IHK Industrie- und Handelskammer zu Schwerin

IHK-JAHRESTHEMA 2014
Deutschland im Wettbewerb
Gutes sichern · Neues wagen

Nutzen und Entwicklung des Güterkraftverkehrs

Dr. Dorothee Crayen

Industrie- Handelskammer zu Schwerin
Geschäftsbereichsleiterin Standortpolitik, International

Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern
7. Werkstattgespräch am 28. Januar 2014

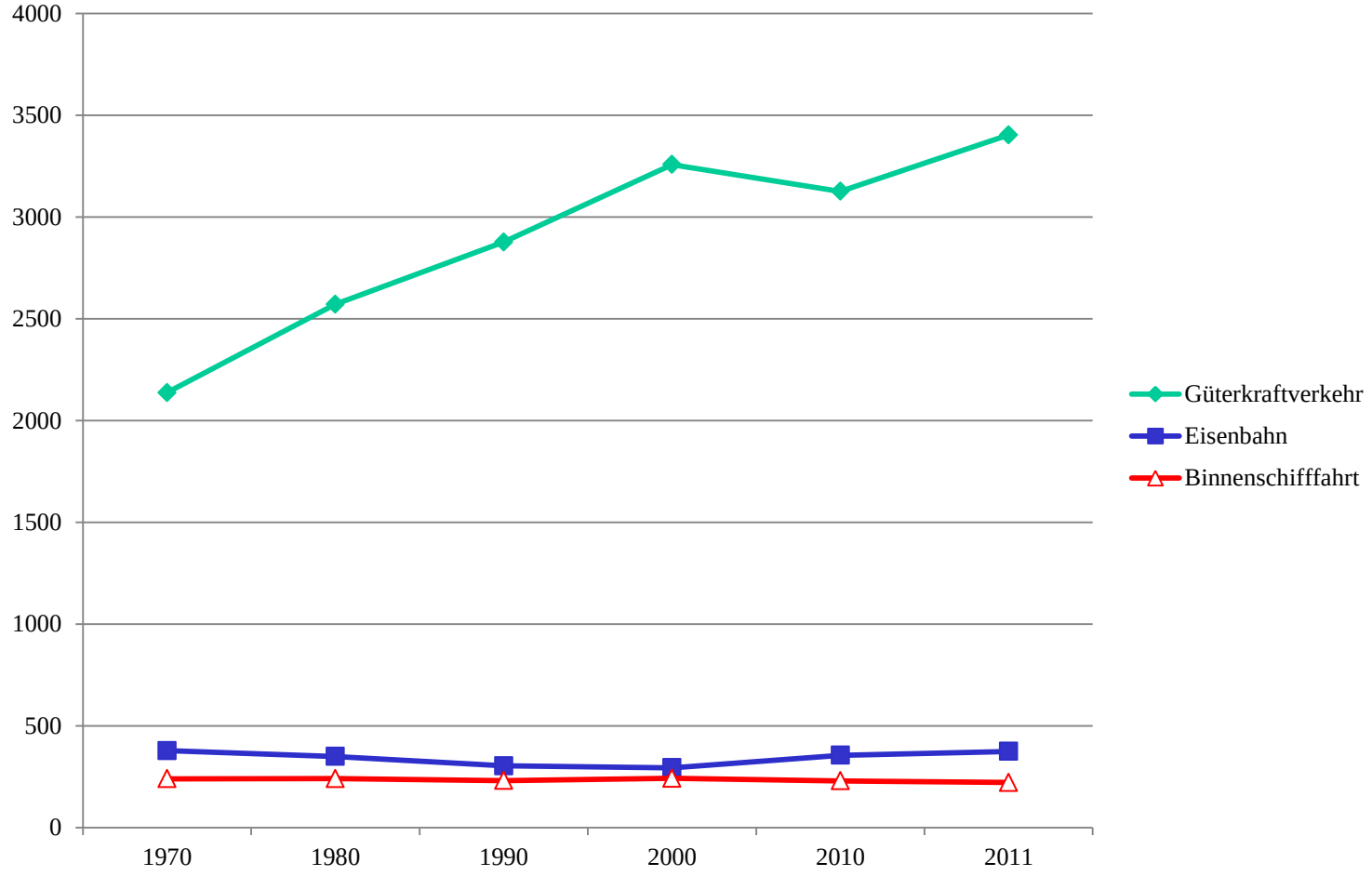
Zahlen, Daten Fakten des deutschen Verkehrs

- Straßennetz (außerorts): 230.702 km
- Schienennetz: 37.877 km
- Länge der Wasserstraßen: 7731 km
- Bestand an PKW: 43,431 Mio.
- Bestand an LKW: 2,579 Mio.

