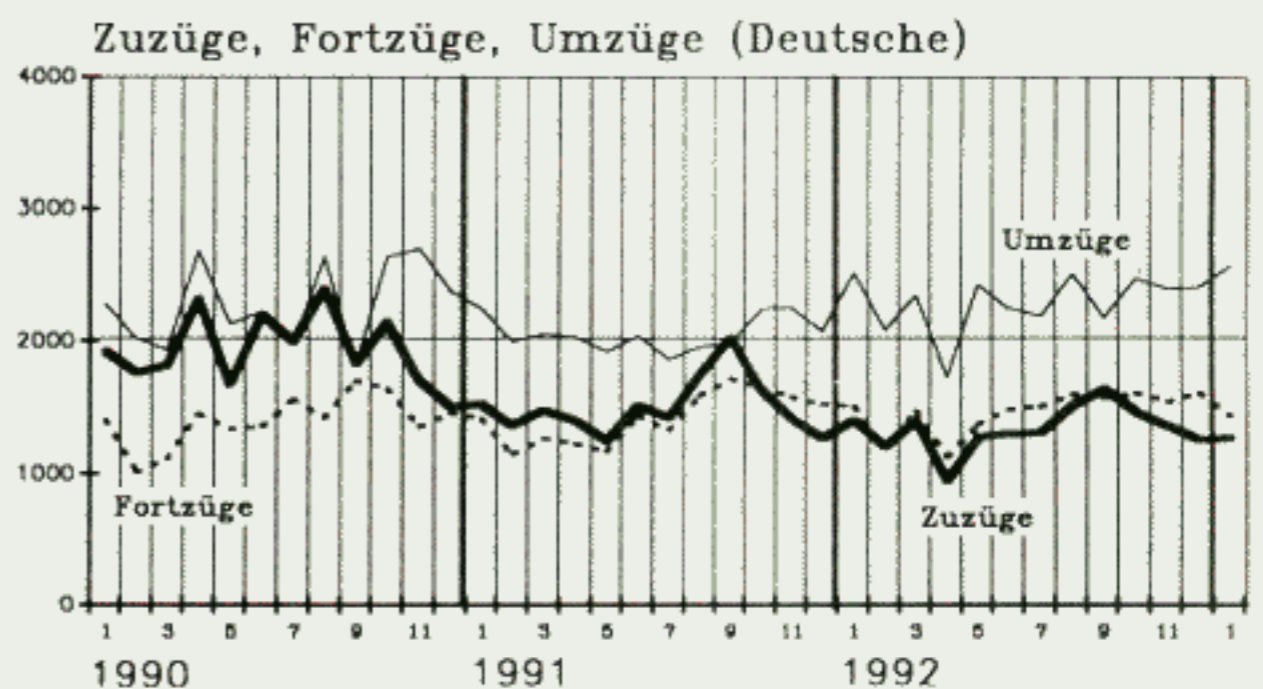
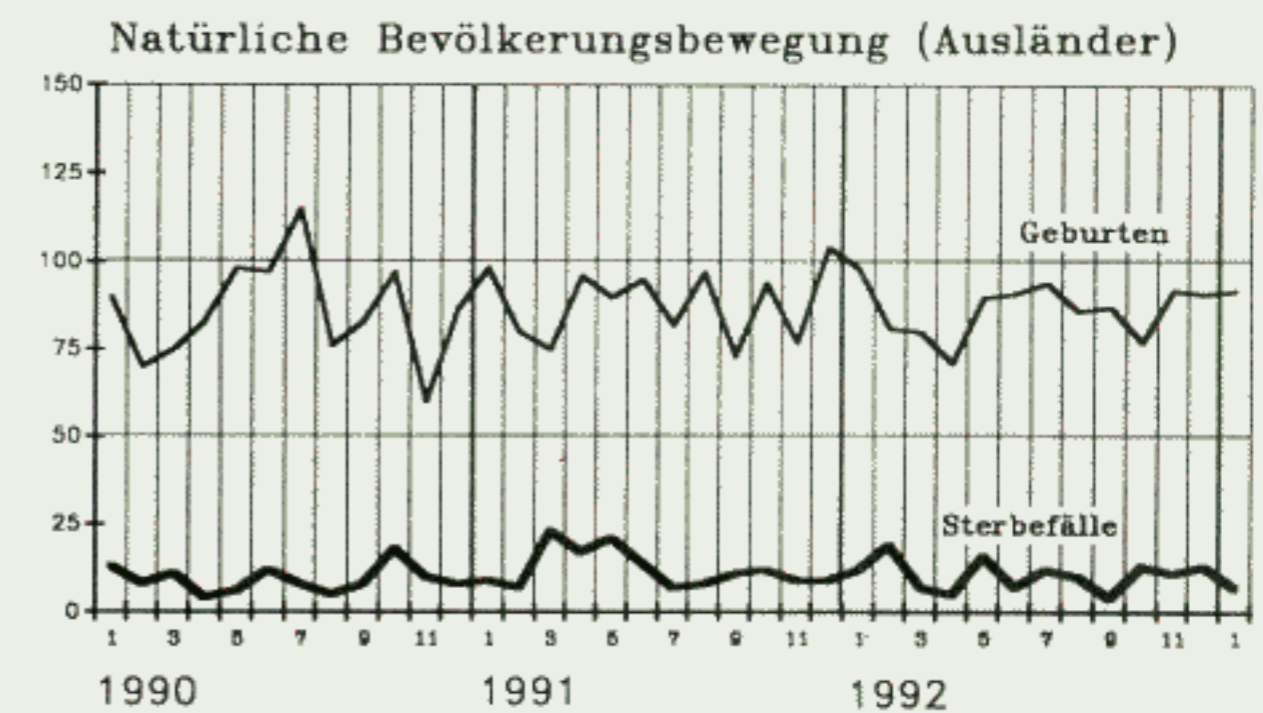
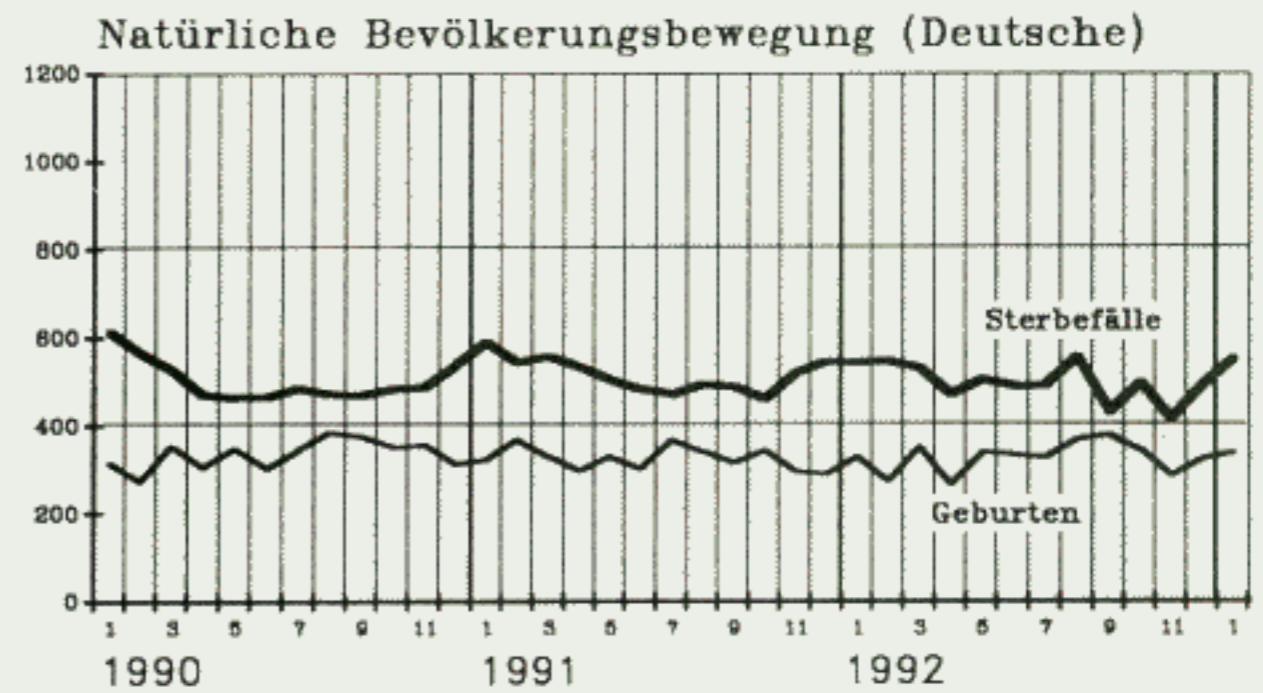
Nach den Vorstellungen der Stadt Nürnberg und der Deutschen Bundesbahn soll der Nürnberger Staatshafen Standort eines neuen Güterverkehrszentrums, also eines regionalen Verteilzentrums des Schiene-/Straße-/Schiffs-Frachtumschlags, werden.

