

# **BINNENWASSERSTRASSE NECKAR**

## **LEISTUNGSFÄHIGKEIT UND POTENZIAL**

Vortrag anlässlich der Veranstaltung

Logistikader Neckar – Chancen und Grenzen des Schleusenausbaus

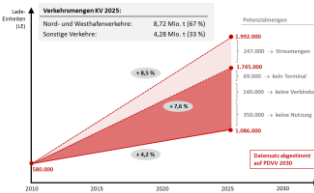
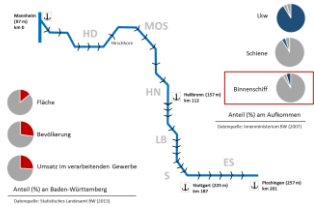
**Heilbronn, 13. November 2014**

**Prof. Dr. Tobias Bernecker**

Hochschule Heilbronn

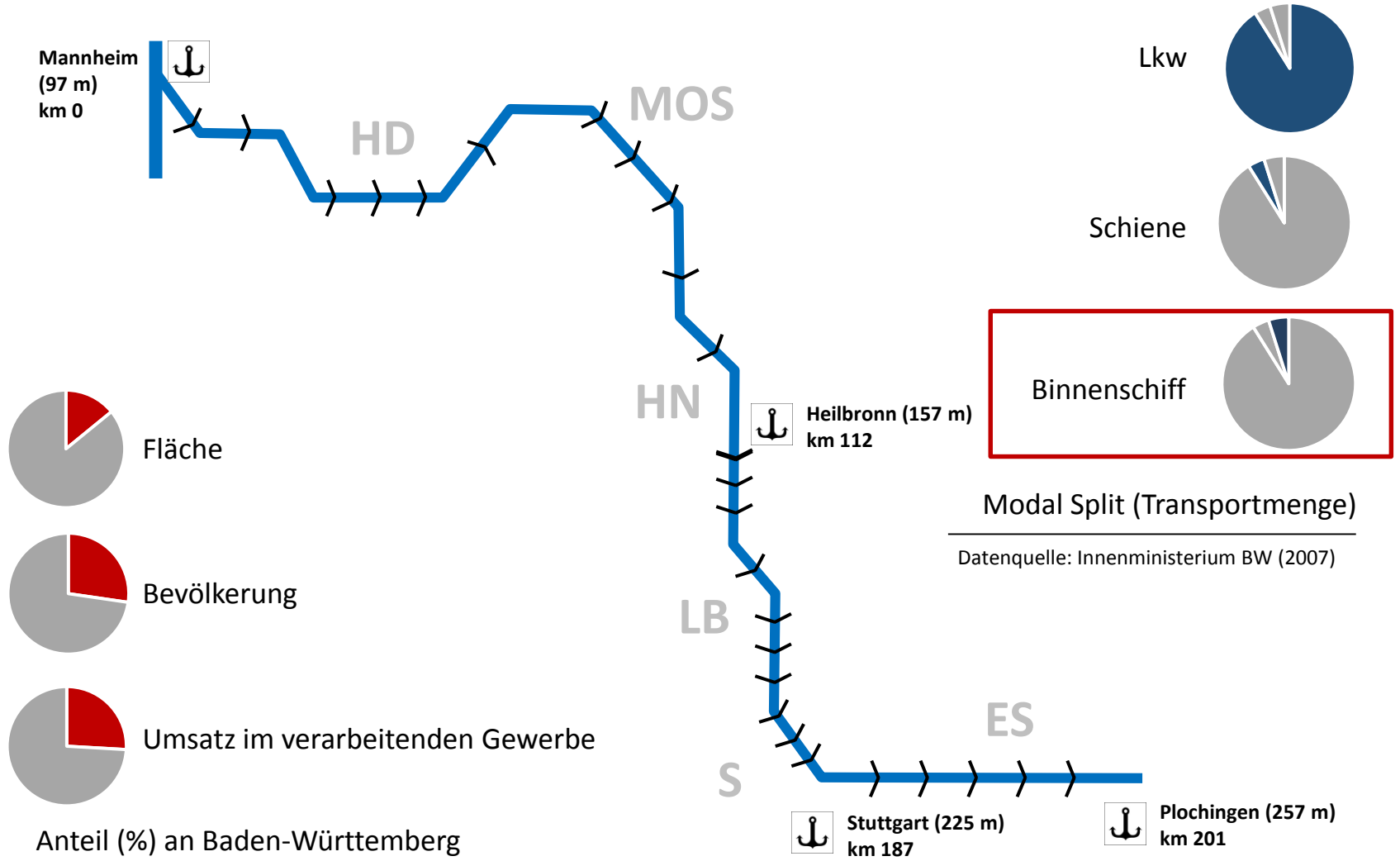
Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL)

