

Transportströme von und nach Baden-Württemberg

Mannheim, 18. Mai 2011

Martin Brandt

Geschäftsstellenleiter LogBW, Kornwestheim



Baden-Württemberg

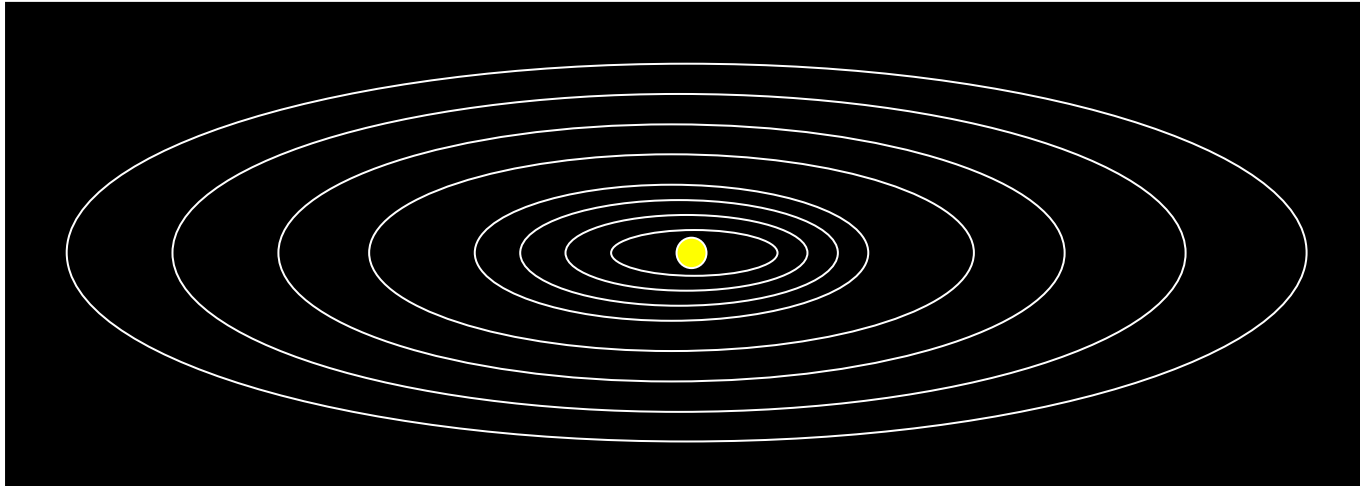


investition in
Ihre Zukunft !

RWB
EFRE
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung

Größenordnung des gesamten Transportvolumens

- Sehr abstrakt: Tonnen, Kubikmeter, Euro – immer „Millionen“ und „Milliarden“
- Gefahrene Lkw-Kilometer auf deutschen Autobahnen (mautpflichtig, daher Lkw ab 12t konkret erfasst): 27 Mrd. km.
- Lkw-Fahrleistung in Deutschland: Einmal ums Sonnensystem.



Größenordnung des Transportvolumens

- Hinzu kommen
 - die Fahrten auf den übrigen Straßen,
 - die leichten Lkw und Lieferwagen,
 - die übrigen Verkehrsträger (Schiene, Wasser, Luft und Rohrleitungen).
- Und das ist dann nur der Wirtschaftsverkehr.
- Unvorstellbar, obwohl
 - man den Verkehr sehr gut sehen kann,
 - die einzelne Verkehrssituation meist recht übersichtlich ist,
 - und am Ende immer ein einfacher Be- oder Entladevorgang steht.



Relevante Ströme

Was sind Seehafen-Hinterlandverkehre?

- Fast alle Übersee-Verkehre (außer Luftfracht),
- etliche Europa-Verkehre.

Also für Baden-Württemberg nicht:

- Regionalverkehre,
- Verkehre mit anderen Bundesländern,
- Transitverkehre.

Relevante Ströme

- Die meisten Transporte finden im Nahbereich statt.
- Wegen der größeren Transportentfernung sind die an sich wenigen Fernverkehre von der Transportleistung her grob ebenso bedeutend, sie konzentrieren sich zudem auf weniger Verkehrswege (Autobahnen, Hauptstrecken).

Im- und Exporte Baden-Württembergs über die Bundesgrenze, 2010

- Export: **38 Mio. t,** **154 Mrd. €**
- Import: **55 Mio. t,** **128 Mrd. €**

Deutlich mehr Import als Export.

zusammen gut zehnmal die im Hafen Mannheim umgeschlagene Masse.

Aber:

- Ein Kilo Exportgut ist mit ca. 4 € bewertet,
- ein Kilo Importgut mit ca. 2,50 €.

Im- und Exporte Baden-Württembergs über die Bundesgrenze, 2010

- Export: 38 Mio. t, 154 Mrd. €
- Import: 55 Mio. t, 128 Mrd. €

Davon Fertigwaren:

- Export: 15 Mio. t, 134 Mrd. €
- Import: 14 Mio. t, 100 Mrd. €

Bei voller Auslastung nach Gewicht:

Ca. 100 Rheinschiffe / Werktag, oder

Ca. 200 Güterzüge / Werktag, oder

Ca. 12.000 schwere Lkw / Tag.