Der Nürnberger Hafen ist heute bereits das bedeutendste Güterverteilzentrum in der Region. Von den über 20 Mio Tonnen Frachtaufkommen, die im Verkehrsbezirk Nürnberg (identisch mit der Industrieregion Mittelfranken) jährlich umgeschlagen werden, wird etwa ein Drittel im Hafengebiet verladen. Seit Bestehen des Hafens im Jahre 1972 haben sich eine Vielzahl von Transportunternehmen dort niedergelassen. Von den 335 Nürnberger Speditions- und Lagereibetrieben (mit insgesamt 5 800 Beschäftigten, Stand: Arbeitsstättenzählung 1987) sind über 60 Betriebe mit knapp 1 800 Mitarbeitern im Hafen angesiedelt; bezogen auf die größeren Betriebe mit 20 und mehr Beschäftigten konzentriert sich etwa ein Drittel des Nürnberger Speditonswesens im Hafengebiet.

Die Binnenschifffahrt spielt im Güterverkehr von und nach Nürnberg bisher jedoch nur eine untergeordnete Rolle. Gemessen an der beförderten Tonnage in der gesamten Region hat das Schiff nur einen Anteil von unter 10 %, die Bahn befördert ein knappes Viertel und auf der Straße werden zwei Drittel der Güter bewegt. Der LKW-Anteil im Verkehrsbezirk Nürnberg ist damit um 20 %-Punkte höher als im Bundesgebiet (alte Länder), wo die Binnenschifffahrt noch fast ein Viertel der Gesamttonnage transportiert. Bezogen auf das nur im Hafen umgeschlagene Frachtaufkommen zeigt sich ein ähnliches Bild (vgl. Abbildung und Tabelle auf letzter Seite).



Fortsetzung letzte Seite



Frachtumschlag im Nürnberger Staatshafen 1982 - 1992

	1988	1989	1990	1991	1992 1)
Versand in 1 000 t	2 988	3 057	3 265	3 158	2 990
Davon in %:					
Schiff	7,1	9,3	8,8	9,2	8,1
Bahn	9,9	7,9	8,9	5,4	6,5
LKW	83,0	82,8	82,3	85,3	85,4
Empfang in 1 000 t	3 055	3 200	3 305	3 025	2 980
Davon in %:					
Schiff	27,4	23,4	24,9	16,5	17,1
Bahn	27,4	27,5	25,7	28,6	24,8
LKW	45,1	49,1	49,3	54,9	58,2

1) ohne Dezember

Der LKW dominiert vor allem im Versand von Gütern in andere Verkehrsgebiete. Über 80 % des im Hafen umgeschlagenen Frachtaufkommens wird von Nürnberg aus auf der Straße weitertransportiert. Wesentlich höhere Transportanteile haben Schiff und Bahn dagegen beim Empfang von Gütern aus anderen Gebieten. Bis 1990 konnten Schiff und Bahn hier die Hälfte des Transportgeschäfts halten. Der Rückgang der Schiffsfracht in den Jahren 1991 und 1992 war zum Teil niedrigwasserbedingt (beim Kohletransport), zum Teil hatte er strukturelle Gründe beim Transport von Futter- und Düngemitteln. Inwieweit die alte Marktposition wieder zurückerobert werden kann, bleibt abzuwarten. Die Entwicklung der Monatsergebnisse im Jahr 1992 zeigt für die Nürnberger Binnenschifffahrt sowohl im Frachtaufkommen (+ 12 % gegenüber 1991) als auch bei der Zahl der angekommenen Schiffe (+ 10 % gegenüber 1991) eine positive Tendenz.

Die Öffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals im vergangenen Herbst hat sich in der Transportbilanz des Hafens noch nicht nennenswert bemerkbar gemacht. Dies wird sich erst mittel- und langfristig, vor allem im Hinblick auf die südosteuropäischen Märkte, niederschlagen.

