

Prof. Dr. Tobias Bernecker

Wachstumspotenziale der einzelnen Verkehrsträger

**Mannheim
18. Mai 2011**

Agenda

1. Trendentwicklung im Güterverkehr bis 2025
2. Modal Split
3. Seehafenhinterlandverkehr (SHHV)
4. Kombiniertes Verkehr (KV)

Prognosen und Potenzialbetrachtungen

Verkehrsprognose



voraussichtliche Entwicklung

in Abhängigkeit von ...

- Bruttowertschöpfung, Bruttoinlandsprodukt
- Außenhandel (Exporte, Importe)
- Bevölkerungsentwicklung

Potenzialanalyse

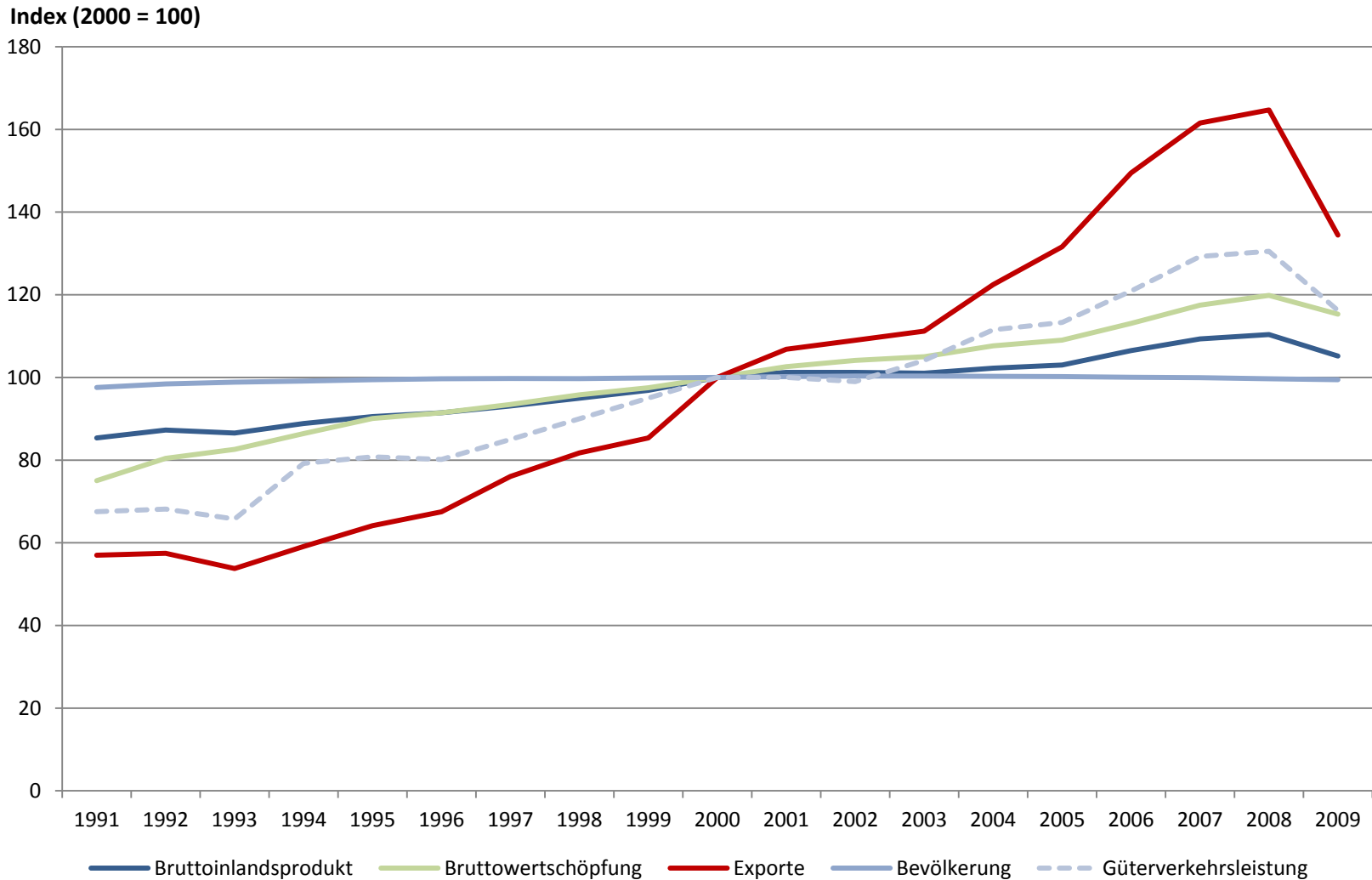


denkbare Entwicklung

in Abhängigkeit von ...

- Rahmenbedingungen aus Politik, Umwelt, Gesellschaft
- Produktionsmodellen der Wirtschaft
- Distributions- und Logistikkonzepten
- Verkehrsinfrastruktur

An welchen Indikatoren orientiert sich die Güterverkehrsentwicklung?

