



Langfristige Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland, Europa und der Welt – Konsequenzen für die Verkehrspolitik

Unterlagen zum Referat anlässlich des
3. Neuss Düsseldorf Hafentags

Neuss, 21. Mai 2010

Dr. Stefan Rommerskirchen, Geschäftsführer ProgTrans AG (Basel)

Übersicht

1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung

2. Demographische Entwicklung

3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel

4. Entwicklung der Transportintensitäten

5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs

6. Resümee

Übersicht

- 1. Determinanten des Güterverkehrs:
Welche Einflüsse sind zu beachten?**
- 2. Demographische Entwicklung:
Schlüsselgrösse aller Verkehrsbedürfnisse**
- 3. Wirtschaftsentwicklung, Arbeitsteilung und Handel:
Zentrale Treiber des Güteraustauschs**
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten:
Brücke zu den Güterverkehrsprognosen**
- 5. Perspektiven der Güterverkehrsnachfrage:
Langfristprognosen für Deutschland, Europa und die Welt**
- 6. Fazit aus unseren Prognosen:
Zentrale Herausforderungen an die Verkehrspolitik**

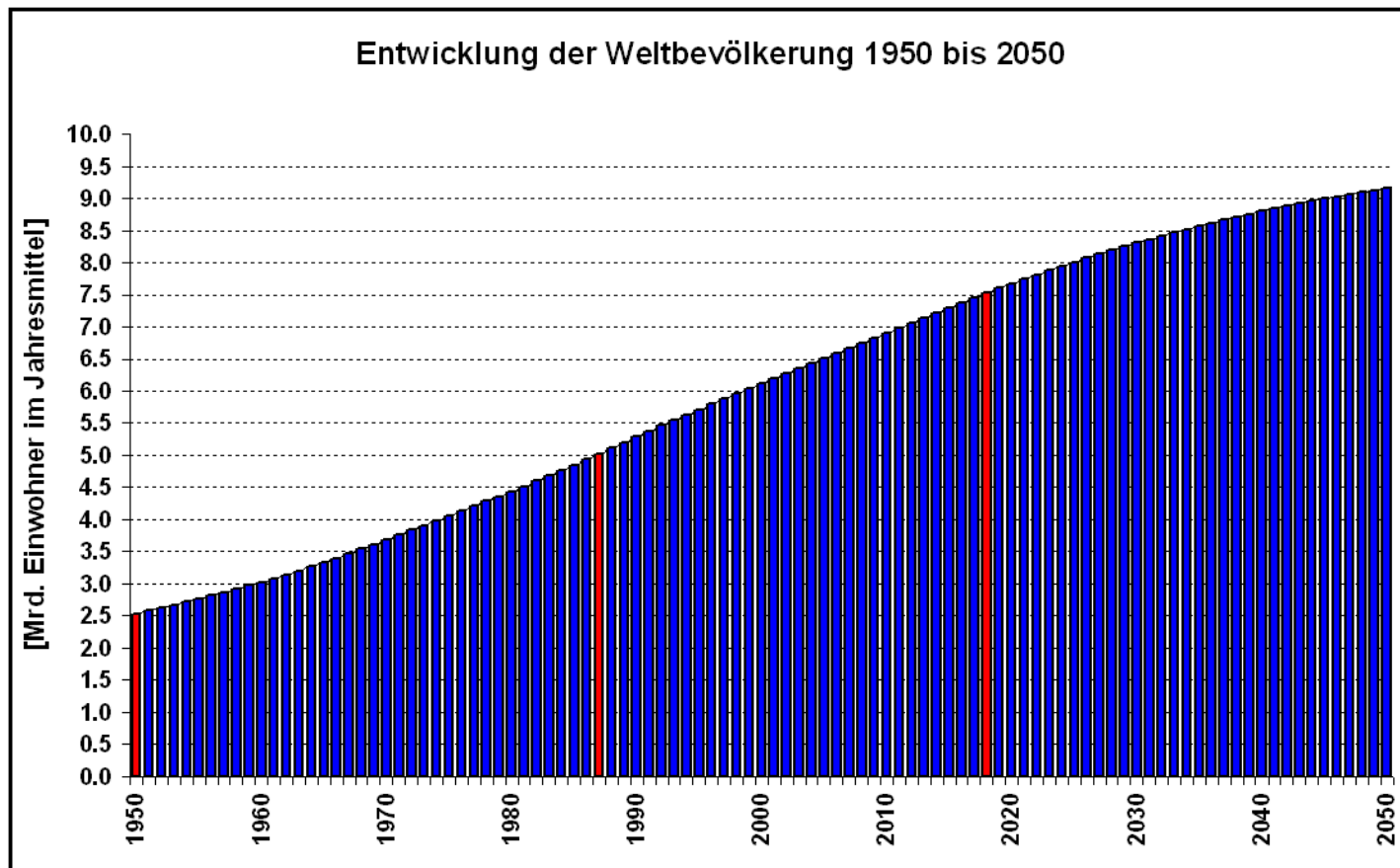
Die Entwicklung des Güterverkehrs hat ein komplexes Gefüge von Bestimmungsfaktoren

- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Gemäss den aktuellsten UN-Prognosen geht das Wachstum der Weltbevölkerung noch kräftig weiter ...

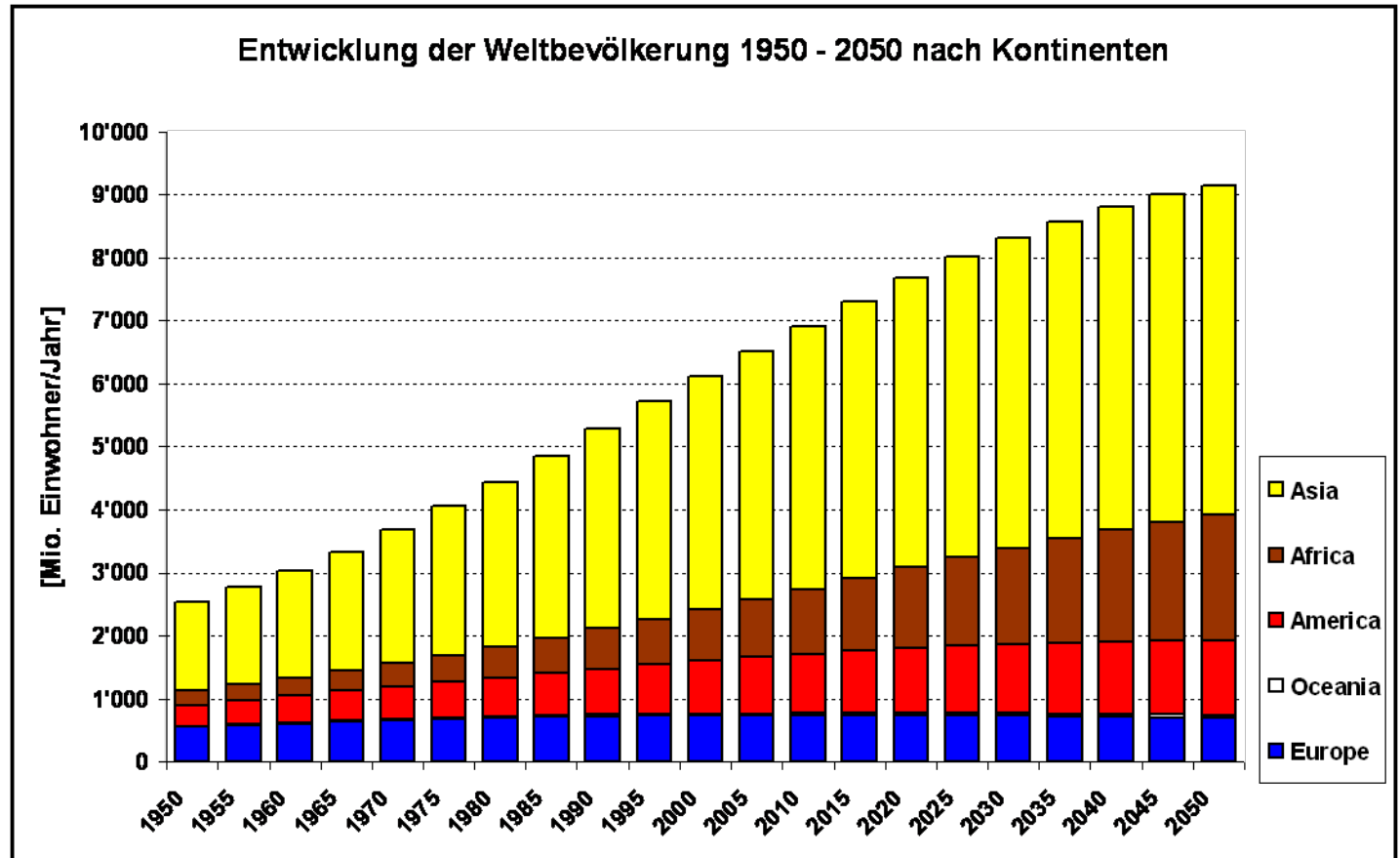
- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: UN World Population Prospects, 2008 Revision, New York 2009

