

(b)
VERKEHRSTRÄGER STRASSE

Eberhard Tief - Berlin

Landesverband
LBBV/
des Berliner und Brandenburger
Verkehrsgewerbes e.V.


Verein zur Förderung des
Stromgebietes Oder/Havel e.V.

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium
Verkehrsnetze in der Weichsel/Oder/Havel-Region - zu Lande
und zu Wasser



Eberhard Tief, Geschäftsführer
Landesverband des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes e.V. (LBBV)
13. September 2023

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Landesverband
LBBV
des Berliner und Brandenburger
Verkehrsgewerbes e.V.

- Spitzenverband des deutschen Transportlogistikgewerbes
- Interessenvertretung von 7.000 (mittelständischen) Güterkraftverkehrsunternehmen
- Gewerbepolitik in allen relevanten Bereichen des Verkehrs



Hauptsitz in Frankfurt am Main
Repräsentanzen in Brüssel und Berlin 40
Mitarbeiter

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Agenda:

1. **Daten und Fakten Güterverkehr**
2. **Netzstruktur Straße**
3. **Verkehrswirtschaftliche Relevanz**
4. **Regionale und überregionale Verknüpfung**
5. **Entwicklungspotenziale**

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Gewerblicher Güterkraftverkehr

Übersicht G1: Unternehmen nach Bundesländern und Rechtsformen

Bundesland	Unternehmen nach Bundesländern und Rechtsformen				
	Unternehmen insgesamt	Einzelunternehmen	Personengesellschaften	Kapitalgesellschaften	Sonstige Rechtsformen
	1	2	3	4	5
Baden-Württemberg	6.221 (13,3)	3.234 (13,9)	807 (14,2)	2.120 (12,6)	-
Bayern	9.552 (26,4)	4.634 (19,9)	1.567 (25,4)	3.361 (29,6)	-
Berlin	691 (1,9)	306 (1,3)	/	346 (2,1)	/
Brandenburg	1.588 (3,4)	966 (4,1)	133 (2,2)	469 (2,8)	/
Bremen	303 (0,6)	117 (0,5)	65 (1,1)	121 (0,7)	-
Hamburg	843 (1,9)	426 (1,8)	/	366 (2,2)	/
Hessen	3.057 (8,5)	1.506 (6,3)	335 (5,5)	1.172 (7,0)	/
Mecklenburg-Vorpommern	1.099 (2,3)	711 (3,0)	/	311 (1,9)	-
Niedersachsen	4.477 (9,9)	2.133 (9,0)	729 (11,9)	1.590 (9,6)	/
Nordrhein-Westfalen	8.971 (19,1)	4.154 (17,4)	1.320 (21,7)	3.471 (29,7)	/
Rheinland-Pfalz	2.147 (4,6)	1.049 (4,4)	234 (3,8)	847 (5,9)	/
Saarland	454 (1,0)	200 (0,8)	/	215 (1,3)	-
Sachsen	2.661 (5,7)	1.680 (7,1)	159 (2,6)	812 (4,8)	/
Sachsen-Anhalt	1.373 (2,9)	633 (2,6)	107 (1,7)	434 (2,6)	-
Schleswig-Holstein	1.840 (3,9)	886 (3,6)	294 (4,8)	656 (3,9)	/
Thüringen	1.622 (3,5)	999 (4,2)	/	487 (2,9)	/
Bundesgebiet	46.902 (100)	23.816 (96,0)	6.119 (13,6)	16.777 (35,8)	190 (0,4)

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Gewerblicher Güterkraftverkehr