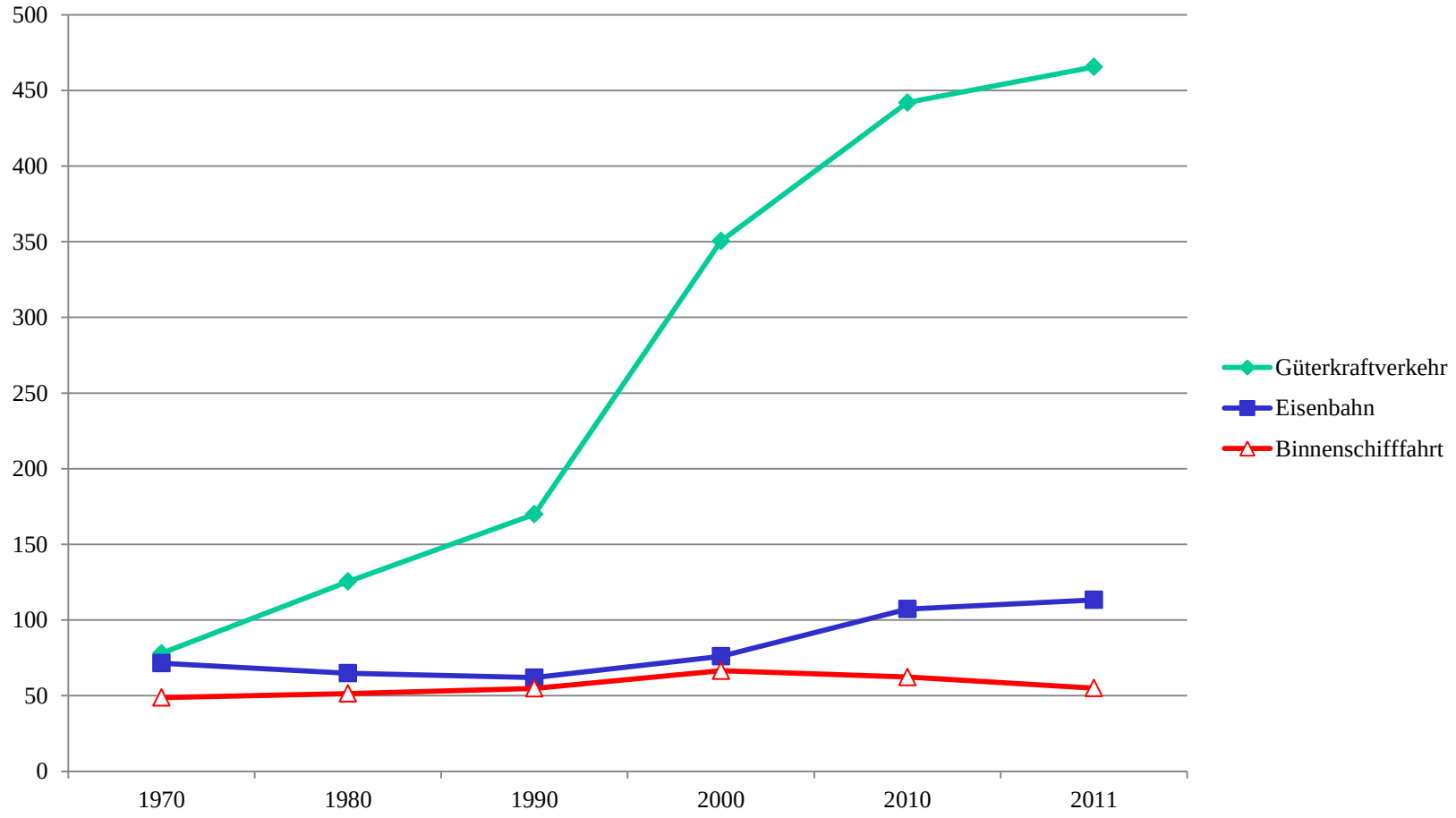
Transportleistung Straßengüterverkehr und reales Bruttoinlandsprodukt im Bundesgebiet

Quelle: DIW, Berlin, ITP, München, eigene Darstellung

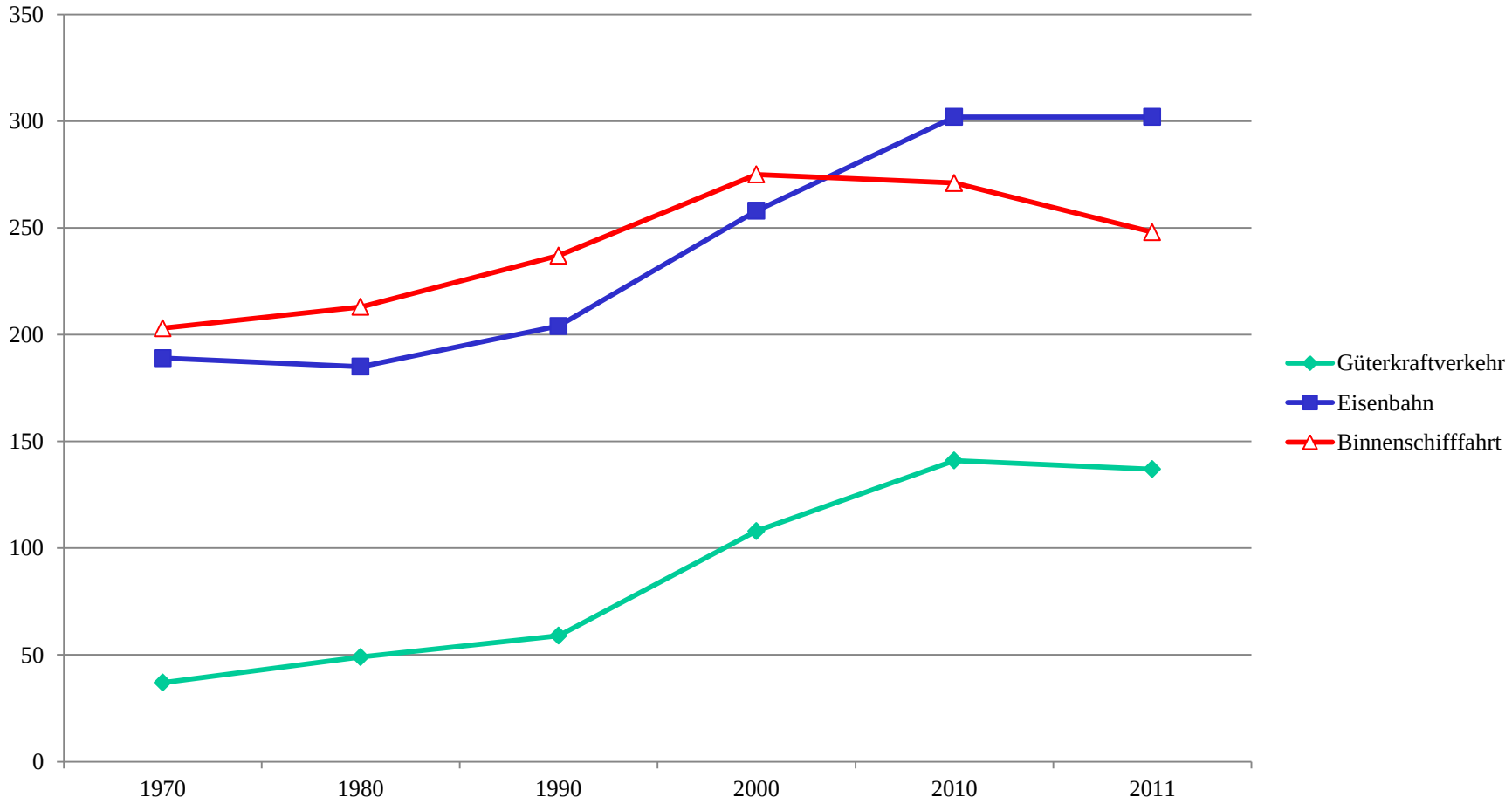
Entwicklung der Gütermenge nach Verkehrsträger in Mio. Tonnen