... aber es findet praktisch ausschliesslich ausserhalb Europas statt

- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: UN World Population Prospects, 2008 Revision, New York 2009

Wirtschaft und vor allem Aussenhandel legen in Deutschland sowie in der alten und neuen EU weiter zu

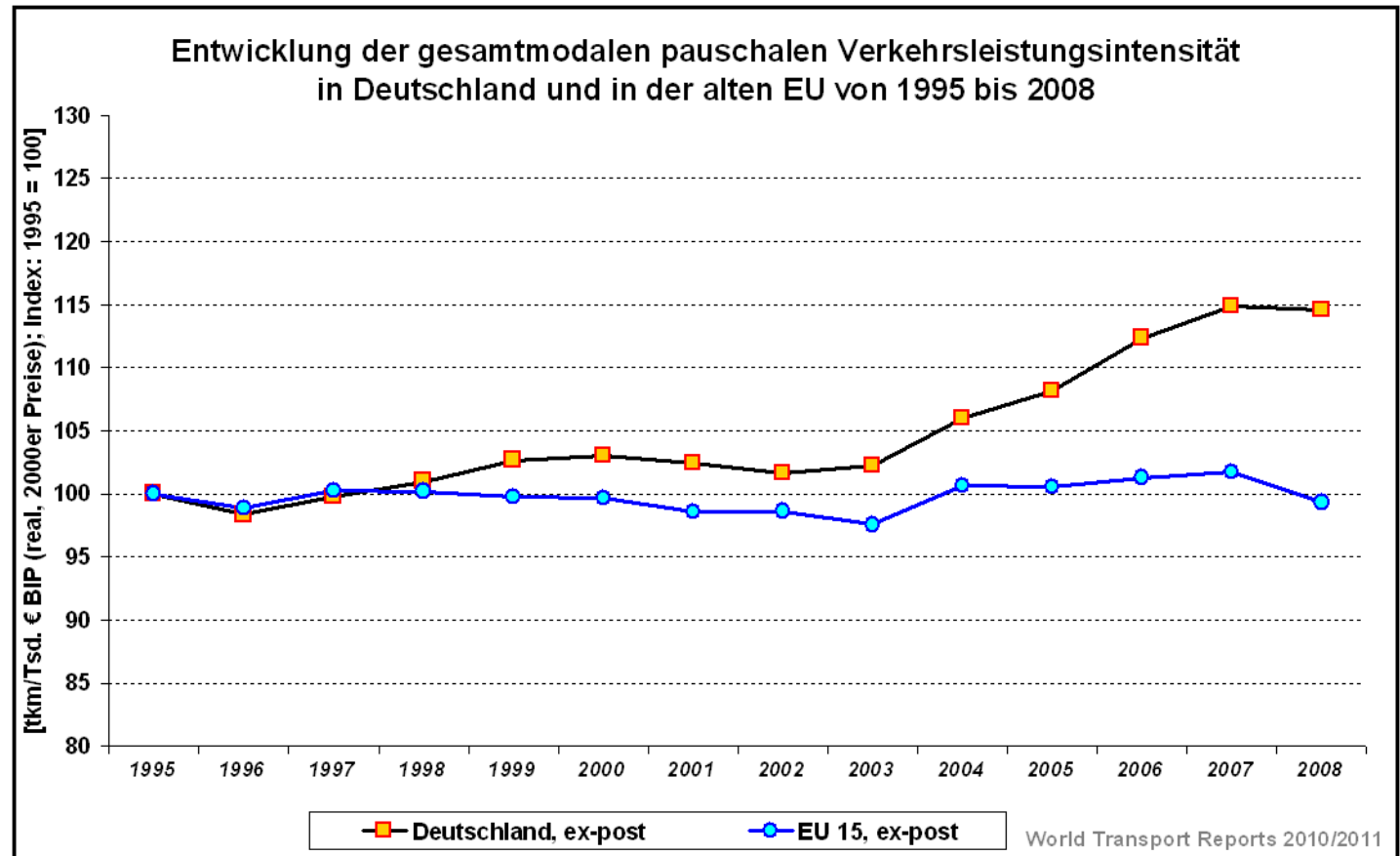
- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee

1. Deutschland	2000	2008	2020	2025
BIP [Bio. € 2000er Preise]	2.06	2.27	2.41	2.51
BIP/p.c. [Tsd. € 2000er Preise]	25.1	27.7	30.1	31.5
Exportquote [bez. auf BIP; %]	33.4	51.1	53.1	54.6
2. 15 „alte“ EU-Länder	2000	2008	2020	2025
BIP [Bio. € 2000er Preise]	8.76	10.12	11.17	11.87
BIP/p.c. [Tsd. € 2000er Preise]	23.3	25.8	27.4	28.9
Exportquote [bez. auf BIP; %]	35.4	42.7	43.8	45.2
3. 12 „neue“ EU-Länder	2000	2008	2020	2025
BIP [Bio. € 2000er Preise]	0.44	0.64	0.83	0.89
BIP/p.c. [Tsd. € 2000er Preise]	4.23	6.19	8.28	9.01
Exportquote [bez. auf BIP; %]	45.8	67.4	73.5	76.4

Quelle: ProgTrans AG: World Transport Reports 2010/2011, Basel 2010

Der Einstieg in die Güterverkehrsprognosen erfolgt über eine Analyse der „Transportintensitäten“, aber ...