# Agenda



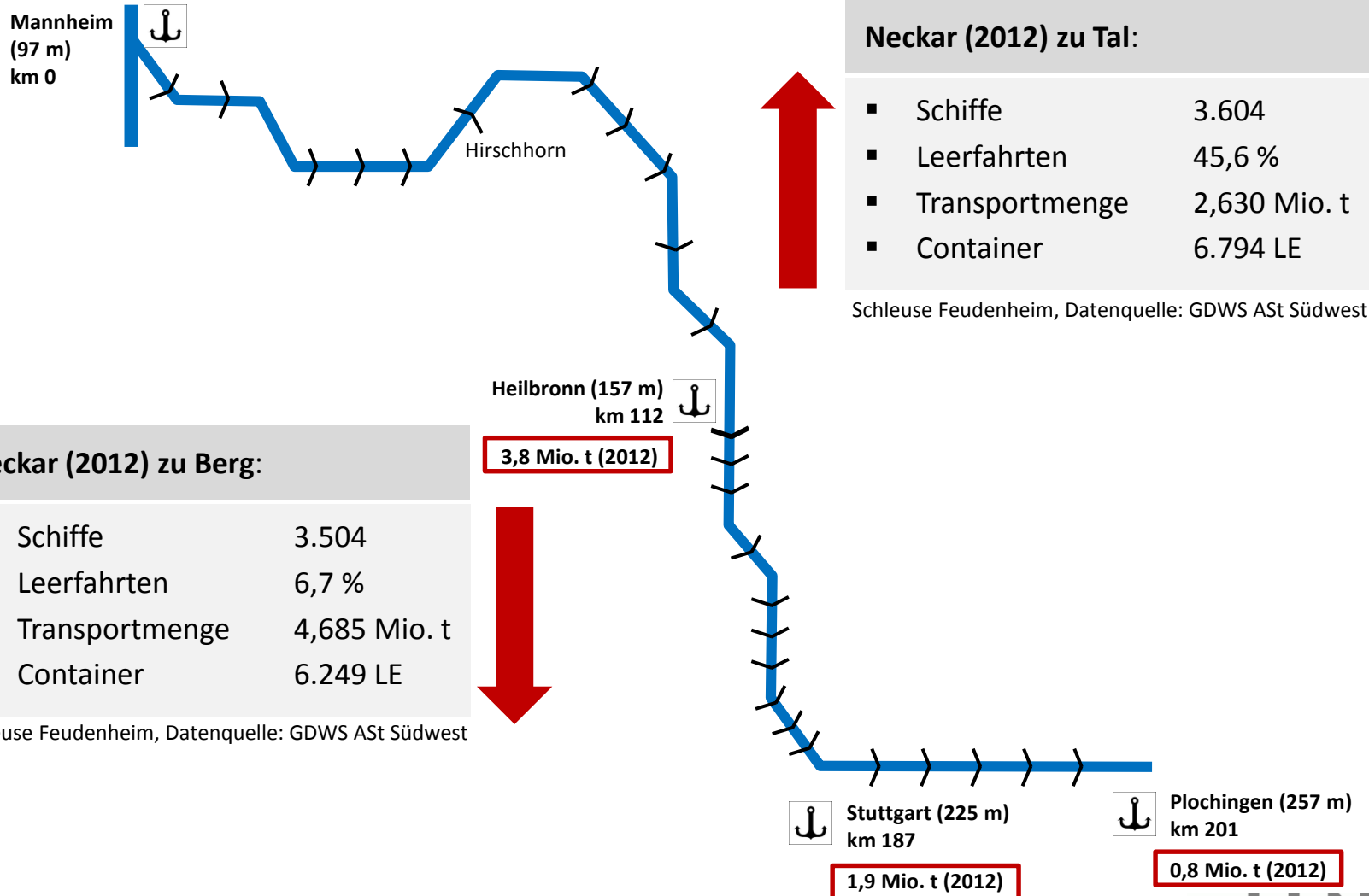
- Ausgewählte Verkehrsdaten und Wirtschaftsdaten entlang der Großschiffahrtsstraße Neckar
- Potenzialschätzung durch Betrachtung der Gütermengen- und Güterstrukturentwicklung
- Möglicher Beitrag der Binnenschifffahrt zur Mengen- und Potenzialabschöpfung
- Zukunftsfähigkeit der Binnenwasserstraße Neckar