Übersicht G3: Unternehmen nach Bundesländern und nach der Zahl der Beschäftigten

Bundesland	Unternehmen insgesamt	davon Unternehmen mit Beschäftigten							
		0-1	2-3	4-5	6-9	10-19	20-49	≥ 50	
		1	2	3	4	5	6	7	8
Baden-Württemberg	6.221 (13,3)	1.176 (14,2)	1.406 (16,7)	758 (14,8)	774 (11,9)	882 (19,9)	851 (13,6)	294 (12,4)	
Bayern	9.552 (26,4)	2.241 (27,2)	1.880 (19,8)	1.158 (21,4)	1.196 (17,6)	1.443 (17,7)	1.234 (19,7)	399 (16,8)	
Berlin	691 (1,9)	99 (1,2)	138 (1,6)	/	123 (1,7)	128 (1,6)	104 (1,7)	/	
Brandenburg	1.588 (3,4)	287 (3,5)	273 (2,9)	203 (3,8)	322 (4,6)	259 (3,7)	161 (2,6)	/	
Bremen	303 (0,6)	/	/	/	/	/	/	/	
Hamburg	843 (1,8)	174 (2,1)	/	93 (1,7)	180 (2,6)	150 (1,9)	124 (2,0)	/	
Hessen	3.057 (6,3)	489 (5,7)	591 (6,2)	312 (5,8)	536 (7,6)	569 (7,0)	402 (6,4)	179 (7,8)	
Mecklenburg-Vorpommern	1.099 (2,3)	191 (2,3)	197 (2,1)	167 (3,1)	191 (2,7)	209 (2,6)	96 (1,5)	/	
Niedersachsen	4.477 (9,9)	689 (8,3)	980 (10,3)	490 (9,1)	715 (10,1)	808 (10,0)	649 (10,4)	/	
Nordrhein-Westfalen	8.971 (19,1)	1.248 (15,1)	1.580 (16,7)	878 (16,3)	1.307 (18,8)	1.989 (24,5)	1.385 (22,1)	585 (24,7)	
Rheinland-Pfalz	2.147 (4,6)	355 (4,3)	374 (3,9)	266 (4,9)	355 (5,9)	355 (4,4)	256 (4,1)	196 (7,9)	
Saarland	454 (1,0)	/	103 (1,1)	/	88 (1,2)	78 (1,0)	/	/	
Sachsen	2.661 (5,7)	364 (4,4)	663 (6,6)	336 (6,2)	532 (7,6)	429 (5,7)	271 (4,3)	/	
Sachsen-Anhalt	1.373 (2,9)	199 (2,4)	327 (3,5)	235 (4,4)	157 (2,2)	235 (2,9)	135 (2,2)	/	
Schleswig-Holstein	1.840 (3,9)	361 (4,4)	336 (3,5)	227 (4,2)	277 (3,9)	252 (3,1)	286 (4,6)	/	
Thüringen	1.622 (3,5)	299 (3,6)	418 (4,4)	145 (2,7)	248 (3,5)	262 (3,9)	205 (3,3)	/	
Bundesgebiet	46.902 (100)	8.254 (17,6)	8.473 (20,2)	6.402 (13,6)	7.646 (16,3)	8.107 (17,3)	6.357 (13,5)	2.364 (5,1)	

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Gewerblicher Güterkraftverkehr

Übersicht G4: Unternehmen nach Bundesländern und nach der Zahl der Lasterkraftfahrzeuge