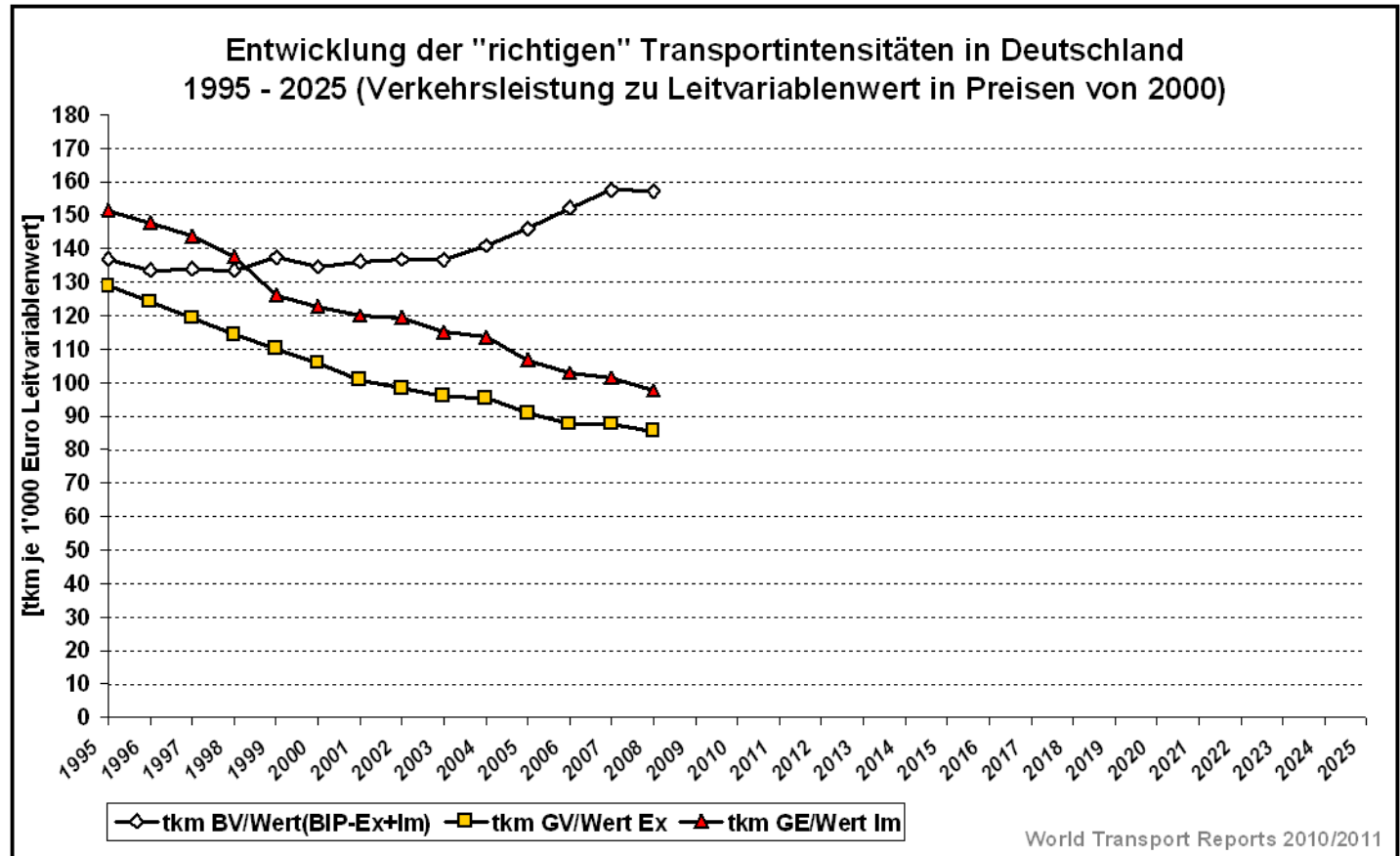
- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: ProgTrans World Transport Reports 2010/2011, Basel 2010

... erst die „richtigen“ Transportintensitäten erlauben eine angemessene Analyse und ...

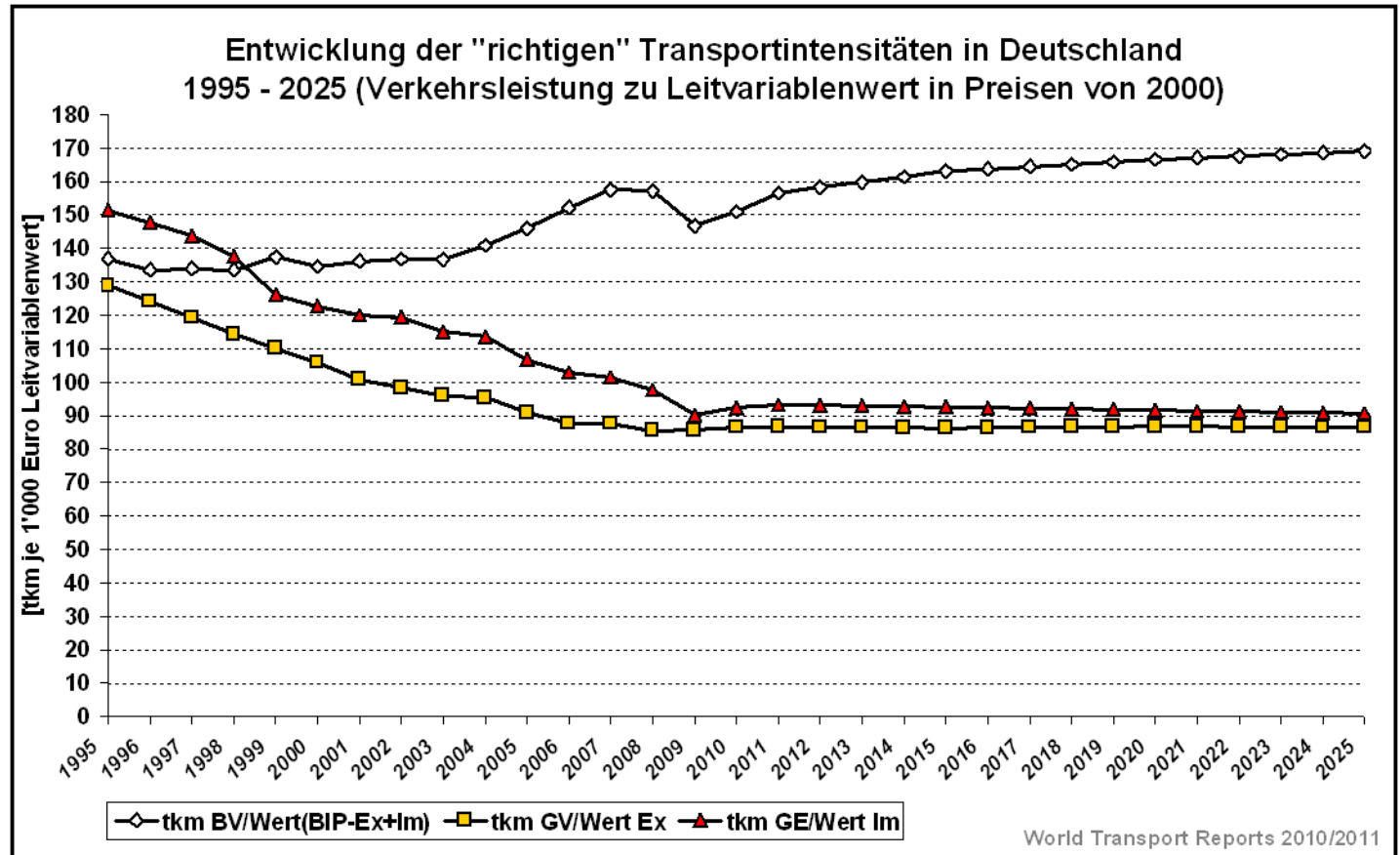
- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: ProgTrans World Transport Reports 2010/2011, Basel 2010