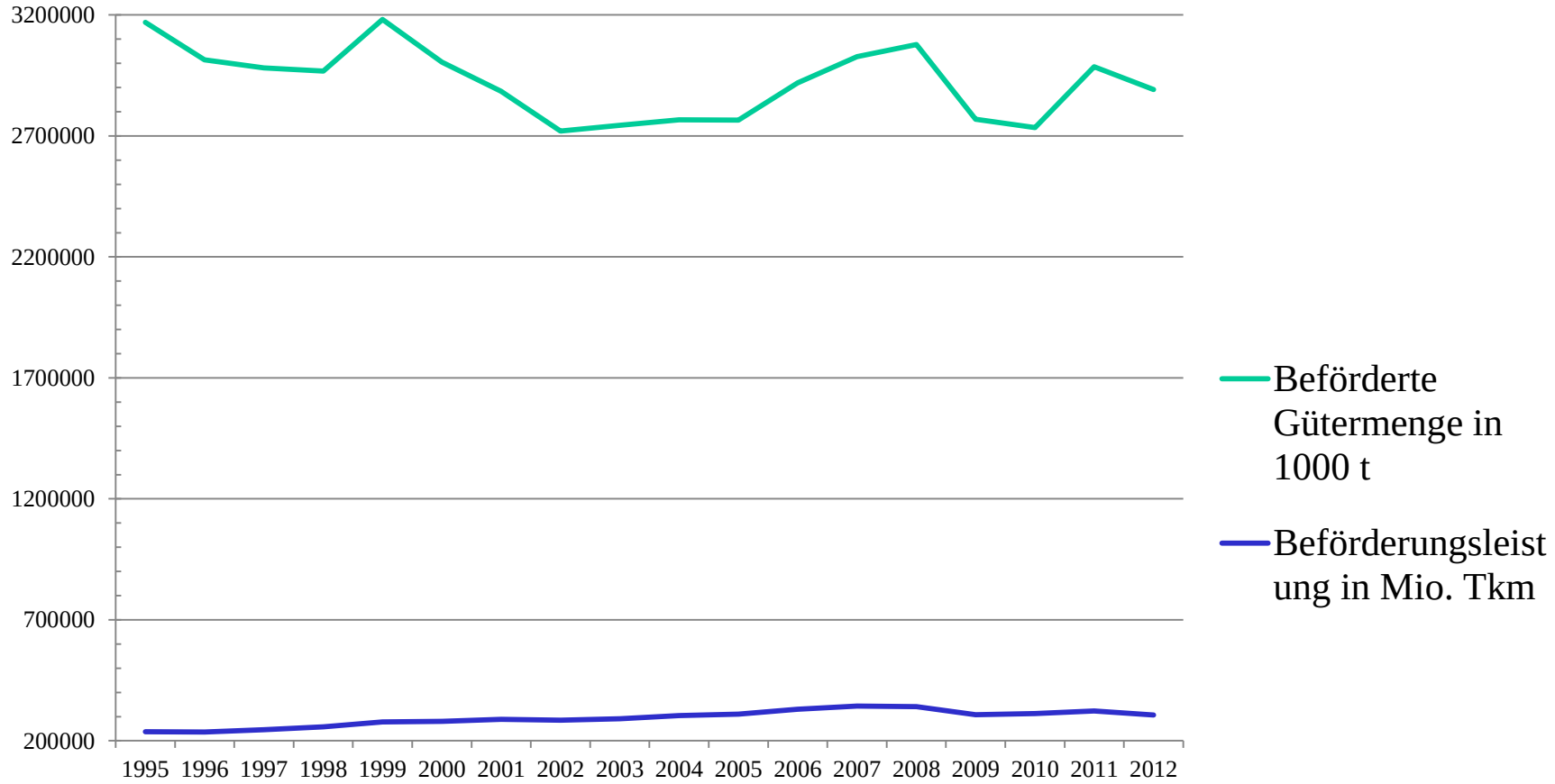
Entwicklung der Transportleistung nach Verkehrsträger in Mrd. Tonnenkilometern



Entwicklung der durchschnittlichen Versandweite in km



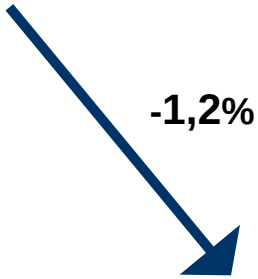
Beförderte Menge und Beförderungsleistung (Straßengüterverkehr)



