

Multimodale Transportangebote in der Logistikregion Lübeck



Zahlen – Daten – Fakten

Statistisches Bundesamt

DISTATIS
wissen. nutzen.

Pressemitteilung vom 16. Februar 2016 – 050/16 – Seite 2

Güterverkehr 2015 in Deutschland

Verkehrszweig	2015 ¹⁾		2014		Veränderung 2015 gegenüber 2014	
	Tonnen	Tonnenkilometer	Tonnen	Tonnenkilometer	Tonnen	Tonnenkilometer
	Millionen	Milliarden	Millionen	Milliarden	in %	
Straße	3 571,5	474,2	3 506,5	463,9	1,9	2,2
Eisenbahn	361,3	114,3	365,0	112,6	- 1,0	1,4
Binnenschiff	221,3	55,0	228,5	59,1	- 3,2	- 7,0
Seeschiff	292,1	x	300,1	x	- 2,7	x
Rohrleitung (Rohöl)	90,7	17,7	87,7	17,5	3,3	1,0
Luftfahrt	4,4	x	4,4	x	0,0	x
Insgesamt	4 541,1	661,2	4 492,3	653,2	1,1	1,2

1) Vorläufige Ergebnisse.

X = Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll.

- In 2015 stieg die in Deutschland transportierte Gütermenge weiter an
- Zuwächse wurden hauptsächlich auf der Straße erzielt
- Anteil der Schiene bislang nur bei ca. 10% der transportierten Gütermenge

Worauf muss sich die Logistikbranche in Zukunft einstellen

- Zunahme des Güterverkehrsaufkommen um 70% bis 2025
(Quelle: Bundesverkehrsministerium)
- Veränderte Rahmenbedingungen für das Erreichen der Klimaziele
 - 30%iger Anteil der Schiene des gesamten Güteraufkommens > 300 Km
(Quelle: Weißbuch)
 - Nutzung von CO²-neutralen Antriebsarten
- Zukünftige Verrentung
 - Bis 2025 verlassen rund 200.000 Fahrer aus Altersgründen den Job (ca. 35%)
(Quelle: Bundesarbeitsministerium)
- Grundsätzlich schlechtes Image des Berufsbildes „Kraftfahrer“
 - Nachwuchs bleibt aufgrund schlechter Rahmenbedingungen aus

Worauf muss sich die Logistikbranche in Zukunft einstellen

- Einschränkende gesetzliche Vorgaben
 - Umsetzung/Verschärfung Mindestlöhne, Fahrzeiten, etc...
- Konzentration der Absatzmärkte auf Großstädte
 - Unpaarigkeit der Verkehre wird größer
- Nur leichte Verbesserung der Infrastruktur

Veränderungen sind dringend notwendig

Was tun ?