... führen zur gesuchten Prognose der Güterverkehrsleistungsentwicklung

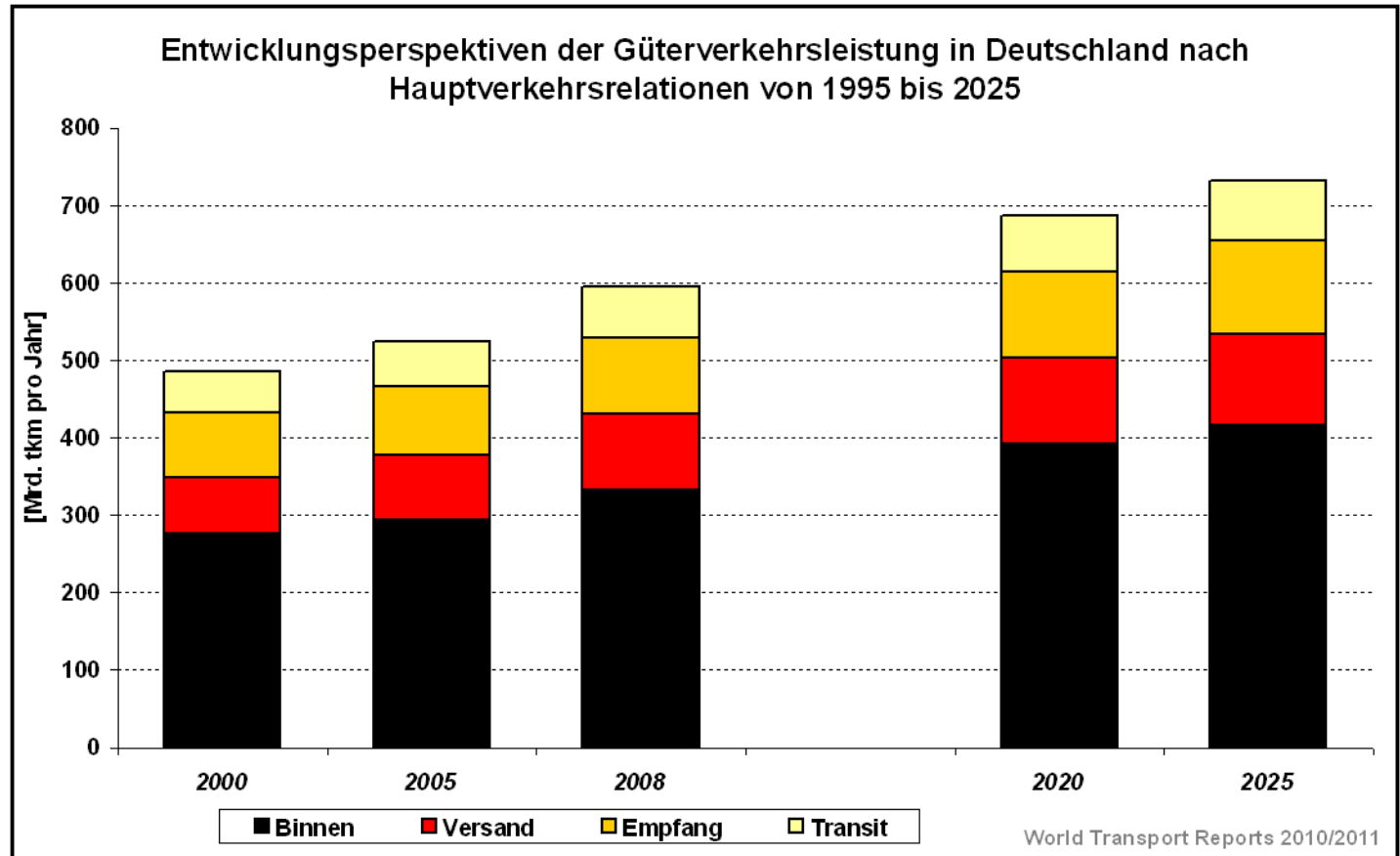
- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: ProgTrans World Transport Reports 2010/2011, Basel 2010

Die Entwicklung der Güterverkehrsleistungen wird in Deutschland wieder von allen Relationen getragen

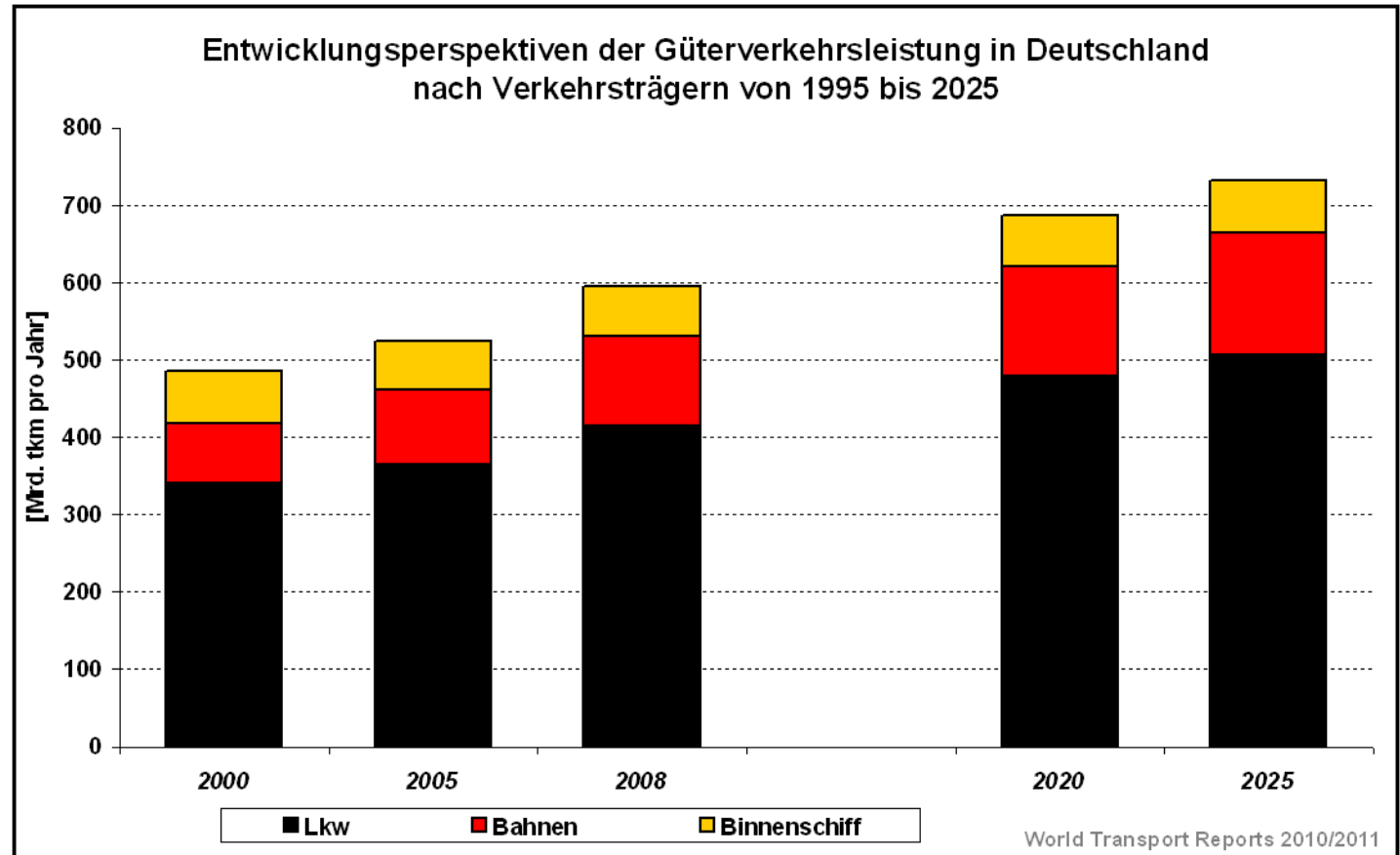
- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: ProgTrans World Transport Reports 2010/2011, Basel 2010

... und die Hauptarbeit des Güterverkehrs leistet in Deutschland auch weiterhin der Strassengüterverkehr