Im- und Exporte Baden-Württembergs von und nach Übersee 2010

- Export: 4 Mio. t, 50 Mrd. €
- Import: 13 Mio. t, 38 Mrd. €

Ein Kilo Übersee-Exportgut ist mit ca. 12,50 € bewertet,
ein Kilo Übersee-Importgut mit ca. 2,90 €.



Luftfracht

- **Luftfracht** ist wertmäßig bedeutend, aber nach Masse nicht so relevant. Andererseits: Besonders geringes spezifisches Gewicht.
- Summe Baden-Württemberg ca. 0,5 Mio. t, fast alles getruckt.



Containerverkehre

- Grobe Schätzung der **containerisierbaren** Übersee- und weiteren Hinterlandverkehre: Derzeit max. 1 Mio. TEU (10 Mio. t) / Jahr.
 - Ca. 10% über Kornwestheim,
 - Ein Mehrfaches über Mannheim / Ludwigshafen,
 - wesentliche Mengen auch über Ulm und die anderen Bahn- und Schiffsterminals am Oberrhein.



Was bedeuten diese Zahlen für den Verkehr?

- Für den Transport ist neben der Masse auch das **Volumen** wichtig. Das wird statistisch nicht erfasst, wir können es trotzdem brauchbar schätzen.
- Für containerisierte Warenströme gilt im Durchschnitt näherungsweise:
 $1 \text{ TEU} = 10 \text{ t} = 33 \text{ m}^3$;
=> Spezifisches Gewicht: ca. 0,3.
- Spezifisches Gewicht von 0,3 entspricht der optimalen Beladung von Lkw: Sowohl die Last- als auch die Volumengrenze werden voll ausgenutzt.

Beispiel Kfz

- Export: 1,3 Mio. t, **23 Mrd. €**
grob gerechnet ca. **0,8 Mio. Pkw**,
zum durchschnittlichen Exportwert von gut 28.000 €.
- Import: 0,35 Mio. t, **3,2 Mrd. €**
grob gerechnet knapp **0,25 Mio. Pkw**,
zum durchschnittlichen Importwert von ca. 13.000 €.

Fahrgestelle, Karosserien, Motoren, Teile und Zubehör für Kfz:

- Export: 0,9 Mio. t, 10 Mrd. €
- Import: 0,8 Mio. t, 7 Mrd. €

Umrechnung in Transportvolumina (Bahn)

10.000 Tonnen Fracht bedeuten (näherungsweise)

- bei Beladung mit Metallen / schwerem Schüttgut:
ca. 7 – 8 Züge,
- bei Beladung mit Containern / intermodalen Verkehren:
ca. 15 Züge,
- bei Beladung mit Kfz:
ca. 35 – 40 Züge.



Umrechnung in Transportvolumina



Auf Schiffen und Lkw ist dieser Effekt auch vorhanden, aber deutlich kleiner.

Andererseits sind Hinterlandverkehre vergleichsweise bahnaffin.

Tatsächliches Volumen des Hinterlandverkehrs

- Durch den Volumeneffekt beim Transport leichter Güter ist davon auszugehen, dass erheblich mehr Transporte erforderlich sind, als die Berechnung aufgrund der Masse ergeben würde.
- Neben Überseeverkehren werden noch etliche europäische Verkehre über die Seehäfen abgewickelt, sind also Hinterlandverkehre.
- In der Summe dürften die Hinterlandverkehre also mindestens ein Drittel der Werte ausmachen, die für den gesamten Außenhandel aufgrund der Masse errechnet wurden:

Beide Richtungen zusammen:

Ca. 35 Rheinschiffe / Werktag, oder

Ca. 70 Güterzüge / Werktag, oder

Ca. 4.000 schwere Lkw / Tag.

(grobe Schätzung)

Wertung

- Diese Mengen laufen im Wesentlichen über einen Fluss, drei Autobahnen und drei Bahn-Fernstrecken.
- Trotz gelegentlichem Hoch- und Niedrigwasser, Berufs- und Urlaubsverkehr sowie getakteten Personenverkehren wären sie an sich problemlos durchzuschleusen.
- Aber:
Auf den Routen liegen noch andere Fernverkehre.
Hinzu kommen mindestens Hinterlandverkehre der Schweiz, Norditaliens, Hessens und von NRW.
- Auch können an beiden Enden die Terminalkapazitäten begrenzt sein.

Kontakt

- **Martin Brandt**
KLOK Kooperationszentrum Logistik e. V.
Logistik-Netzwerk Baden-Württemberg „LogBW“
Stammheimer Straße 10
70806 Kornwestheim
- brandt@logbw.de
- Tel. 07154 965 00 51



KLOK
Kooperationszentrum
Logistik e. V.

LogBW

Logistik-Netzwerk Baden-Württemberg

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Baden-Württemberg