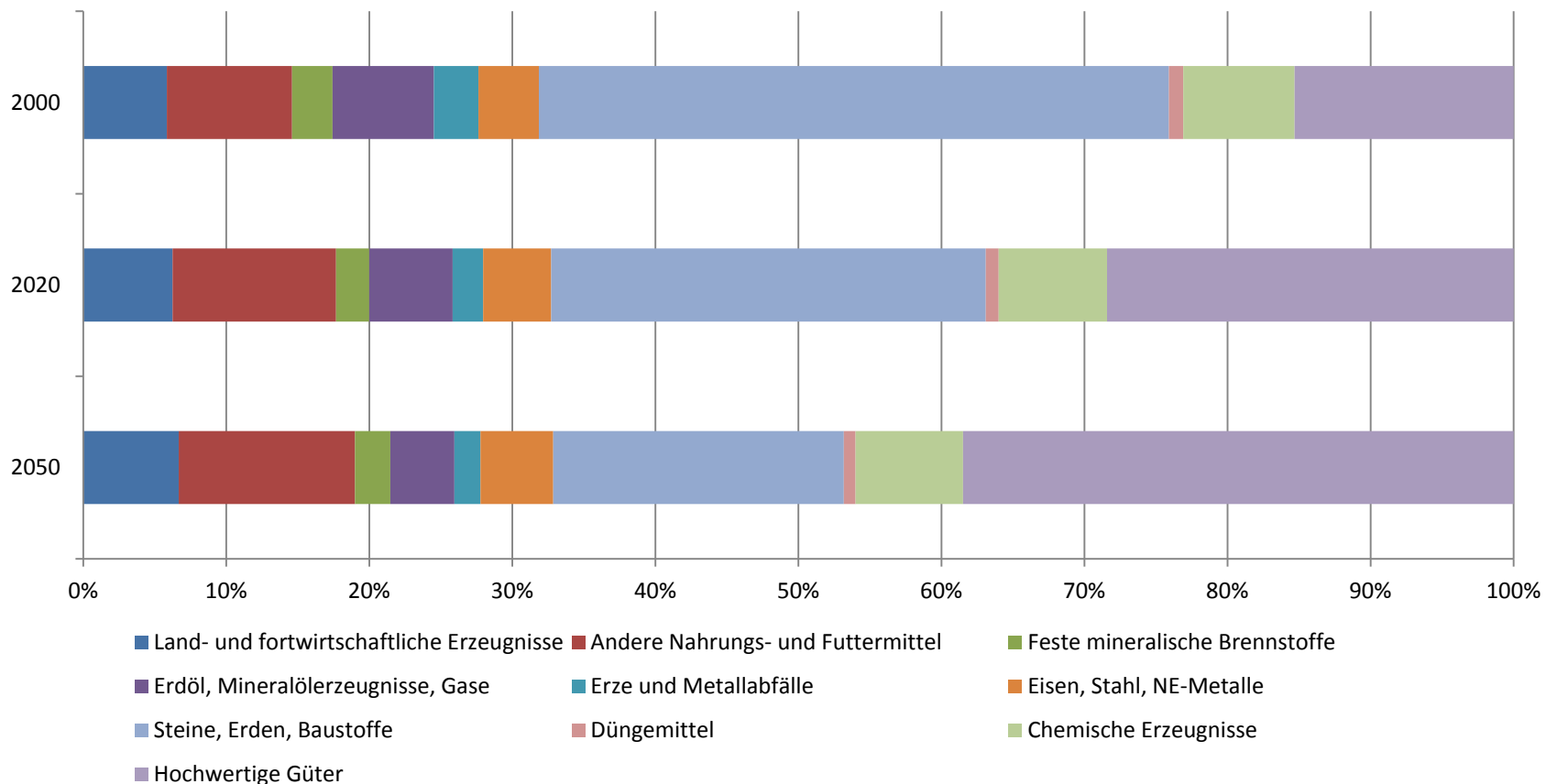


Wie stark wachsen die einzelnen Verkehrsträger?