Status Quo Region Lübeck

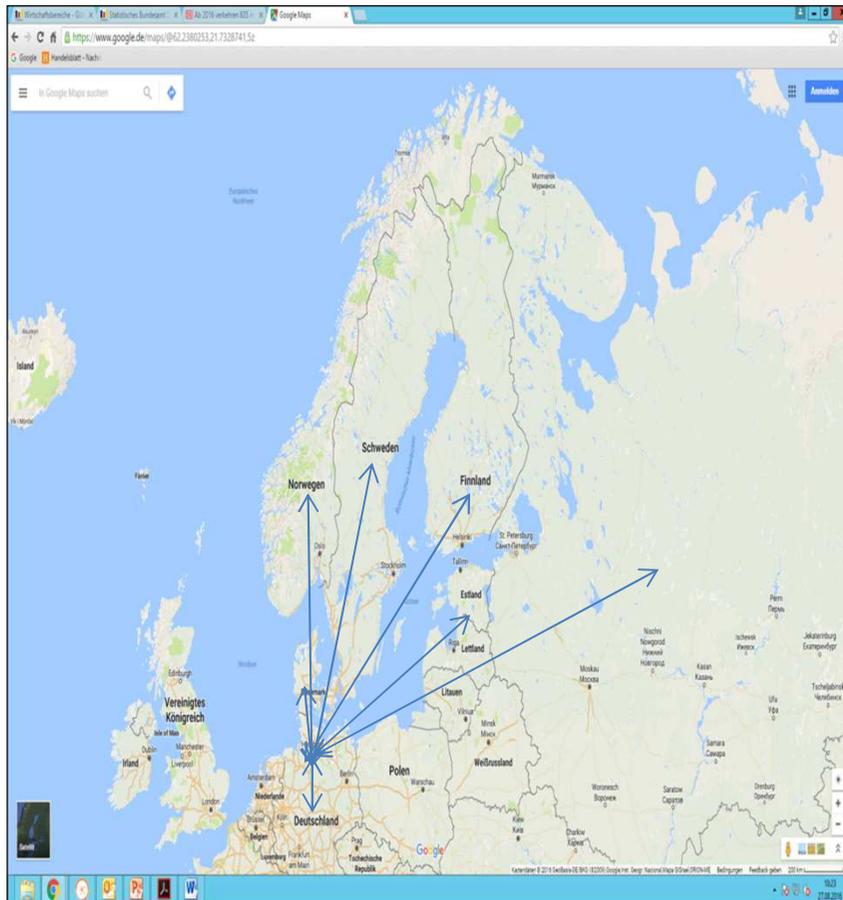
Vorteile

- Geographisch hervorragende Lage für Transporte in/vom Ostseeraum
- „Direktes“ Einzugsgebiet für ca. 30 Mio. Einwohner
- Existenz mittelstandsgeprägter Logistikunternehmen
- Hohe Abfahrtsfrequenzen bei Fähren und Zügen

Nachteile

- Negatives Image
- Monopolistische Strukturen in den öffentlichen Häfen

„Direktes“ Einzugsgebiet für Lübeck



- Schweden ca. 9,9 Mio. Einwohner
- Dänemark ca. 5,7 Mio. Einwohner
- Finnland ca. 5,5 Mio. Einwohner
- Norwegen ca. 5,2 Mio. Einwohner
- Baltikum ca. 6,2 Mio. Einwohner
- Russland ca. 10 Mio. Einwohner
- „Hinterland“ Deutschland ca. 10 Mio. Einwohner

Internationale Transporte 2015

- Lkw via Dänemark – Dänemark (Seeland)
- Lkw via Dänemark nach Schweden
- Züge via Dänemark - Dänemark
 - Davon 60 Zugabfahrten wöchentlich nach Seeland
- Züge via Dänemark nach Schweden
 - Davon 48 Zugabfahrten wöchentlich nach Schweden

Schiffsverbindungen

- Lübeck – Schweden v.v.
 - Täglich bis zu 10 Abfahrten nord- und südgehend
- Lübeck – Finnland v.v.
 - Täglich bis zu 5 Abfahrten nord- und südgehend
- Lübeck – Russland/Baltikum
 - Täglich bis zu 5 Abfahrten nordgehend

Lübeck **Platz 1** beim RoRo-Umschlag der 20 größten Ostsee-Fähr- und RoRo-Häfen 2015.

- Anzahl Einheiten:	712.169 Stück
- Anteil an der Gesamtmenge:	8,63%

Intermodal Verbindungen

- wöchentlich bis zu 6 Direktabfahrten von/nach Italien
- wöchentlich bis zu 26 innerdeutsche Direktabfahrten/-ankünfte von 4 Anbietern
- wöchentlich bis zu 3 Direktabfahrten von/nach Schweden
- Intermodalanteil beim Gesamtaufkommen am Standort Lübeck ist im Vergleich zu anderen Logistikregionen noch zu gering

Zukunftschancen

- Funktion als „**Hub**“ für die Nordregion in beide Richtungen
 - Bündelung und Verteilung der Transportvolumen aus der/in die Region
 - Kombination aller Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser) von der/in die Region Lübeck
 - Bei Inbetriebnahme des Belttunnels laufen Züge über Lübeck - Heute via Hamburg

Notwendigkeiten

- Politisches Bekenntnis der Region zu einem Logistikstandort
- Bereitstellung von Logistikflächen
- Positivere Vermarktung des Standortes
- Leistungsfähige Terminals & Häfen
- Schaffung einer intakten Infrastruktur

Fazit

- Die Region Lübeck hat Möglichkeiten Transporte über diesen Standort anzubieten.
- Mit einer guten Infrastruktur und Möglichkeiten zum X-Docking sowie zur Lagerung können Volumen nach Lübeck umgeroutet und speziell in die Nordländer weiterverbracht bzw. entgegengenommen werden.
- Der Beltunnel bietet die Möglichkeit – unter Berücksichtigung der Klimaziele – diese Leistungen zügig und damit kostengünstiger, aber auch klimaneutraler, anzubieten.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