Gesamtentwicklung des Güterverkehrs in Deutschland

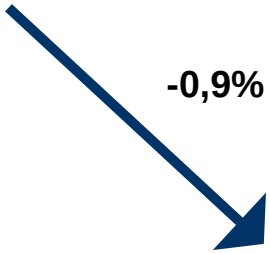
(1. Halbjahr 2013 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2012)

beförderten Gütermenge



1,61 Mrd. t

Verkehrsleistung



218,8 Mrd. tkm

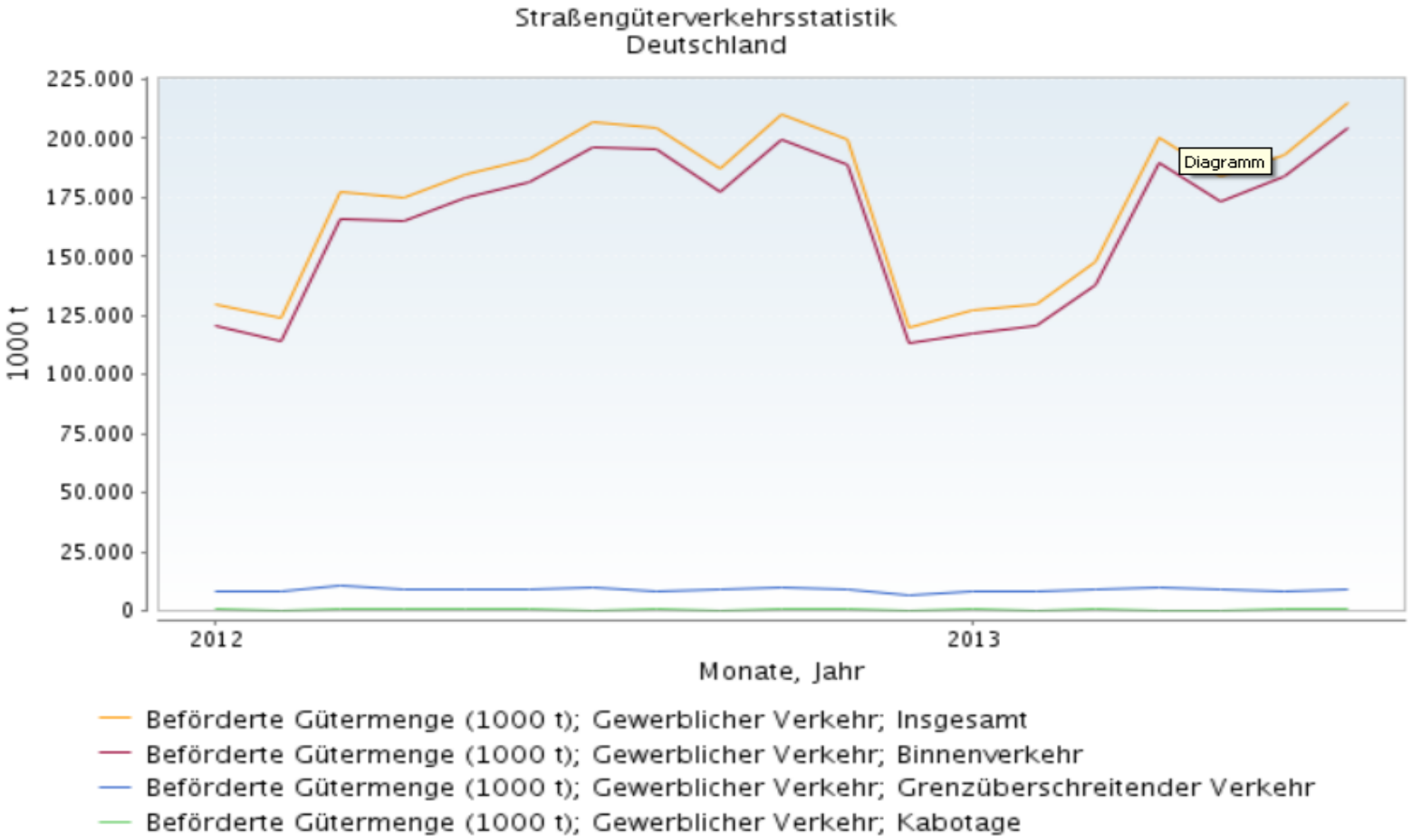
(Quelle: BAG, Marktbeobachtung Güterverkehr, Bericht Herbst 2013)

Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	1. Hj. 2012	1.Hj 2013	Veränderungen in %	1. Hj. 2012	1. Hj. 2013	Veränderungen in %
	In Mio. t			in Mrd. tkm		
Schienengüterverkehr	182,0	181,1	-1,1	54,8	53,8	-2,4
Binnenschifffahrt	110,1	111,5	1,3	28,9	29,4	1,9
Straßengüterverkehr (1)	**1.339,3**	**1.319,5**	**-1,5**	**137,2**	**135,6**	**-1,1**
Gesamter Güterverkehr	1.631,4	1.612,1	-1,2	220,9	218,8	-0,9
(1) Davon Werksverkehr	361,915	342,908	-5,3	20,990	20,222	-3,7
(1) Davon gewerblicher Verkehr	977,390	976,548	-01	116,173	115,412	-0,7

(Quelle: BAG, Marktbeobachtung Güterverkehr, Bericht Herbst 2013)

Beförderte Gütermenge und Beförderungsleistung (Straßengüterverkehr): Deutschland, Monate, Verkehrsart, Verkehrswege