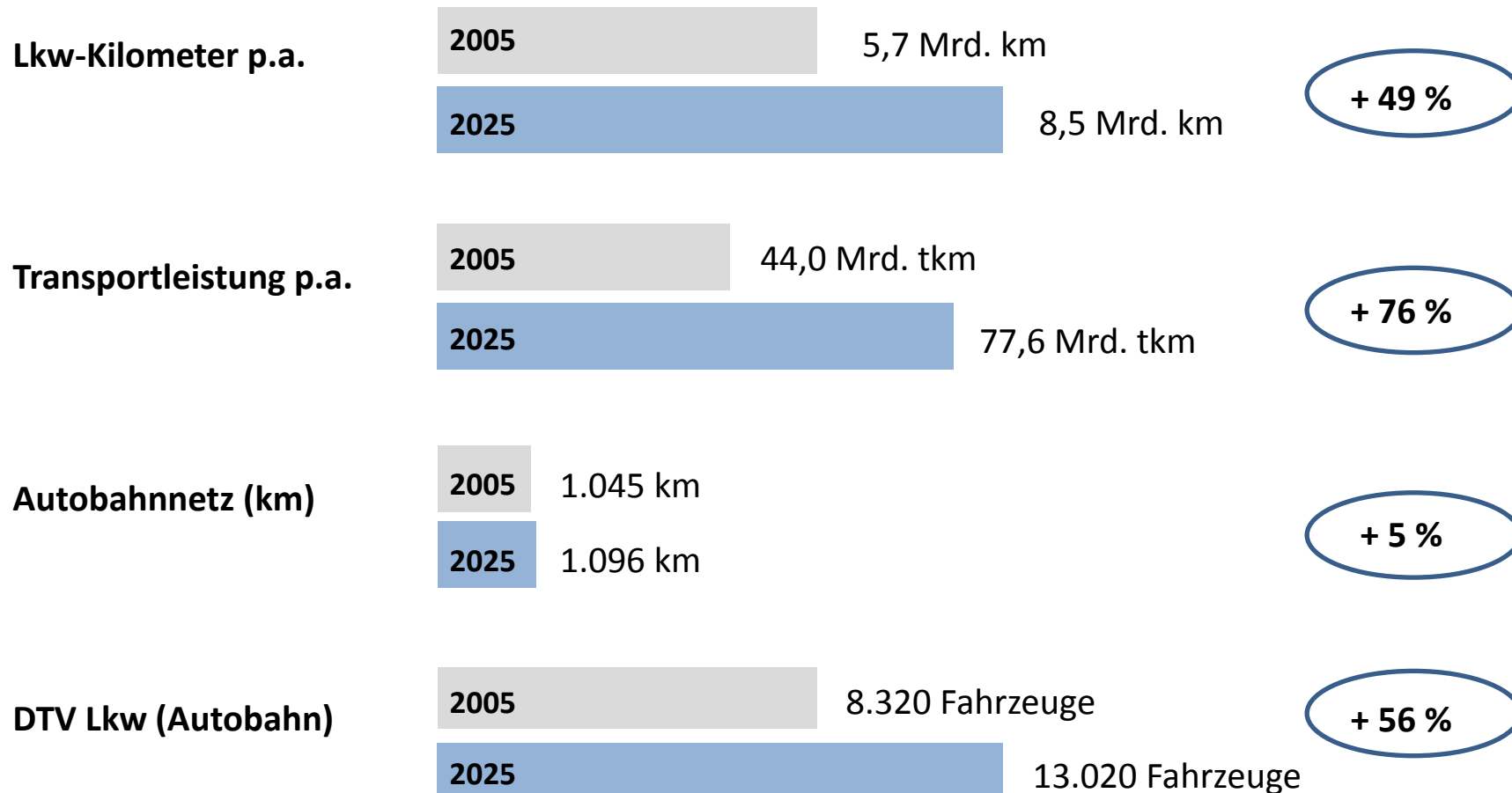
	Wachstum (%)	Wachstum (Mrd. tkm)
Lkw	79 %	311,8
Schiene	65 %	60,0
Binnenschiff	26 %	15,5