Der umweltfreundliche Schifftransport wird auch im Rahmen des geplanten Güterverkehrszentrums seine Marktanteile dann ausbauen können, wenn sein Hauptvorteil - Massengüter über lange Strecken zuverlässig zu transportieren - in den zukünftigen kooperativen Logistikkonzepten voll berücksichtigt wird. Will Nürnberg im zusammenwachsenden West- und Osteuropa nicht auf ein Abstellgleis geraten, so sind die Planungen der Stadt Nürnberg und der Bundesbahn für ein neues Frachtzentrum im Hafen folgerichtig. Denn angesichts von Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2010, die für einige mitteleuropäische Regionen bis zu dreistellige Zuwachsraten im Güterverkehr voraussagen, ist zu dieser Standortentscheidung keine vernünftige Alternative sichtbar, weil

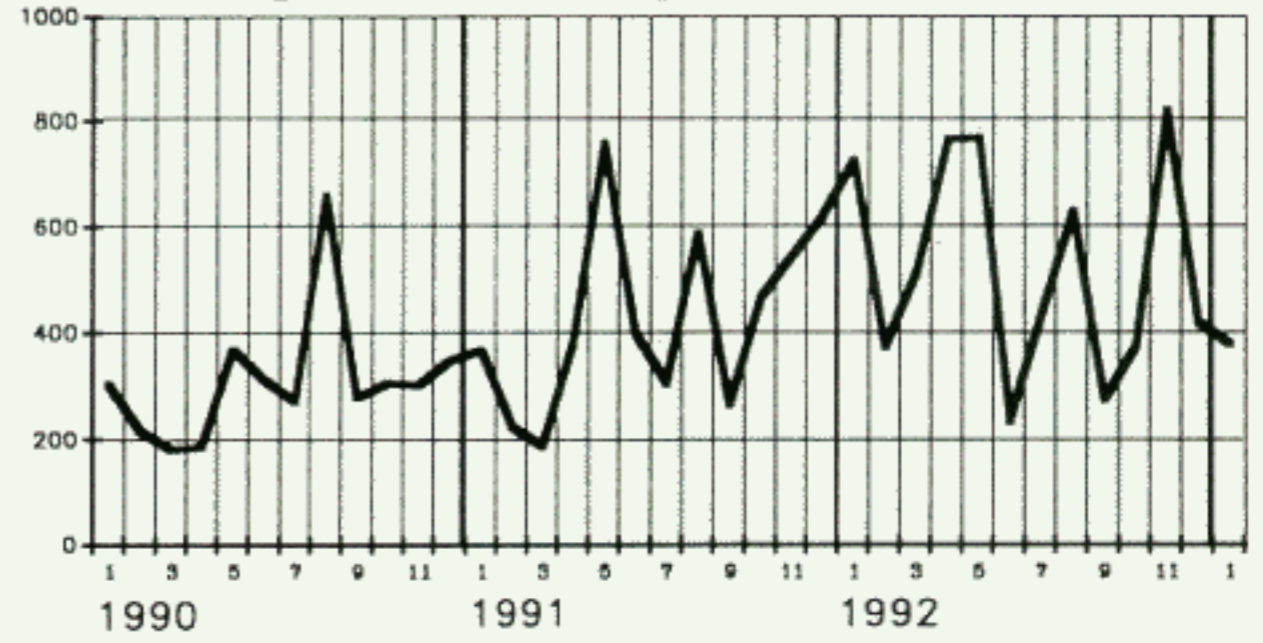
- der Flächenverbrauch für ein neues Güterverkehrszentrum außerhalb von bereits bestehenden Umschlaganlagen ökologisch unvertretbar ist
- eine weitere Stärkung des Lkw als dominierendes Transportmittel nicht länger akzeptabel ist
- der zu befürchtende Verkehrskollaps nur durch Kooperation der Verkehrsträger, nicht aber durch konkurrierende Logistik-Konzepte abgewendet werden kann.