Quelle: Destatis

8 Verbraucherpreisindex für den Bereich Verkehr *)

Consumer price index *)
Transport

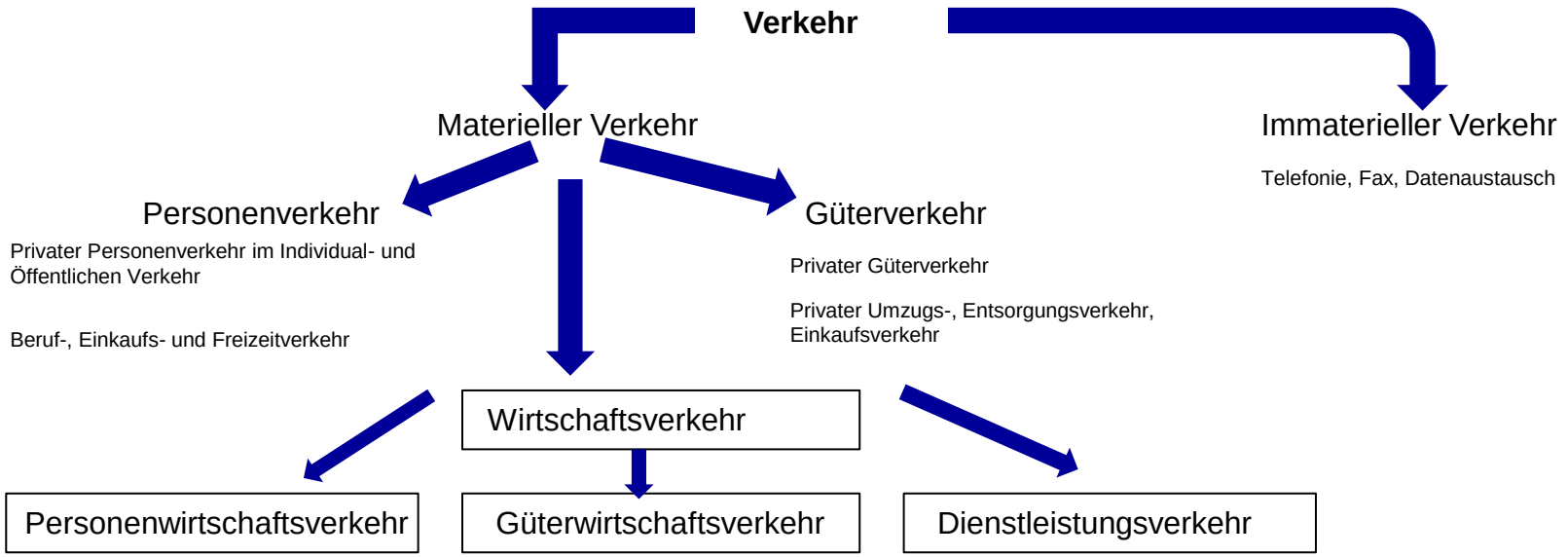
2010 = 100

Jahr 1) *Year* / Monat *Month*	Verkehr insgesamt *Transport total*	Davon / Of which: Kauf von Fahrzeugen *purchase of vehicles*		Waren und Dienstleistungen für Fahrzeuge *Goods and services for vehicles*			Verkehrsdienstleistungen *transport services*
		zusammen *total*	darunter / *of which*: Kraftwagen (ohne Wohnmobile) *motor cars (excluding campers)*	zusammen *total*	darunter / *of which*: Kraft- und Schmierstoffe *fuels and lubricants*	darunter / *of which*: Wartung und Reparatur *maintenance and repair*	
2001	80,5	91,0	90,8	77,4	71,5	81,3	74,2
2002	82,1	92,3	92,1	78,9	73,2	83,5	76,5
2003	83,8	93,1	92,9	81,0	76,6	85,2	78,4
2004	85,9	94,0	94,0	83,5	79,9	87,0	80,4
2005	89,3	94,4	94,6	88,4	86,1	88,8	83,7
2006	92,0	96,0	96,2	91,4	90,9	90,3	87,2
2007	95,5	99,4	99,7	94,9	94,5	93,9	90,6
2008	98,6	100,0	100,3	99,0	100,9	96,4	94,7
2009	96,7	100,0	100,2	94,9	90,1	99,3	98,0
2010	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2011	104,5	100,9	100,8	106,3	111,2	102,3	103,2
2012	107,7	101,0	100,9	110,5	117,4	105,1	107,5

Quelle: Destatis

Wirtschaftsverkehr – Was ist das eigentlich?

Zum Wirtschaftsverkehr zählen Ortsveränderungen, die eine geschäftliche oder dienstliche Zielsetzung verfolgen.



(Quelle: TU Berlin, 2012, Zentrum Technik und Gesellschaft, Bereich Mobilität und Raum)