Bundesland	Unternehmen insgesamt	davon Unternehmen mit Lasterkraftfahrzeugen				
		0 - 1	2 - 3	4 - 10	11 - 50	> 50
Baden-Württemberg	0.221 (13,3)	1.455 (14,6)	1.625 (14,9)	1.842 (12,6)	1.130 (11,8)	/
Bayern	9.552 (29,4)	2.545 (25,9)	2.070 (19,9)	2.716 (17,8)	2.070 (21,6)	/
Berlin	691 (1,5)	114 (1,1)	178 (1,6)	232 (1,5)	153 (1,6)	/
Brandenburg	1.588 (3,4)	287 (2,9)	364 (3,3)	623 (4,1)	287 (3,0)	/
Bremen	303 (0,9)	/	85 (0,9)	73 (0,5)	89 (0,9)	/
Hamburg	843 (1,8)	229 (2,3)	118 (1,1)	304 (2,0)	174 (1,8)	/
Hessen	3.057 (8,5)	536 (5,4)	748 (6,8)	1.015 (6,6)	703 (7,3)	/
Mecklenburg-Vorpommern	1.099 (2,3)	283 (2,6)	215 (2,0)	376 (2,5)	209 (2,2)	/
Niedersachsen	4.477 (9,8)	914 (9,2)	967 (8,8)	1.656 (10,8)	835 (8,7)	/
Nordrhein-Westfalen	8.971 (19,1)	1.599 (16,0)	1.911 (17,5)	3.296 (21,5)	1.872 (19,8)	293 (2,2)
Rheinland-Pfalz	2.147 (4,6)	436 (4,4)	525 (4,8)	654 (4,3)	460 (4,8)	/
Saarland	454 (1,0)	88 (0,9)	103 (0,9)	186 (1,2)	73 (0,8)	/
Sachsen	2.661 (6,7)	495 (4,9)	700 (6,4)	868 (5,7)	560 (5,9)	/
Sachsen-Anhalt	1.373 (2,9)	256 (2,6)	434 (4,0)	356 (2,3)	278 (2,9)	/
Schleswig-Holstein	1.840 (3,9)	361 (3,6)	487 (4,5)	597 (3,9)	336 (3,5)	/
Thüringen	1.622 (3,5)	359 (3,6)	410 (3,7)	504 (3,3)	342 (3,6)	/
Bundesgebiet	46.982 (100)	9.980 (21,3)	10.939 (23,3)	15.298 (32,6)	9.570 (20,6)	1.117 (2,4)

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Das Autobahnnetz Deutschlands ist mit über **13.192 Kilometern (Stand 2021)** das viertlängste Autobahn-Straßennetz der Welt, nach dem National Trunk Highway System (160.980 km) der Volksrepublik China, dem Interstate Highway System (über 78.465 km) in den USA sowie dem Autobahnssystem in Spanien (17.377 km).