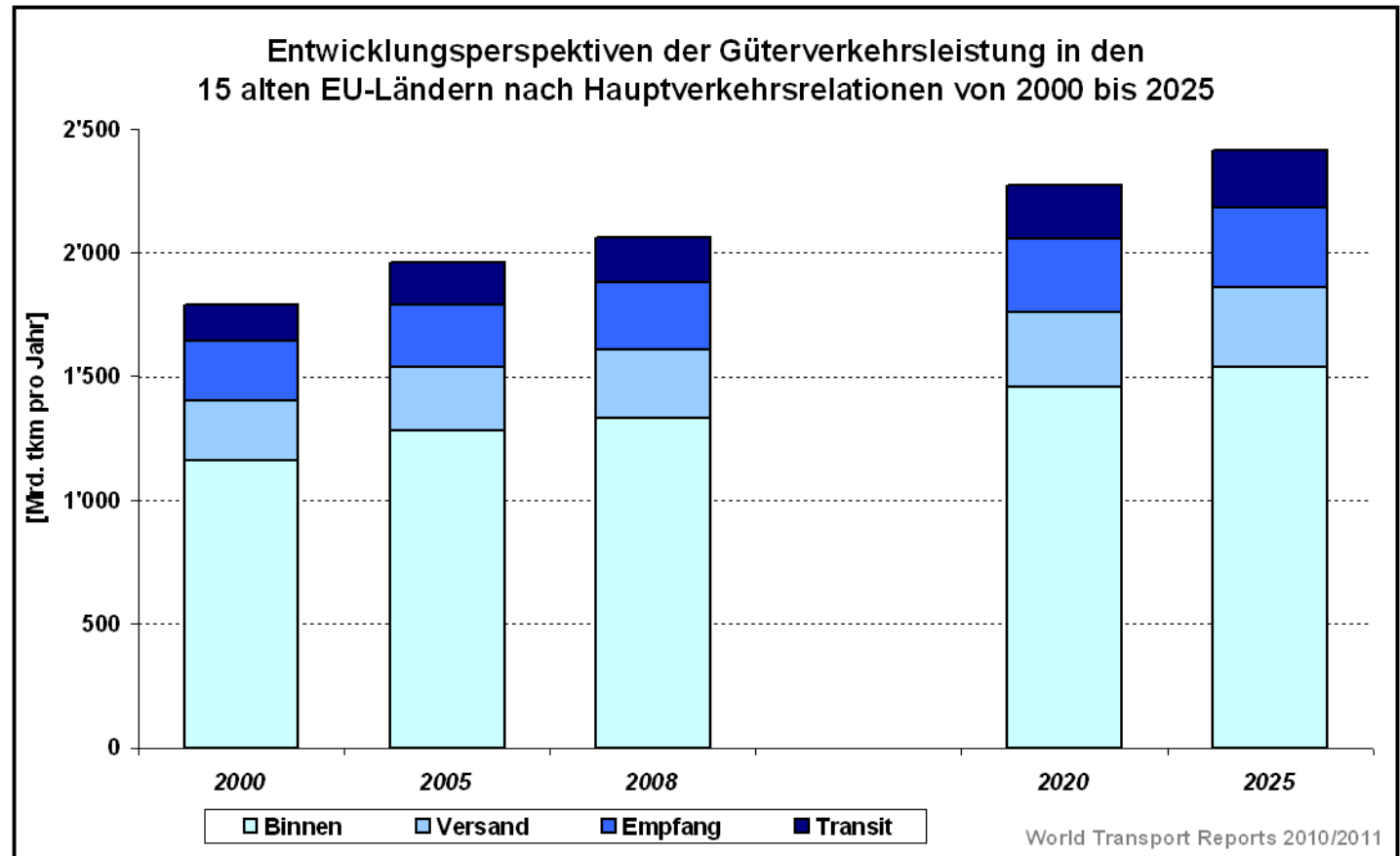
- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: ProgTrans World Transport Reports 2010/2011, Basel 2010

In den 15 alten EU-Ländern insgesamt behält der Binnenverkehr die wichtigste Rolle ...

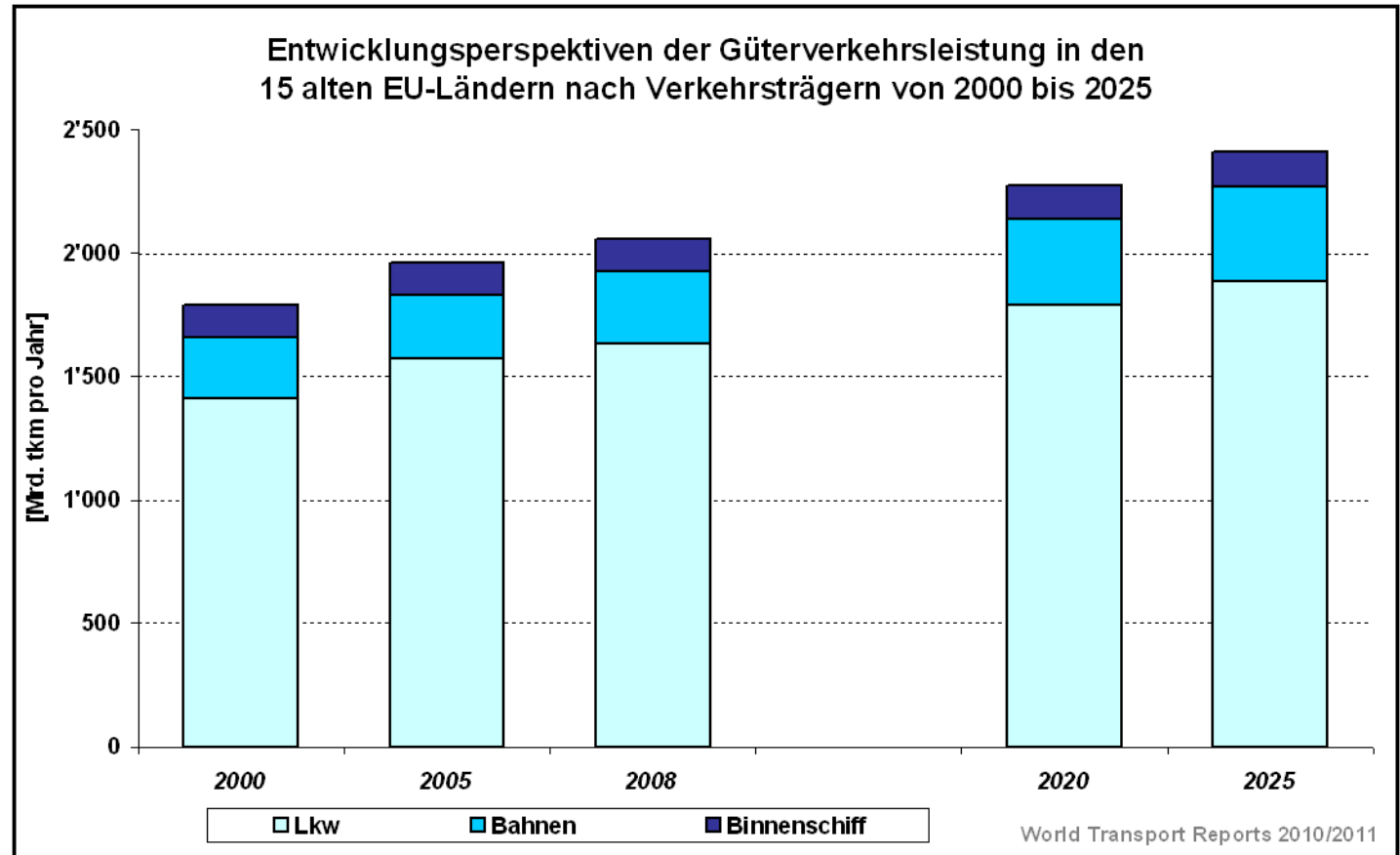
- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: ProgTrans World Transport Reports 2010/2011, Basel 2010

... und den grössten Teil der Güterverkehrsleistungen erbringt auch in der EU-15 weiterhin die Strasse

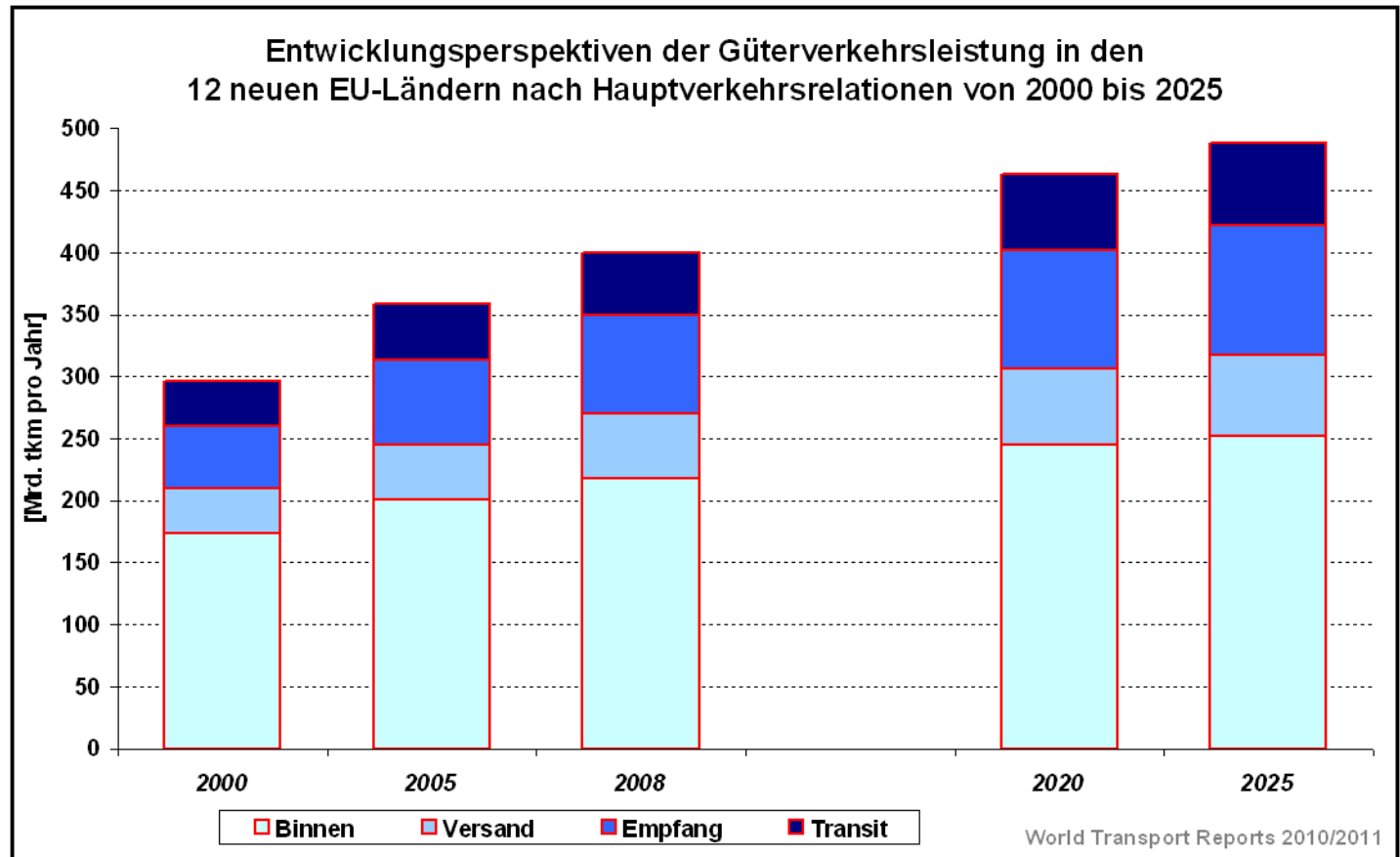
- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: ProgTrans World Transport Reports 2010/2011, Basel 2010