Bestimmungsgrößen des Wirtschaftsverkehrs

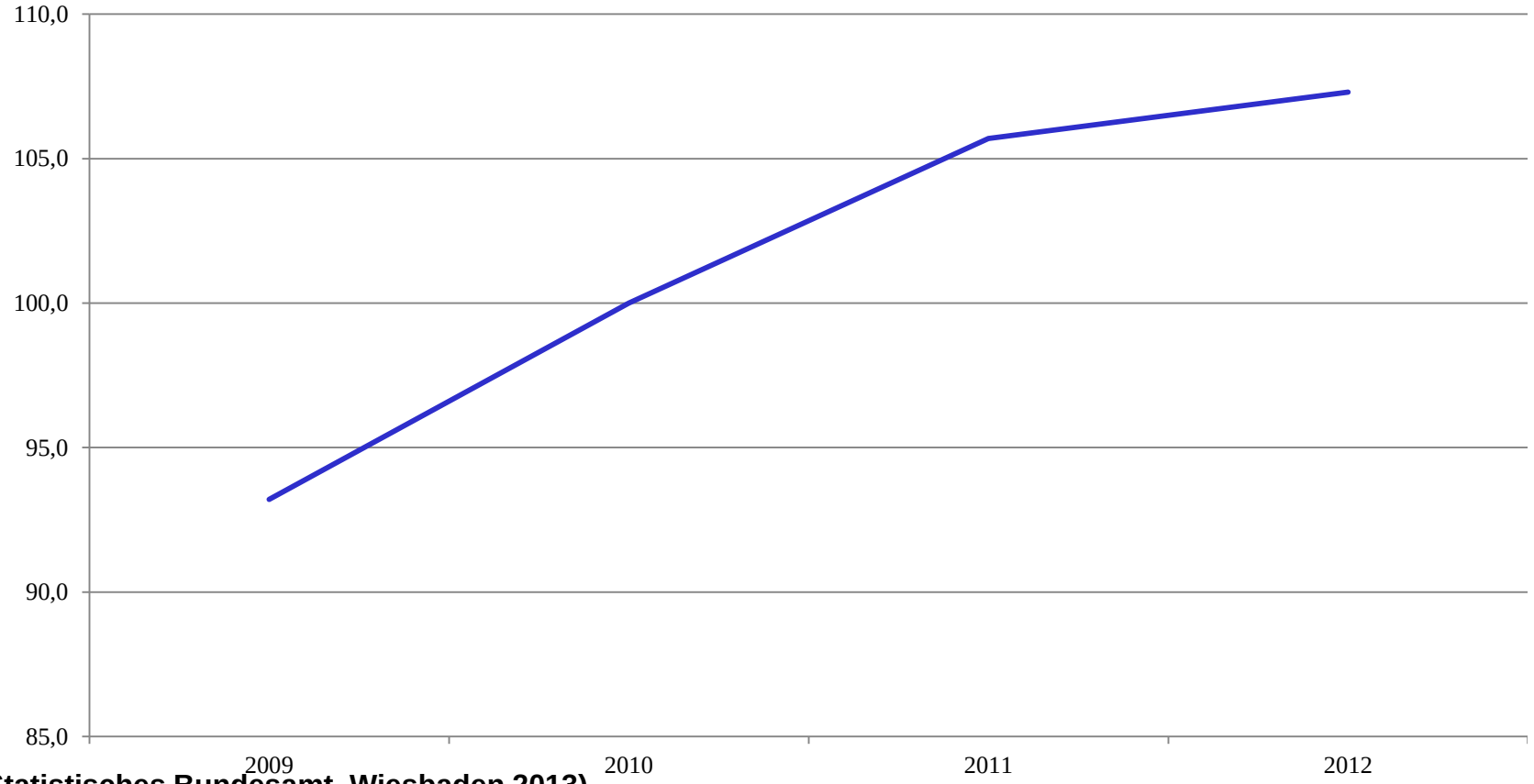
- Wirtschaftsverflechtungen, Märkte, Preise
- Verkehrsnetze, Verkehrsträger, Verkehrsangebote, Transportpreise
- Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen
- politische Rahmenbedingungen
- Wandlungsprozesse in der Gesellschaft

Veränderte Rahmenbedingungen durch Strukturwandel

- Neue Produktionskonzepte
- Neue Logistikkonzepte
- Veränderte Anforderungen an den Wirtschaftsverkehr