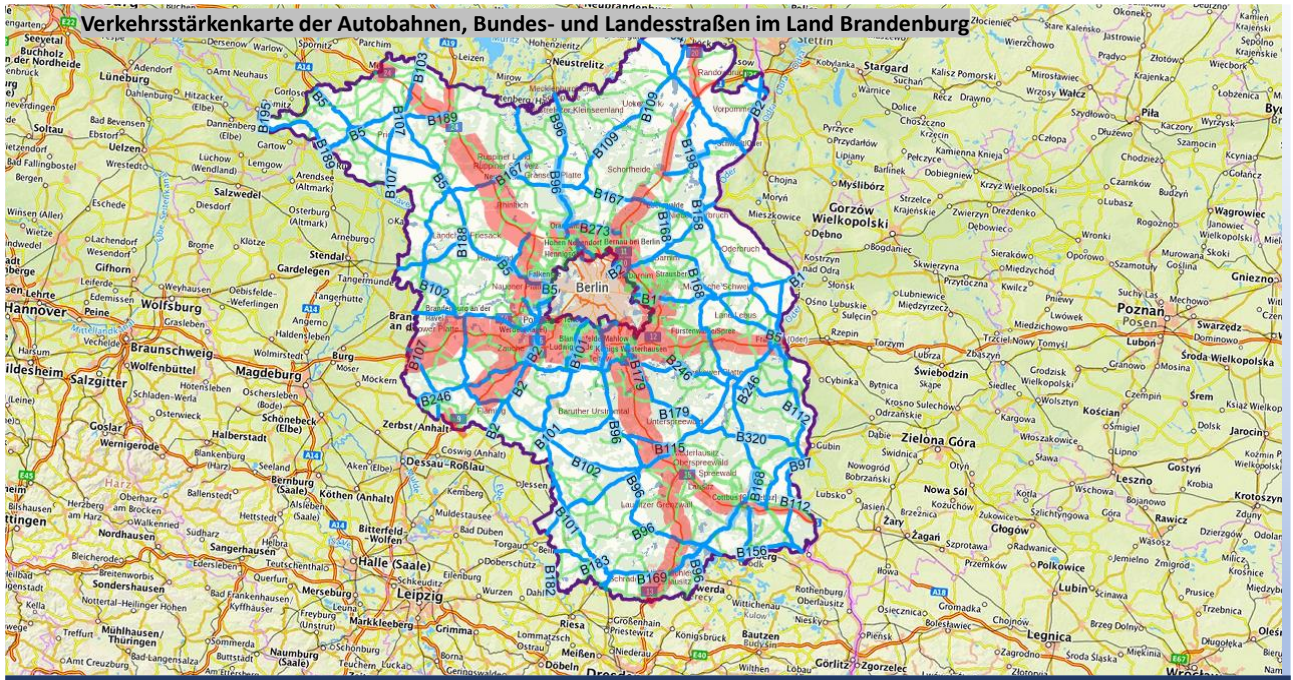
Quelle: BMDV



Beispiel A 11 Uckermark



27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023



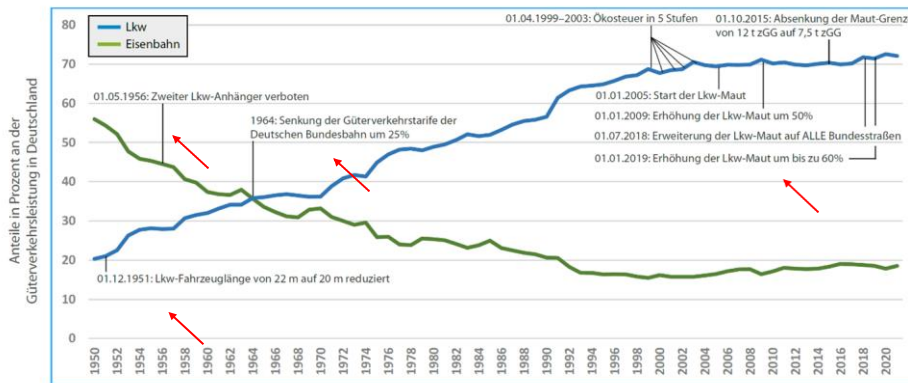
27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

3. Relevanz – sichtbar am Modal-Split – Fakten:



des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes e.V.

Rettenanker Modal Split, also Verlagerung auf Schiene und Binnenschiff



Quelle: DIW, Berlin; ITP + Rail Rutenberger, München; Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; Kraftfahrt Bundesamt, Hamburg und Berechnungen des BGL

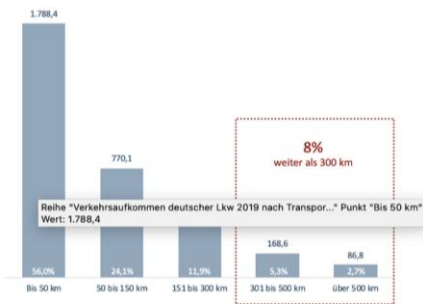
Alle fiskalischen Lenkungsversuche sind seit 1951 gescheitert.

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Potenziale Modal Split:

Verlagerungspotenzial: Nur 8% der von deutschen Lkw transportierten Tonnage reist weiter als 300 km.

Verkehrsaufkommen deutscher Lkw 2019 nach Transportweite in Tonnen



- > Gut 56 Prozent der von deutschen Lkw transportierten Fracht wird in Deutschland weniger als 50 Kilometer weit bewegt.
- > Nur 8 Prozent der Tonnage wird weiter als 300 Kilometer transportiert.
- > Die Schiene hat ihre Stärken auf der Langstrecke. In den USA dominiert sie ab etwa 700 Kilometer Transportweite.
- > Eine Transportweite von 300 Kilometern wird zumeist als Untergrenze für den Schienentransport angesehen.