Preisindex der Lebenshaltung im Bundesgebiet

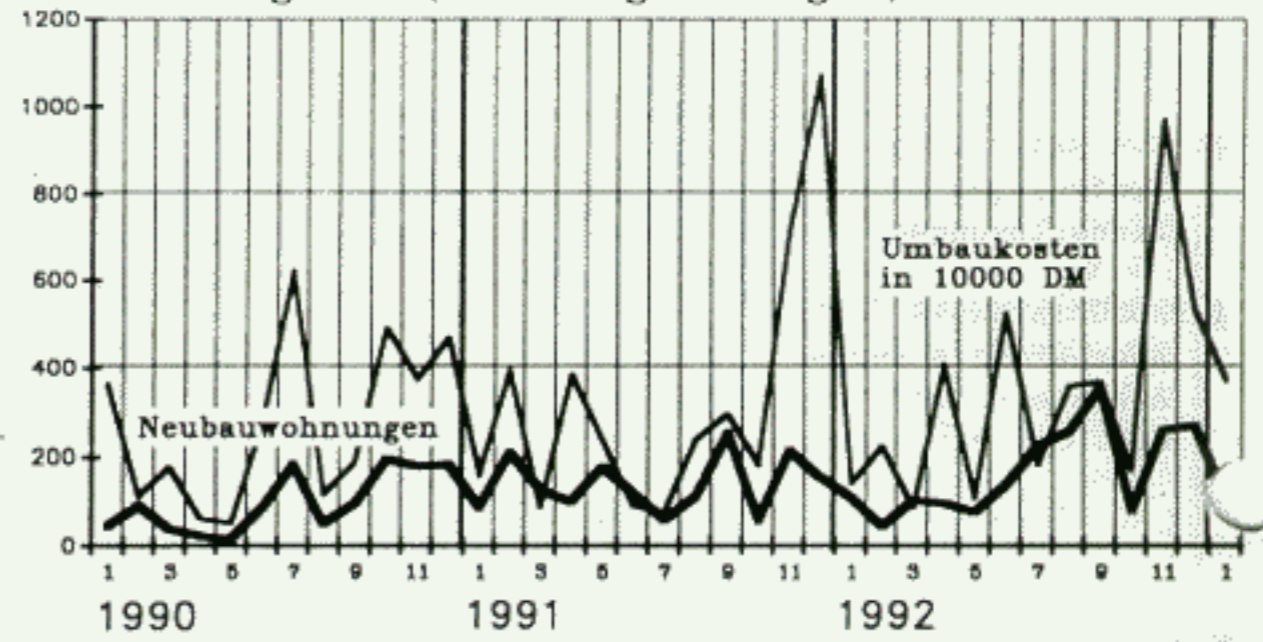
Quelle: Statistisches Bundesamt (1985 = 100):

Preisindex für die Gesamt-lebenshaltung	Jan. 1992	Dez. 1992	Jan. 1993	Veränderung in % gegen	
				Jan. 1992	Dez. 1992
aller privaten Haushalte	113,1	116,8	118,1	+ 4,4	+ 1,1
von Beamten und Angestellten mit höherem Einkommen	113,6	117,7	119,0	+ 4,8	+ 1,1
von Arbeitern und Angestellten mit mittlerem Einkommen	112,9	116,4	117,5	+ 4,1	+ 0,9
von Renten- u. Sozialhilfeempf.	113,5	116,5	117,5	+ 3,5	+ 0,9