In den neuen 12 EU-Ländern gewinnen grenzüberschreitende Verkehre deutlich an Bedeutung ...

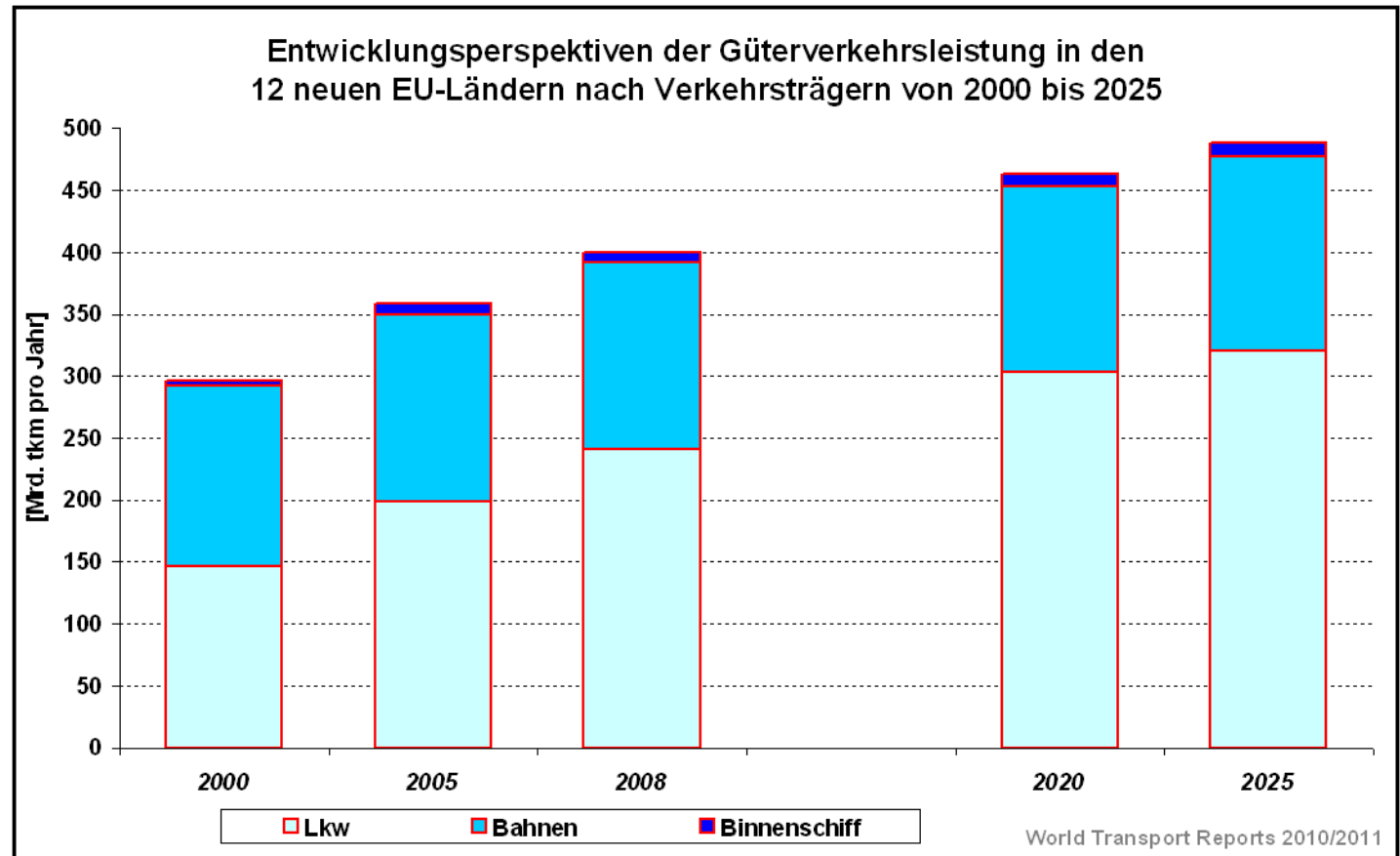
- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: ProgTrans World Transport Reports 2010/2011, Basel 2010

... und die Modalsplit-Entwicklung orientiert sich am Vorbild Westeuropas

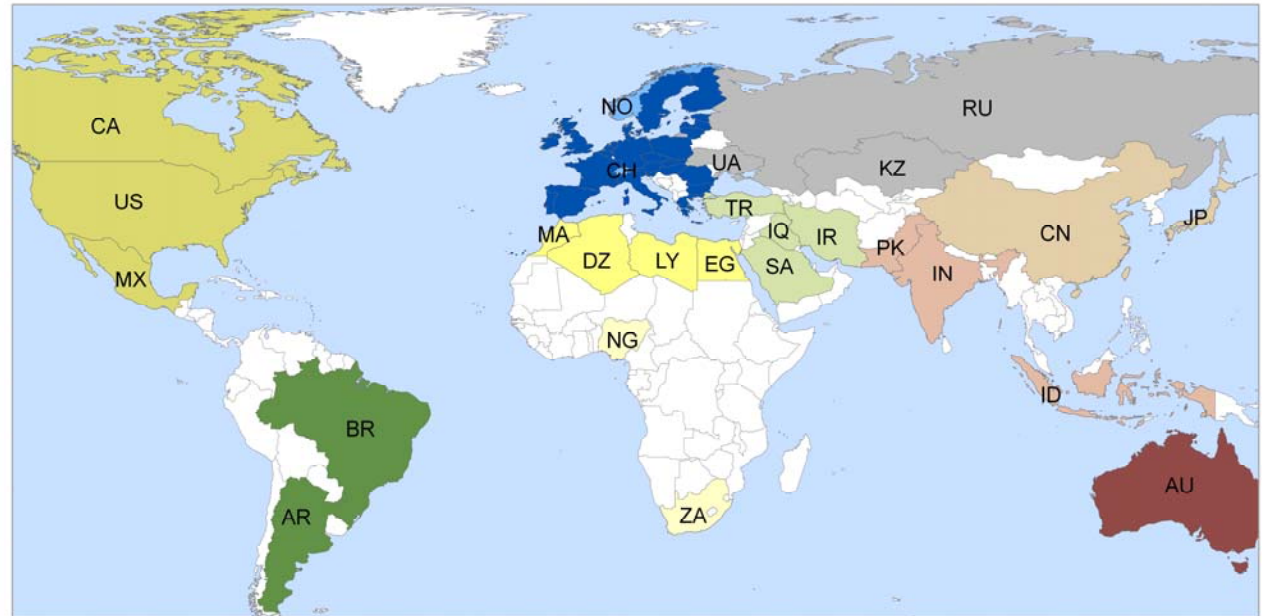
- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: ProgTrans World Transport Reports 2010/2011, Basel 2010