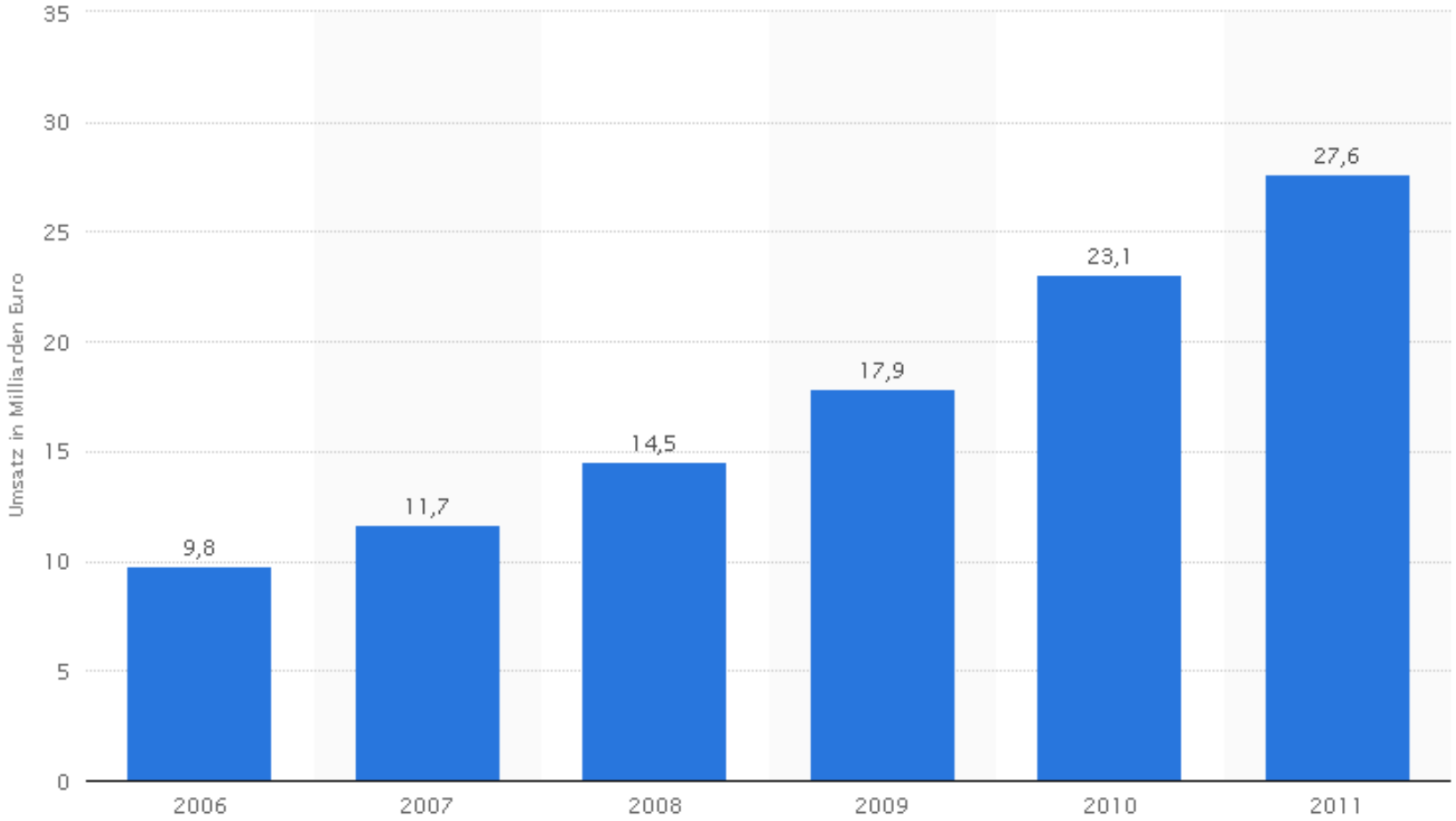
Versandtätigkeit steigt

(Entwicklung des Umsatzes 2009 bis 2012)

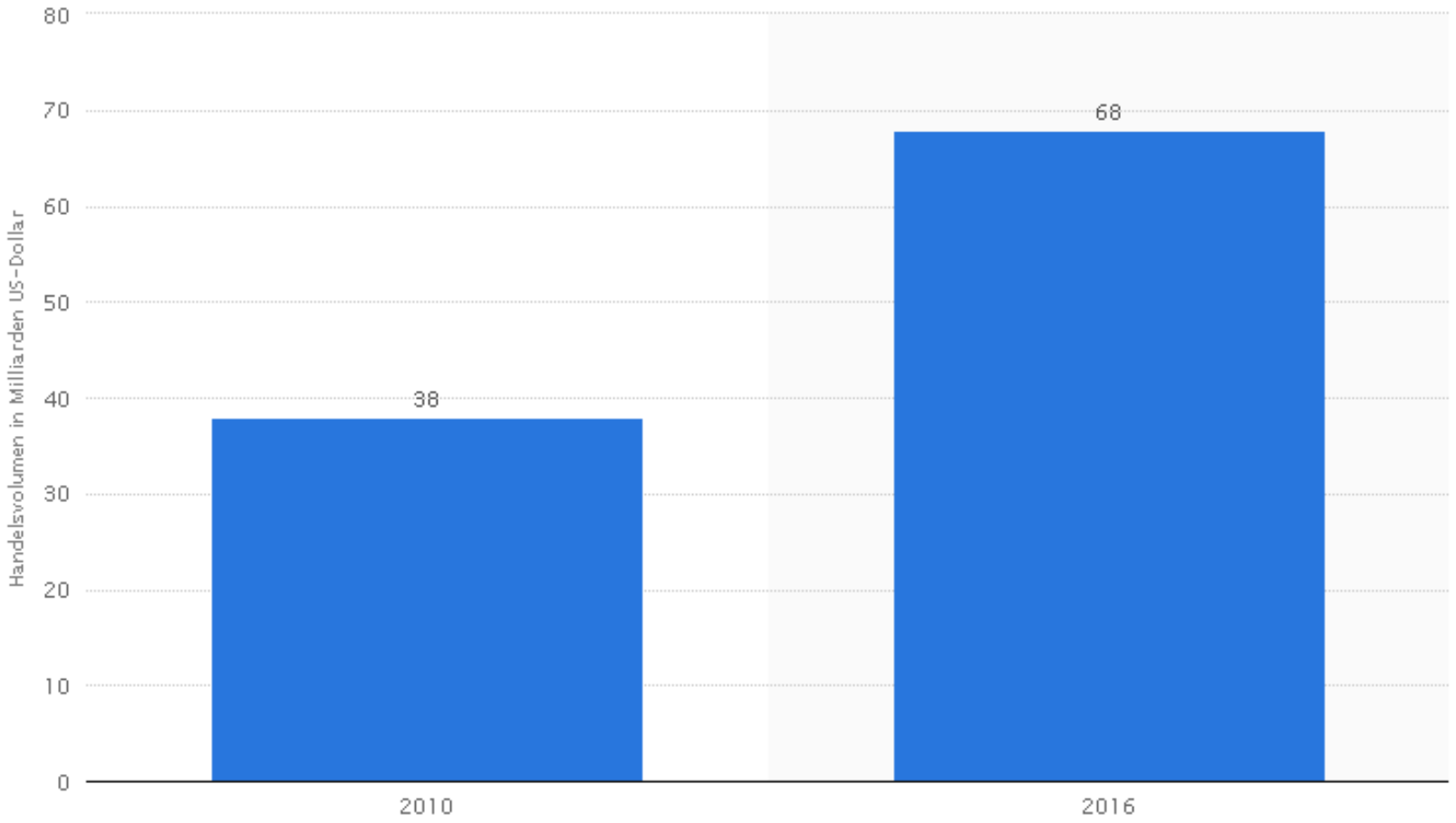


(Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2013)

Umsatz im Internethandel in Deutschland von 2006 bis 2011 (in Milliarden Euro)



Handelsvolumen des Online-Handels in Deutschland in 2010 und Prognose für 2016 in Milliarden US-Dollar



Straßenverkehrslärm

- **Straßenverkehrslärm ist der Lärm von Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen.**
  Gewerbelärm umfasst auch Fahrzeuglärm auf Betriebsgeländen.
  Nachbarschaftslärm ist auch Fahrzeuglärm auf privaten Grundstücken. (TA Lärm)

- **Lärm ist unerwünschter Schall, also all das was uns tatsächlich stört.**
  Laute Musik ist eben „Musik in unseren Ohren“.