Quelle: BMVI, Verkehr in Zahlen 20/21, 2021

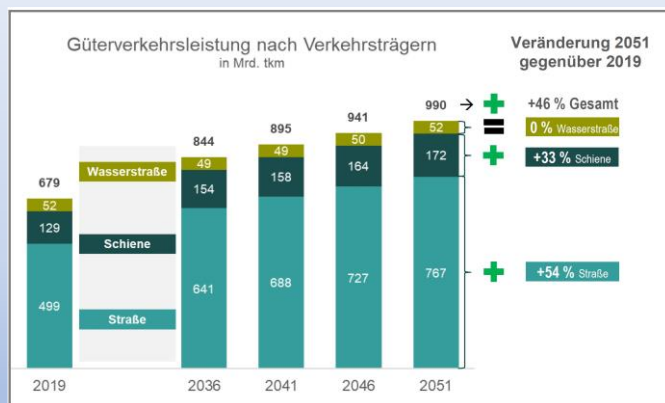


Faktencheck Güterverkehr in Deutschland 26

Hier einige Zahlen zur Entwicklung unserer Branche:

Güterverkehrsentwicklung nach Verkehrsträgern

Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern in Mrd. tkm
 Prognose der Entwicklung 2019 - 2051



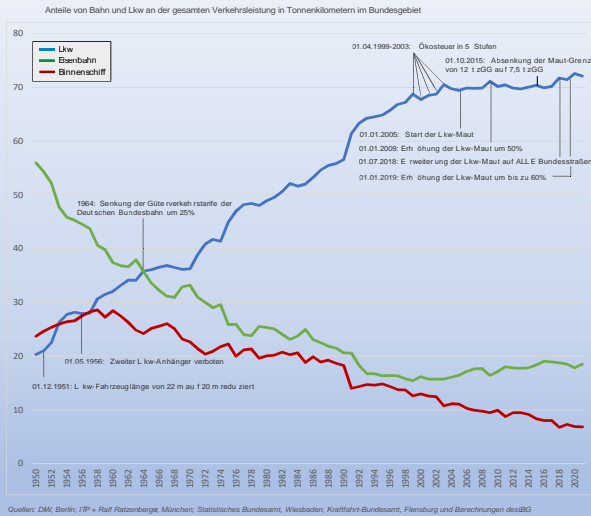
Quelle: Intraplan, München; Trimode, Freiburg; Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose im Auftrag des BMDV (Stand: 01.03.2023)

Aufgrund des überdurchschnittlichen Wachstums straßenaffiner Güter wird die Verkehrsleistung auf der Straße mit 54 % stärker ansteigen als auf der Schiene mit 33 %. Die Verkehrsleistung auf den Wasserstraßen wird gegenüber 2019 nahezu konstant bleiben.

Verteuerung des Straßengüterverkehrs seit 1950

Politisch gewollt, über Jahrzehnte und ohne Lenkungswirkung

Modal Split im Güterverkehr 1950 - 2021



- Beispiele für politische Maßnahmen ohne Lenkungswirkung zwischen 2005 und 2019:
 - Ökosteuer
 - Einführung und Erhöhungen der LKW-Maut
 - Erweiterung der Mautpflicht von Autobahnen auf alle Bundesstraßen
 - Absenkung der mautpflichtigen Fahrzeuggewichte
- Anteil des Straßengüterverkehrs von 1950 bis 2021 von etwa 20% auf mehr als 70%, gemessen an der Verkehrsleistung, angestiegen. Der LKW wird mindestens noch bis 2050 die Hauptlast des Güterverkehrs in Deutschland, laut Prognose des BMDV, tragen
- Lenkungswirkung der ab 2023 geplanten CO₂-Bepreisung der LKW-Maut ist mehr als fraglich

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Regionale und überregionale Verknüpfung