# Großschiffahrtsstraße Neckar und Neckarraum

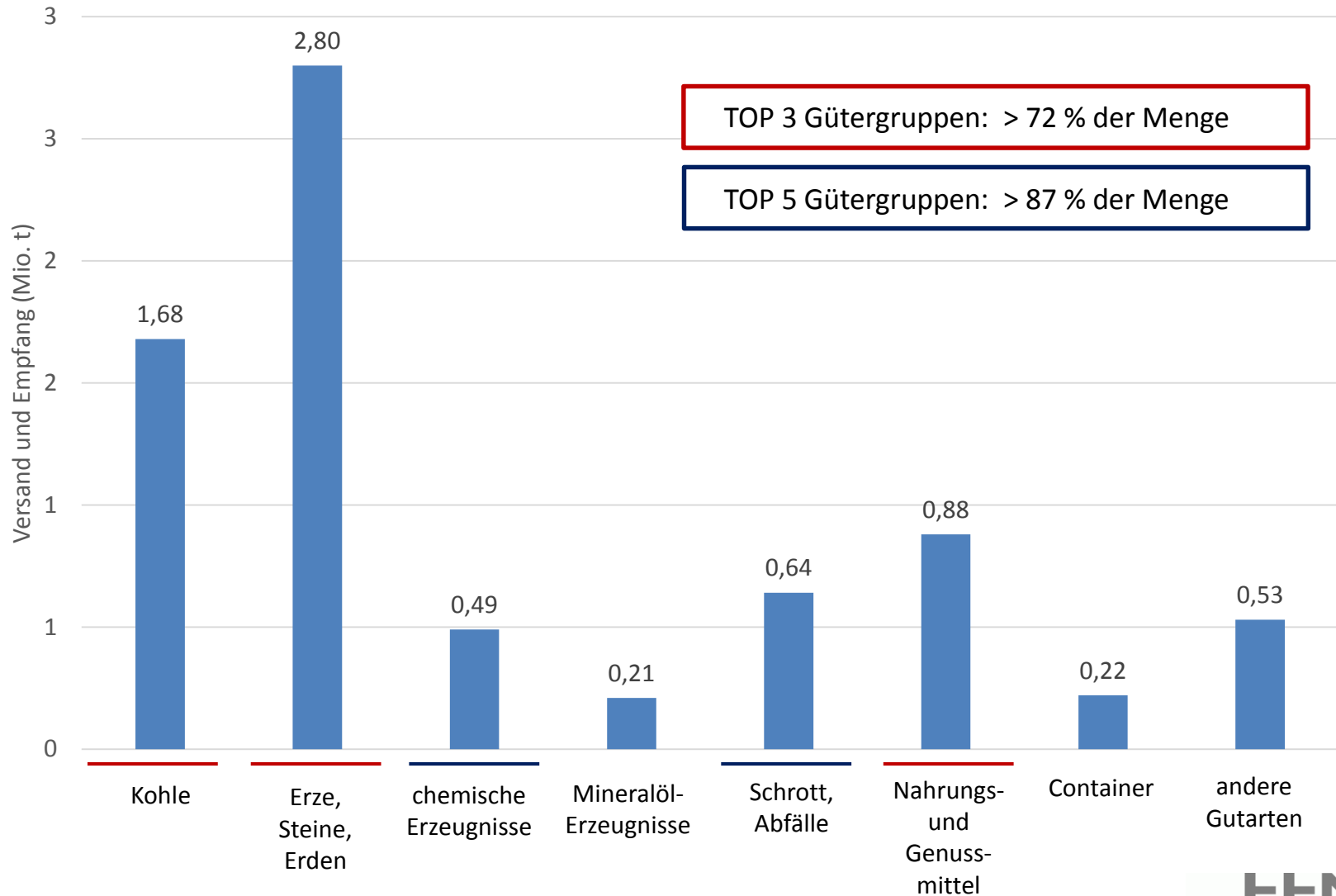


Datenquelle: Statistisches Landesamt BW (2013)