- **Lärm ist immer subjektiv.**

- **Wir werden also maximal „beschallt“.**

- **Schall wird dann zu Lärm, wenn er belästigt, stört oder die Gesundheit beeinträchtigt.**

- **Lärm ist kein physikalisches, sondern ein psychologisch-medizinisches Phänomen.**

- **Lärm ist nicht messbar.**

- **Schall ist messbar. (Schalldruckpegel dB)**

- **Schallemission ist die Erzeugung und Abstrahlung von Geräuschen.**

- **Schallimmission ist die Einwirkung von Schall auf Gebiete.**

- **Lärm lässt sich nicht so einfach addieren:**
- **1 Pkw mit 70 dB + 1 Pkw mit 70 dB = 73 dB und damit ist dieser Unterschied gerade einmal wahrnehmbar**
- **10 Pkw mit je 70 dB ergeben eine Lärmerhöhung um 10 dB und damit eine Verdoppelung der subjektiven Lautstärke.**
- **Das heißt 10 Autos sind also subjektiv doppelt so laut wie 1 Auto.**
- **10 Lkw machen soviel Krach wie 100 Pkw**

Lärmminderung und Luftreinhaltung mit Augenmaß!

- **Vorrang für passive Lärmschutzmaßnahmen: z. B. Lärmschutzfenster, schallisolierende Bepflanzungen, Schallschutzflächen**
- **lärmdämmende Fahrbahnbeläge (Flüsterasphalt) mit bündigen, glatten Fahrbahnoberflächen und Sicherung eines optimalen Erhaltungszustandes**
- **Verstetigung des Verkehrsflusses in den Städten und Ortslagen durch Optimierung der Steuerung von Lichtsignalanlagen und Verkehrsleitsystemen (grüne Welle)**
- **keine Verkehrseinschränkungen durch Um- und Rückbau von Verkehrsinfrastruktur, in deren Folge die Leistungsfähigkeit eingeschränkt wird**

Lang-Lkw (modulare Fahrzeugkombinationen 25,25 m)

- 2 Lang-Lkw sparen 1 herkömmlichen Lkw
- Verringerung der Lärmemission durch weniger Lkw
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, da weniger Lkw auf den Straßen verkehren
- gegenwärtig in Deutschland zulässig:
  - Fahrzeug Maximallänge von 16,50 m für Sattelkraftfahrzeuge
  - 18,75 m für Gliederzüge bei Einhaltung aller vorgeschrieben Teillängen
- Verbesserung des Verkehrsflusses durch Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit gerade auf den hochbelasteten Autobahnen

Beförderungsmenge nach Hauptverkehrsrelationen und Verkehrsträgern 2012

Verkehrsträger	Einheit	Insgesamt	innerdeutscher Verkehr	Davon grenzüberschreitender		Durchgangs-verkehr
				Versand	Empfang	
X = Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll.						
Eisenbahn	1 000 Tonnen	366 140	247 117	45 286	58 226	15 512
Binnenschifffahrt	1 000 Tonnen	223 170	54 569	48 248	100 041	20 313
Seeverkehr	1 000 Tonnen	295 103	3 567	115 977	175 559	X
Straßenverkehr inländischer Lastkraftwagen[1]	**1 000 Tonnen**	**2 891 308**	**2 760 640**	**65 595**	**47 797**	**1 143**
			Veränderung zum Vorjahr			
Eisenbahn	%	-2,3	-3,9	-2,1	3,4	3,7
Binnenschifffahrt	%	0,5	-0,4	2,9	-1,6	8,6
Seeverkehr	%	0,8	10,7	3,1	-0,9	X
Straßenverkehr inländischer Lastkraftwagen[1]	%	-3,2	-2,9	-6,7	-6,3	-31,3

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

Verlagerungsproblematik

- Im Vergleich zur Eisenbahn, die 181,1 Mio. Tonnen Güter im 1. Hj. 2013 transportierte, wurden im Straßengüterverkehr im gleichen Zeitraum 1.319,5 Mio. Tonnen transportiert. Das ist das 7,3 fache.

- Wollte man nur 2 % der Lkw und 0,2 % der Pkw auf die Schiene verlagern, müsste man dafür 26 Mrd. Euro bei der Eisenbahn investieren !

- Will die Schiene die Straße 2025 um nur 10 % ihrer Verkehrsleistung im Personenverkehr entlasten müsste sie ihre Verkehrsleistung (2010) um 123 % erhöhen!

- Für den Güterkraftverkehr heißt das für 2025:
  20 % weniger auf der Straße = 132 % mehr auf die Schiene

Verkehrsverlagerungsproblematik

Anforderungen der Wirtschaft an den Güter und Warentransport

Wahl des Verkehrsträger erfolgt über die Transportqualität Verkehrsträger muss kurzfristig verfügbar und schnell sein:

- Transport muss schonend erfolgen
- Verkehrsträger muss auch kleine Sendungen wirtschaftlich transportieren können
- Verkehrsträger muss in der Fläche präsent sein (Netzdichte)
- Verkehrsträger muss komplette Lösungen anbieten, die neben dem Transport auch Lagerhaltung, fertigungssynchrone Anlieferung, und weitere logistische Leistungen beinhalten
- Wirtschaft braucht möglichst ungebrochene Haus-Haus-Verkehre

Würde man die Verkehrsleistung von Bahn und Binnenschiff um jeweils 20 % erhöhen, könnte man sie im Straßengüterverkehr lediglich um knapp 5 % verringern!

Fazit: nur der Straßengüterverkehr erfüllt diese Anforderung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Dorothee Crayen
Industrie- und Handelskammer zu Schwerin
Geschäftsbereichsleiterin Standortpolitik, International
Tel.: 0385 5103-201
Fax: 0385 5103-9201
crayen@schwerin.ihk.de
www.ihkzuschwerin.de