Im LOGMAN-Projekt wurde ein Zukunftsbild des EU-Aussenhandels mit anderen Kontinenten entworfen

- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



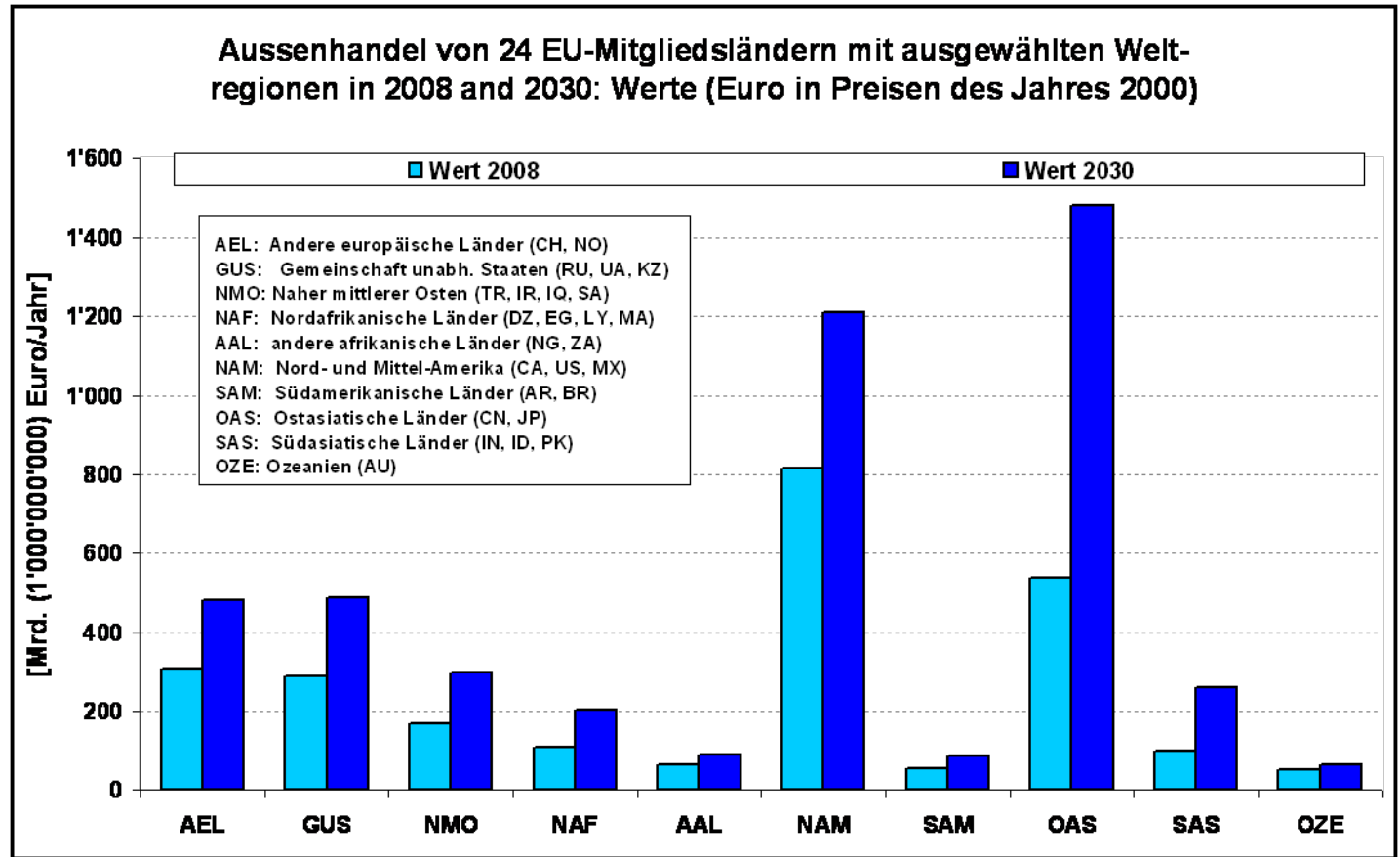
Regional Differentiation



Quelle: FP7-Projekt LOGMAN, Teilbericht D.2 von ProgTrans/Prognos, 03/2010

Das LOGMAN-Szenario geht von einer markanten Steigerung des europäischen Aussenhandels-Werts aus ...

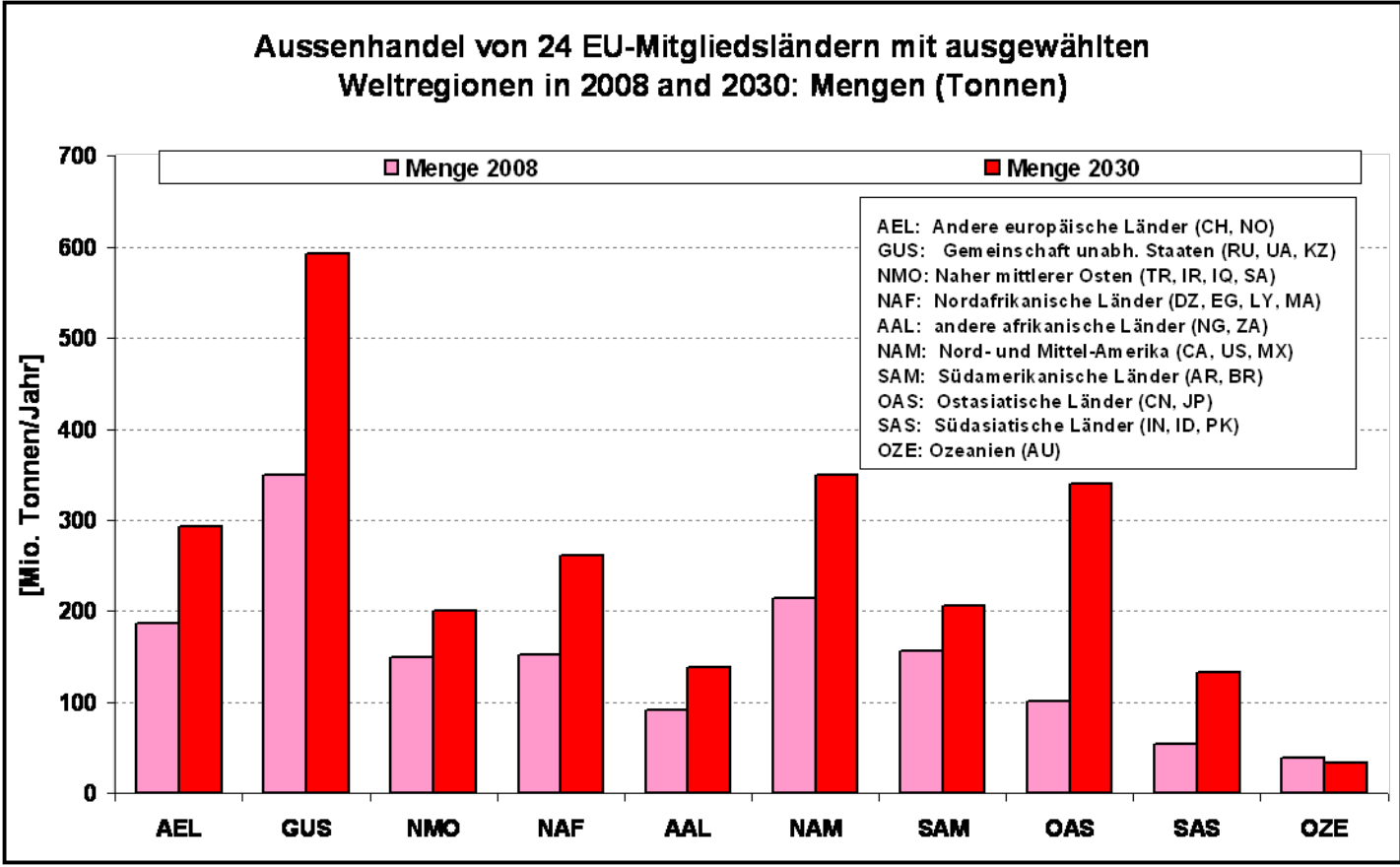
- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: FP7-Projekt LOGMAN, Teilbericht D.2 von ProgTrans/Prognos, 03/2010