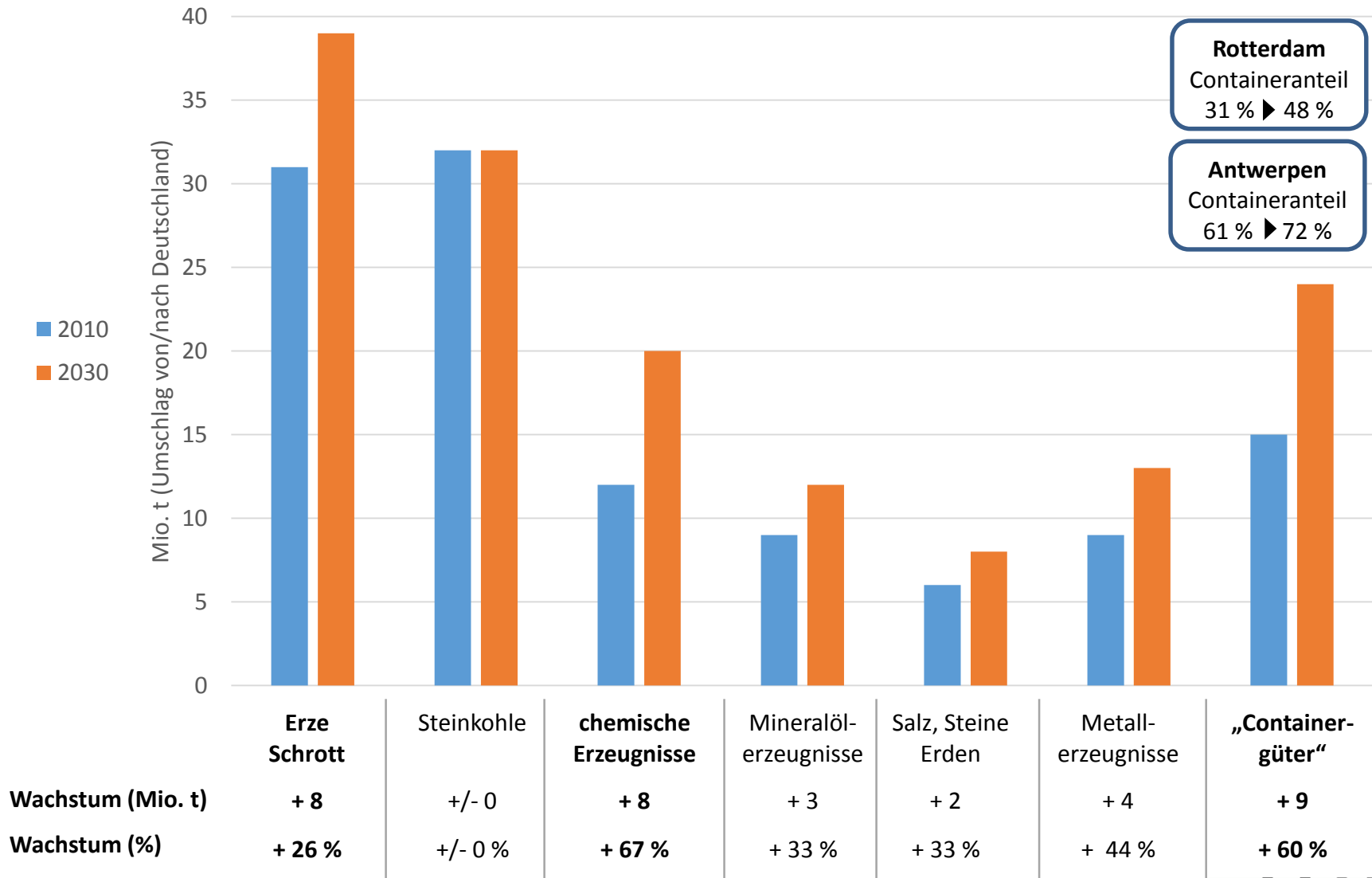
# Großschiffahrtsstraße Neckar und Neckarraum



## Neckarschifffahrt nach Gütergruppen (2012)



## Wachstum der ARA-Häfen bis 2030



Datenquelle: MWP / IHS / UNICONSULT / Fraunhofer CML (2014): Seeverkehrsprognose 2030, S. 158 und S. 182 (eigene Aufbereitung und Darstellung)

## Zukunft im Hinterlandverkehr der ARA-Häfen: Massengüter und Container

### Massengüter

mit zunehmender Spezialisierung  
bei Gütern und  
Transportanforderungen



Hinterland: Konkurrenz zur  
Schiene?