- Im **relativen Wachstum** kommen die absoluten Verhältnisse zwischen den Verkehrsträgern nicht zum Ausdruck
- Selbst bei stark überproportionalem Wachstum von Schiene und Binnenschiff wird sich der absolute **Abstand zur Straße** weiter vergrößern
- Der **Modal Split** wird sich dadurch weiter leicht zu Gunsten der Straße verschieben

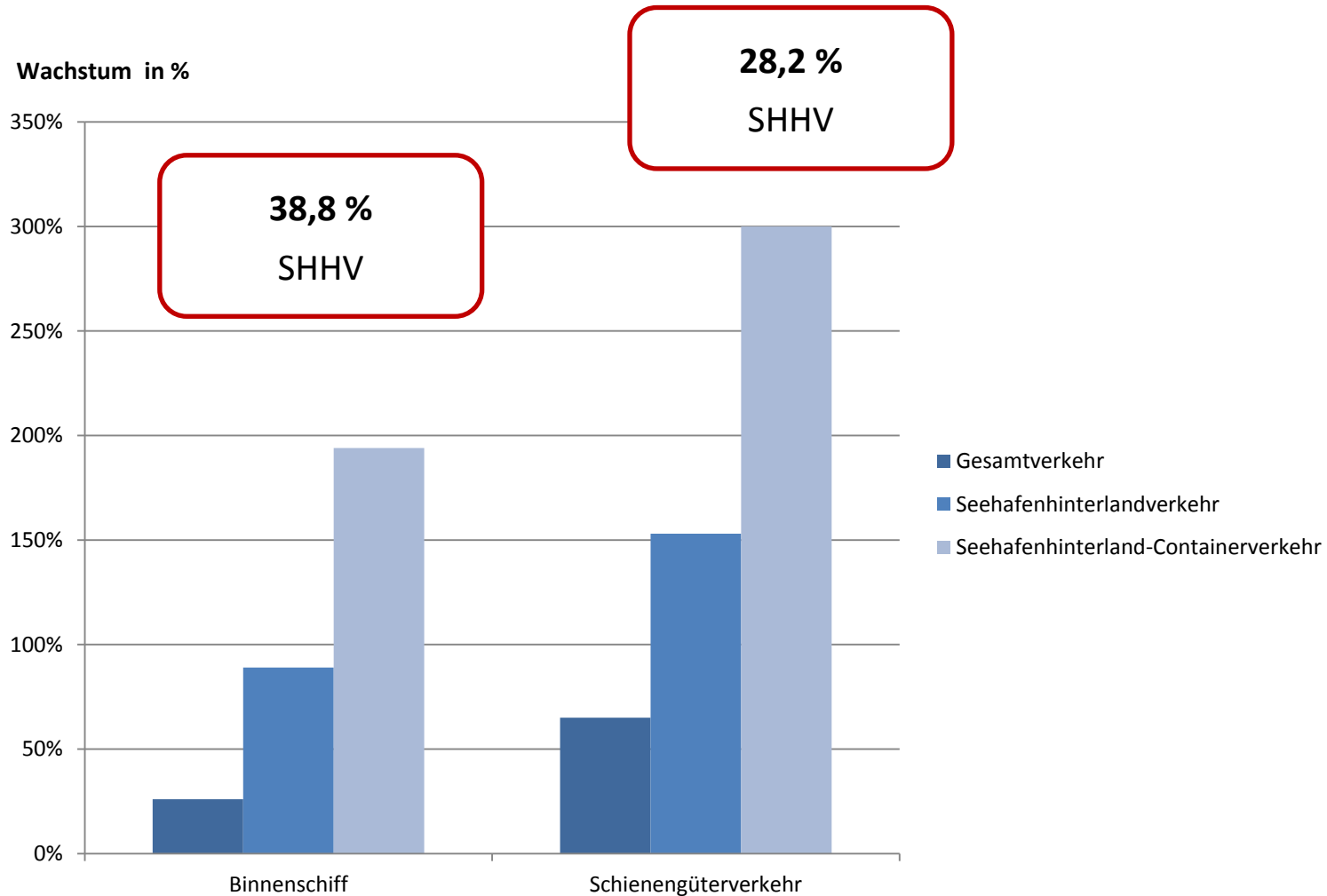
Güterstruktureffekt als Einflussfaktor auf den Modal Split