Beispiel GVZ Frankfurt (Oder) – KV Terminal



Voraussetzung für die erfolgreiche Ansiedlung von Unternehmen des produzierenden Gewerbes war die Entwicklung der lokalen Infrastruktur. Dazu gehörte auch der Aufbau eines Güterverkehrszentrums (GVZ) in Frankfurt (Oder). Das GVZ Frankfurt (Oder) liegt direkt am bedeutenden TEN-T-Korridor North Sea-Baltic an der Hauptverkehrsachse für Ost-West-Verkehre Paris-Berlin-Warschau-Moskau. Es wurde auf Basis einer dezentralen Planung konzipiert und verbindet die Verkehrsträger

- Straße am Teilstandort Autobahn (Frankfurter Tor) und
- Schiene am Teilstandort KV-Terminal

Landesverband
LBBV
des Berliner und Brandenburger
Verkehrsgewerbes e.V.

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Regionale und überregionale Verknüpfung

Beispiel GVZ Frankfurt (Oder) – KV-Terminal

Ansiedlung, Investition und neue Verkehre

Am Teilstandort Frankfurter Tor stehen voll erschlossene Industrie- und Gewerbeflächen für die Ansiedlung von straßenaffinen Logistikunternehmen in unmittelbarer Nähe zur Bundesautobahn A12/E30 zur Verfügung. Mit dem Projekt „Log Plaza Frankfurt (Oder)“ errichtete die OSMAB AG aus Rösrath (NRW) einen Multiuser Industrie- und Logistikparks im Güterverkehrszentrum Frankfurt (Oder)-Süd. Die Fertigstellung und Übergabe des ersten Bauabschnitts mit einer Mietfläche von rund 48.000 m² (Halle A) an die EV Cargo Unternehmensgruppe erfolgte im Q4/2022. Aktuell laufen die Vorbereitungen für den nächsten Bauabschnitt.



Mit dem KV-Terminal Frankfurt (Oder) haben Unternehmen neben der Straße auch über die Schiene die Möglichkeit ihre Waren sicher, fristgerecht und nachhaltig zu versenden und zu empfangen.

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Regionale und überregionale Verknüpfung

Beispiel Hafen Wustermark



Er liegt am Havelkanal bei Wustermark, unmittelbar vor den Toren Berlins und verfügt damit über beste Voraussetzungen für Transporte von und in den Ballungsraum Berlin.

Das macht ihn zum idealen Versorger der Region rund um die Hauptstadt. Über das Binnenschiff-Shuttle ist der Hafen außerdem direkt mit allen Hamburger Terminals verbunden. Damit sind zwei der wichtigsten Wirtschaftsregionen Deutschlands (Berlin – Hamburg – via Brandenburg) über einen weiteren Verkehrsträger miteinander vernetzt.

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Regionale und überregionale Verknüpfung

Beispiel Truck2Train



Mit der Allianz pro Schiene e.V. und dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) haben sich zwei der wichtigsten Verbände im Güterverkehr auf der Schiene und der Straße in Deutschland für das Projekt Truck2Train engagiert.

Aufgrund von Zugangshürden können kleinere Unternehmen den KV bislang kaum nutzen. Dazu zählen die fehlende Logistikkompetenz und nicht kranbare Ladeeinheiten im Fuhrpark. Damit diese Unternehmen in die Lage versetzt werden, am Kombinierten Verkehr teilzunehmen, benötigen sie Informationen und Dienstleistungen, die die logistischen Herausforderungen beherrschbar machen. Im Truck2Train-Projekt wurden konkrete Betreiberempfehlungen an marktgerechte digitale KV-Einstiegsportale im Dialog mit Unternehmen des Kombinierten Verkehrs und des Straßengüterverkehrs entwickelt. Ziel war es, kleinen und mittelgroßen Transportunternehmen den Einstieg in den Kombinierten Verkehr mit der Schiene zu ermöglichen.