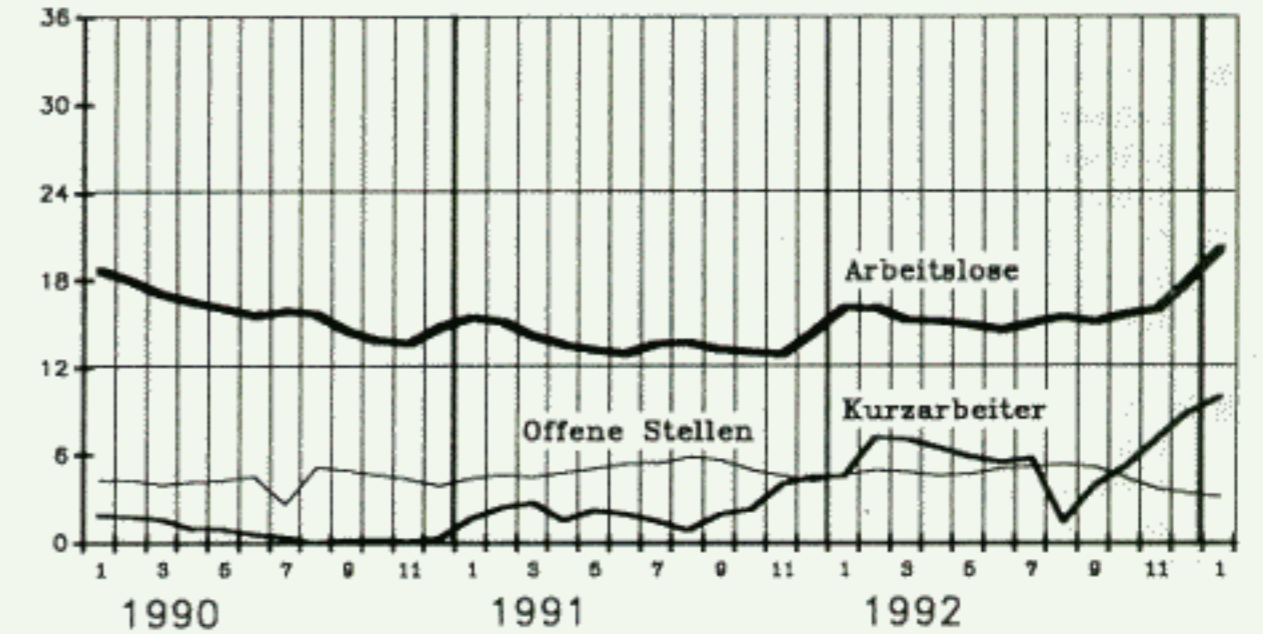
Wohnungsbau (Bauanträge Neubauwohnungen)



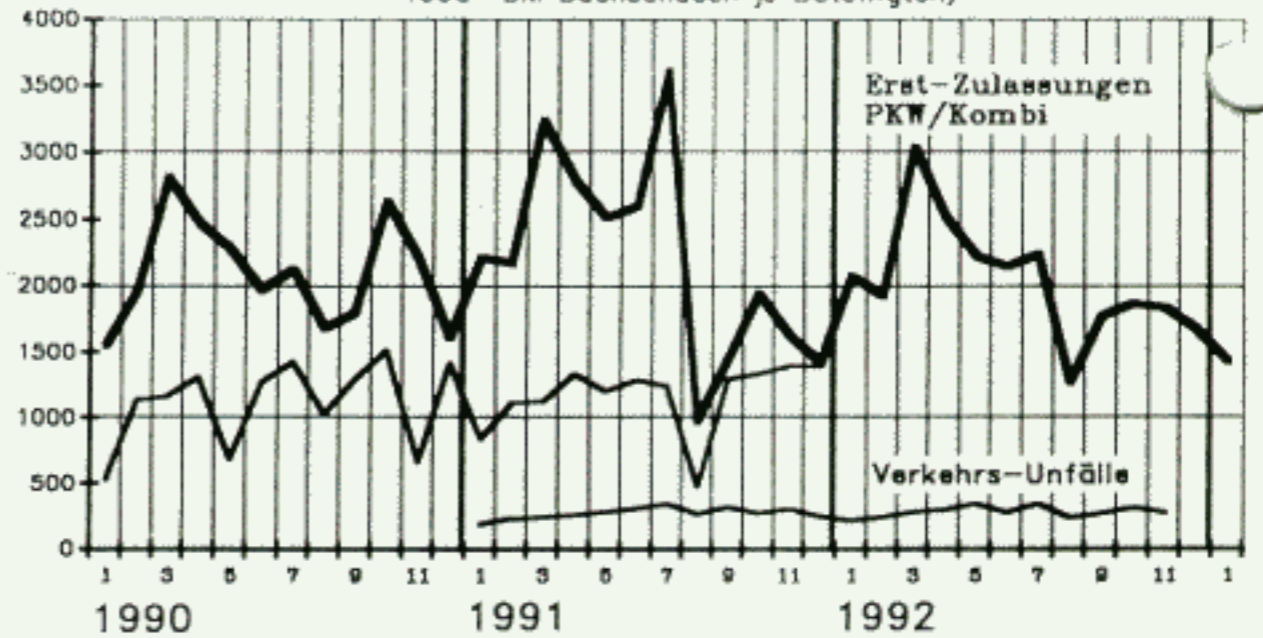
Wohnungsbau (Baufertigstellungen)



in Tsd Arbeitsmarkt



KFZ-Verkehr (ab 1.1.1991 ohne Unfälle unter 4000 DM Sachschaden je Beteiligten)



in Tsd Fremdenverkehr