Wie entwickelt sich der Straßengüterverkehr?

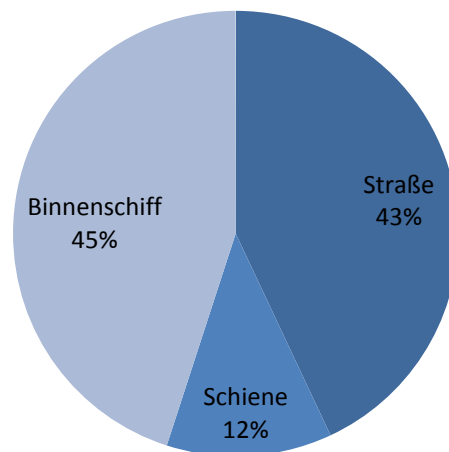
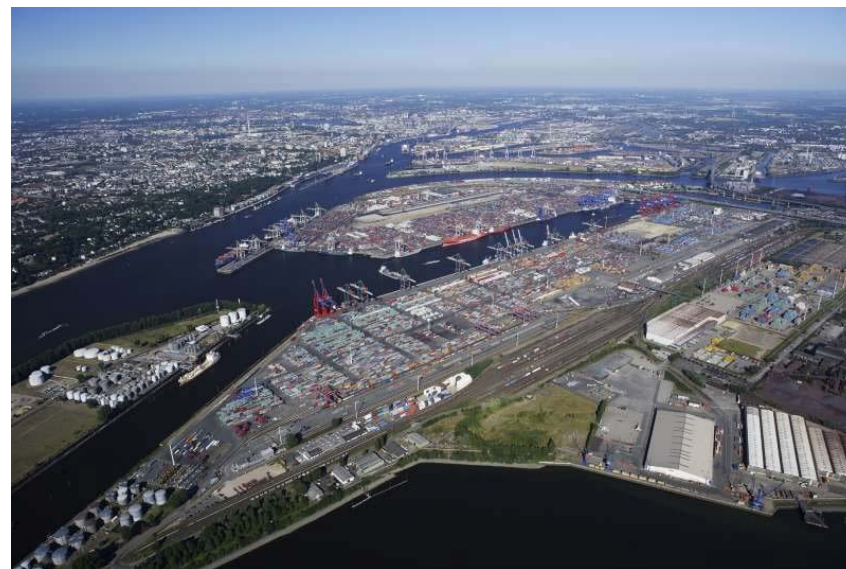
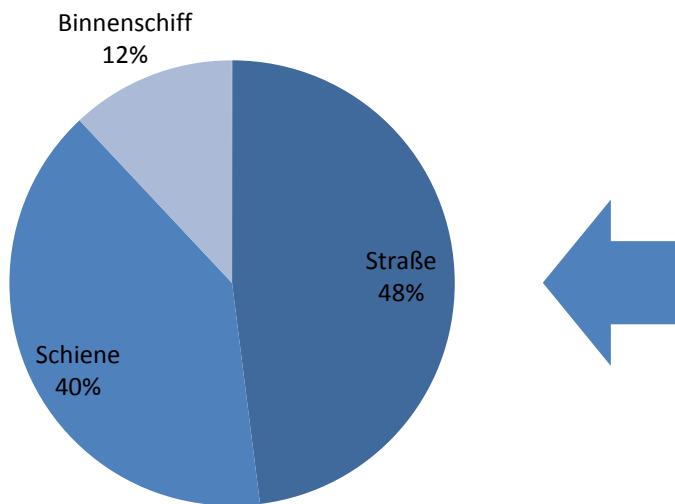