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Unsere Erfahrung:

- **Potenziale identifizieren und lokalisieren**
- **Infrastrukturelle Voraussetzungen schaffen**
- **Wirtschaftsakteure gewinnen und Vorhaben realisieren**
- **Ideologie bringt Güter weder auf die Straße, noch auf die Schiene, noch auf die Wasserstraße.**

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023



ENERGIE FÜR DEN STRASSEN GÜTERVERKEHR AUS STROM

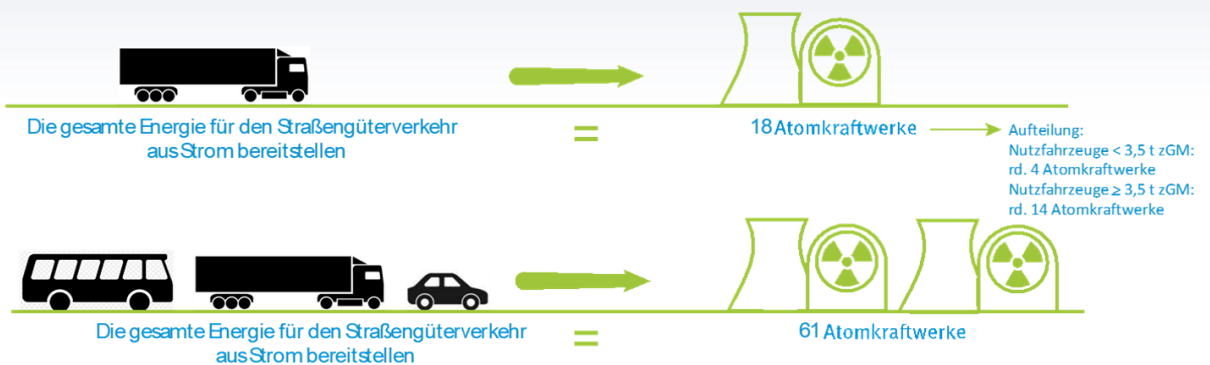
Wenn wir den Straßenverkehr in Deutschland –CO₂-neutral versteht sich –elektrifizieren wollen, müssen wir alleine für den Straßengüterverkehr gigantische zusätzliche Strommengen produzieren. Hierzu wären weitere 55.000 Windkraftanlagen erforderlich. Für die Elektrifizierung des gesamten Verkehrssektors wären sogar 187.600 weitere Windkraftanlagen erforderlich.



Quelle: Berechnungen des BGL

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Wenn wir den Straßenverkehr in Deutschland –CO₂-neutral versteht sich –elektrifizieren wollen, müssen wir alleine für den Straßengüterverkehr gigantische zusätzliche Strommengen produzieren. Hierzu wären 18 Atomkraftwerke erforderlich. Für die Elektrifizierung des gesamten Verkehrssektors wären sogar 61 weitere Atomkraftwerke erforderlich.



Quelle: Berechnungen des BGL

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Fazit:

- Ein reibungsloser Güterverkehr und eine gut funktionierende Logistik sind die Voraussetzung für eine sichere Versorgung der Bevölkerung und der Unternehmen mit Waren und Rohstoffen.
- Für die Nachhaltigkeit des Güterverkehrs ist es wichtig, dass beim Transport abschnittsweise der jeweils wirtschaftlichste und umweltfreundlichste Verkehrsträger genutzt wird.
- Dabei spielen die Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasser und Luft und deren effiziente Verknüpfung an Knotenpunkten wie Güterverkehrszentren, Häfen und Anlagen für den Kombinierten Verkehr eine wichtige Rolle.
- Die fortschreitende Digitalisierung wird hier in Zukunft weitere innovative Konzepte ermöglichen.
- Lassen Sie uns so die TransportLogistik-Anforderungen der Zukunft meistern

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Eberhard Tief, Geschäftsführer
Landesverband des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes e.V. (LBBV)
13. September 2023

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 13.9.2023