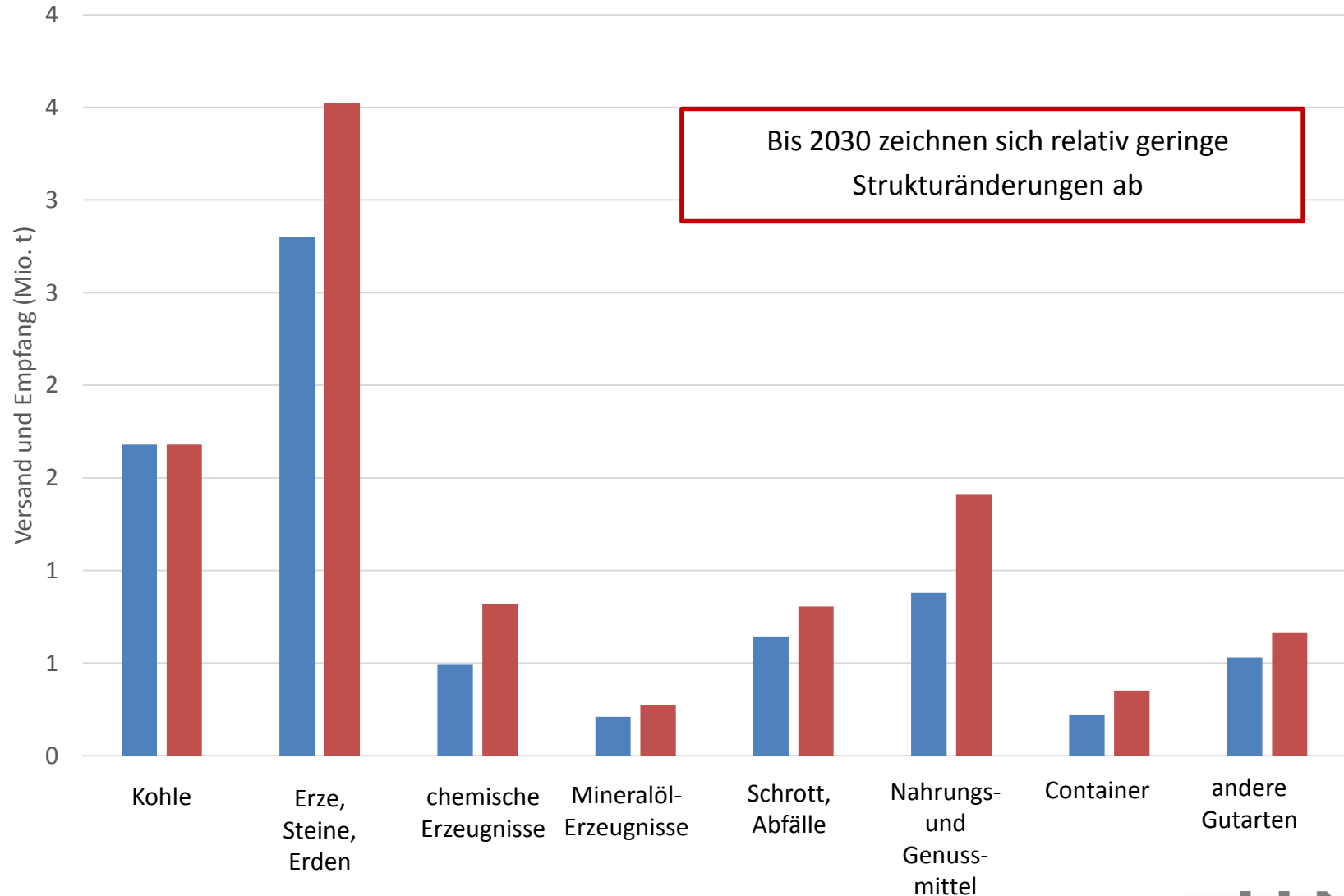
### Container

mit zunehmender Einbindung in  
komplexe kontinentale und  
maritime Produktionssysteme



Hinterland: Konkurrenz zu Straße und  
Schiene?