Wo liegen die Potenziale von Schiene und Binnenschiff?



Datenquelle: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen (BVU/ITP)

Modal Split im SHHV der Nordrange-Häfen



Warum haben Schiene und Binnenschiff gerade im SHHV erhebliches Potenzial?

	2004 (Mio. tkm)	2025 (Mio. tkm)
Schiene	16.900	42.800
Binnenschiff	16.500	31.100

- ➔ lange Distanzen
- ➔ große und regelmäßige Volumina
- ➔ Punkt-zu-Punkt-Verkehre
- ➔ Konzentration auf große Transportkorridore
- ➔ hoher Anteil des Containerverkehrs (Kombinierter Verkehr)

Wie hoch ist das Verlagerungspotenzial im Kombinierten Verkehr?

Lkw-Fahrten 2007	Alle Fahrten		Fahrtweite > 300 km	
	absolut	Anteil	absolut	Anteil
Zahl der Lkw-Fahrten	252,8 Mio.	100 %	27,9 Mio.	100 %
- mit Containern/Wechselaufbauten	52,1 Mio.	20,6 %	6,7 Mio.	24,0 %
- mit palettierten/gebündelten Gütern	69,5 Mio.	27,5 %	8,9 Mio.	31,9 %
- mit Schütt- und Sondergütern	131,1 Mio.	51,9 %	12,3 Mio.	44,1 %

- 80 % der Fahrten führen über **weniger als 300 km** und sind damit nicht KV-tauglich
- 10 % der Fahrten sind **aus technischen Gründen** (z.B. Ladungsgröße) nicht verlagerbar
- 10 % der Lkw-Fahrten sind **grundsätzlich auf den KV verlagerbar**. Dies sind
 - 397 Mio. t pro Jahr bzw. **10,9 %** des Gesamt-Güteraufkommens
 - etwa die **sechsfache Menge** des heutigen Aufkommens im KV

Erwartungen an den Kombinierten Verkehr in Baden-Württemberg

	2004 (Mio. tkm)	2025 (Mio. tkm)	2025 (Anteil)
Schiene	2.148	3.905	33,8 %
Binnenschiff	516	1.290	14,9 %

- Der Kombinierte Verkehr bildet ein **Kern-Geschäftsfeld** für den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt
- Die Möglichkeiten zur **Abschöpfung dieses Potenzials** hängt insbesondere ab von
 - Seehäfen
 - Leistungsfähigkeit der großen Verkehrsachsen
 - Hinterlandterminals / Binnenhäfen
 - Effizienz der Straße im Vor- und Nachlauf

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!