... und auch die Handels-Mengen werden bis 2030 weiterhin deutlich zulegen

- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: FP7-Projekt LOGMAN, Teilbericht D.2 von ProgTrans/Prognos, 03/2010

Fazit I: Die Verkehrsleistungen werden in Europa und vor allem weltweit stark zunehmen

Übersicht

1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung

2. Demographische Entwicklung

3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel

4. Entwicklung der Transportintensitäten

5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs

6. Resümee

- **auch langfristig weiterhin starker Anstieg der Güterverkehrsleistungen in allen Ländern Europas**
- **der Personenverkehr wird ebenfalls weiter ansteigen – trotz Stagnation der Bevölkerungsentwicklung**
- **Deutlich zunehmende Transitgüterverkehre in allen zentral gelegenen Ländern Europas**
- **die Strasse bleibt in Europa wichtigster Verkehrsträger**
- **es gibt aber auch eisenbahnaffine Entwicklungen: vor allem lange Transportdistanzen und zunehmende Containerisierung**
- **die Seeverkehre werden sich neu ordnen – mit Auswirkungen auf Feeder- und Hinterlandverkehre in Europa**
- **viele Transport- und Logistikprozesse werden länger und komplexer**

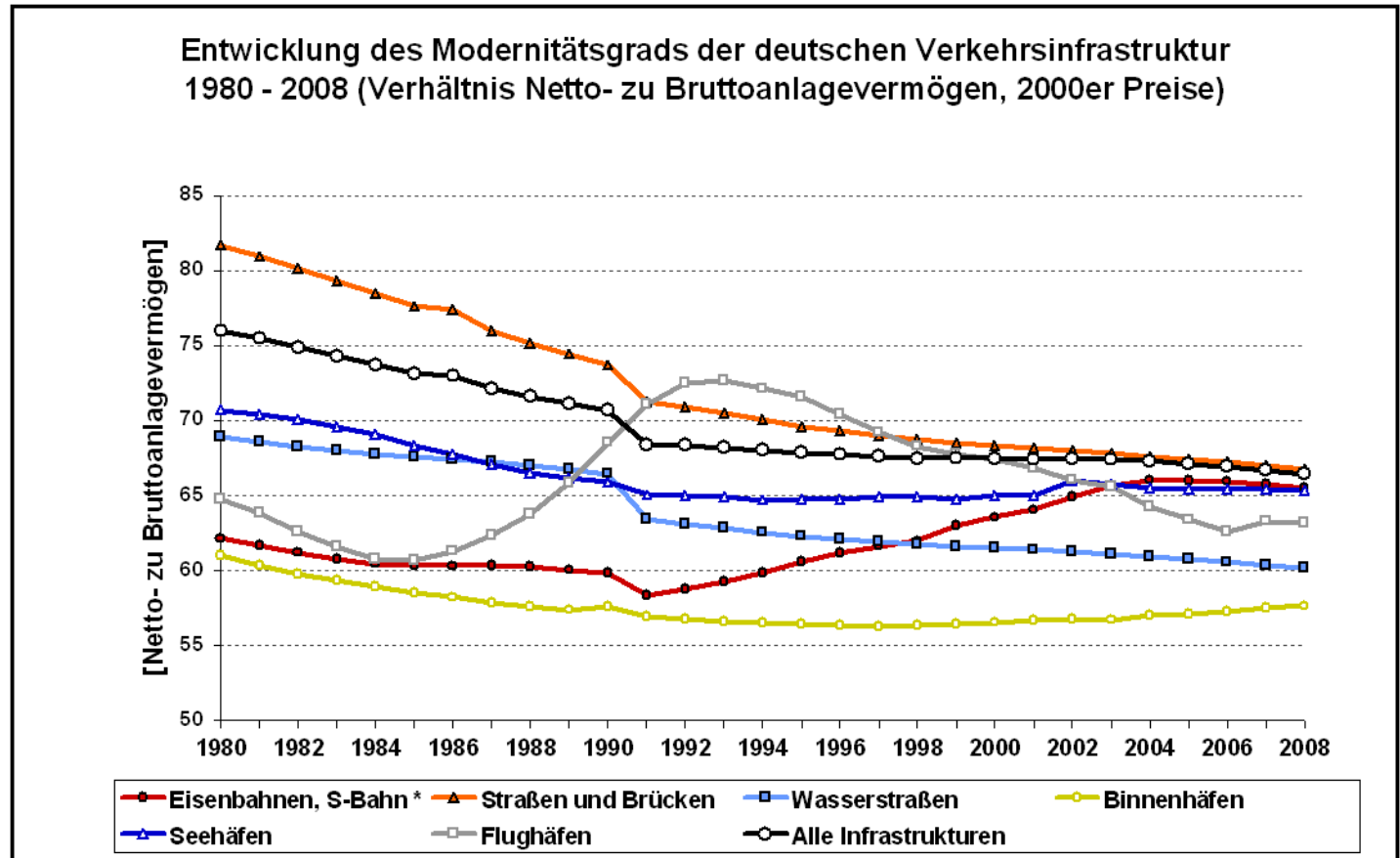
Fazit II: Die künftigen Verkehrsnachfragesteigerungen verstärken bestehende und schaffen neue Engpässe

- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee

- **Der Anstieg motorisierter Verkehrsleistungen ist mit den heutigen Fahrzeugen nicht zu bewältigen**
- **Auch die weltweit zunehmende Verkehrsnachfrage erfordert neue Antriebsenergien**
- **Die Bereitschaft, knappen Lebensraum als Verkehrsfläche zu „opfern“, wird abnehmen**
- **Folglich müssen Infrastrukturen intelligenter genutzt werden**
- **Auch der permanent steigende Finanzierungsbedarf – alleine schon zur Substanzerhaltung – erfordert neue Lösungen**
- **An leistungsabhängigen Wegeabgaben für alle Verkehrsteilnehmer – auch für den Personenverkehr – führt kein Weg vorbei**
- **Wir müssen sofort anfangen: Die Infrastruktur hat schon in der jüngeren Vergangenheit erheblich an Wert verloren**

Der Wert der Verkehrsinfrastruktur hat in Deutschland in den letzten Jahrzehnten überwiegend abgenommen

- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee



Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Angaben in „Verkehr in Zahlen“

Fazit III: Die Verkehrspolitik muss bald mit stärkeren Massnahmen beginnen – auch mit unpopulären

- Übersicht
- 1. Determinanten Güterverkehrsentwicklung
- 2. Demographische Entwicklung
- 3. Perspektiven von Wirtschaft und Handel
- 4. Entwicklung der Transportintensitäten
- 5. Langfristperspektiven des Güterverkehrs
- 6. Resümee

- **Der von der Verladenden Wirtschaft und den Logistikdienstleistern geforderte Infrastrukturbericht sollte möglichst bald erarbeitet und vorgelegt werden**
- **Die Förderung sparsamerer Verkehrsmittel und der Ausstieg aus fossilen Energieträgern muss forciert werden**
- **Die Finanzierung des Verkehrs durch die Verkehrsteilnehmer erfordert einen Umbau des Abgabensystems für den Verkehr**
- **Dieses ist mit dem Ziel funktionierender Marktmechanismen an den (internen und externen) Gesamtkosten des Verkehrs auszurichten**
- **An einer leistungsabhängigen Pkw-Abgabe führt auch in Deutschland eigentlich kein Weg mehr vorbei**
- **Das grosse Know-how der deutschen Logistik muss im Sinne des Masterplans „Güterverkehr und Logistik“ gesichert werden**