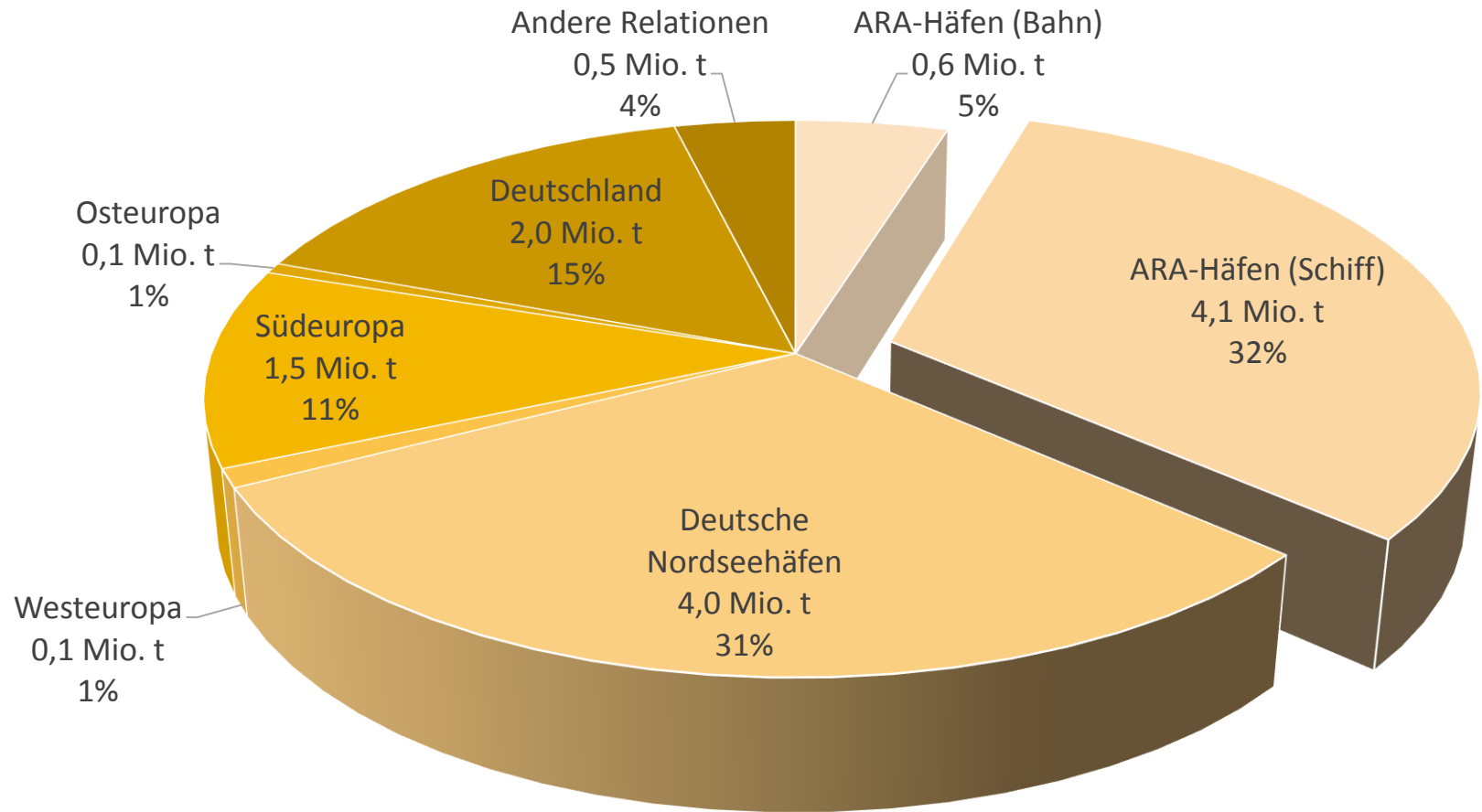
## Neckarschifffahrt nach Gütergruppen (Entwicklung 2010 bis 2030)



Eigene Prognose auf Basis der aktuellen Güterstruktur in der Neckarschifffahrt und der Entwicklungsprognose der ARA-Häfen bis 2030

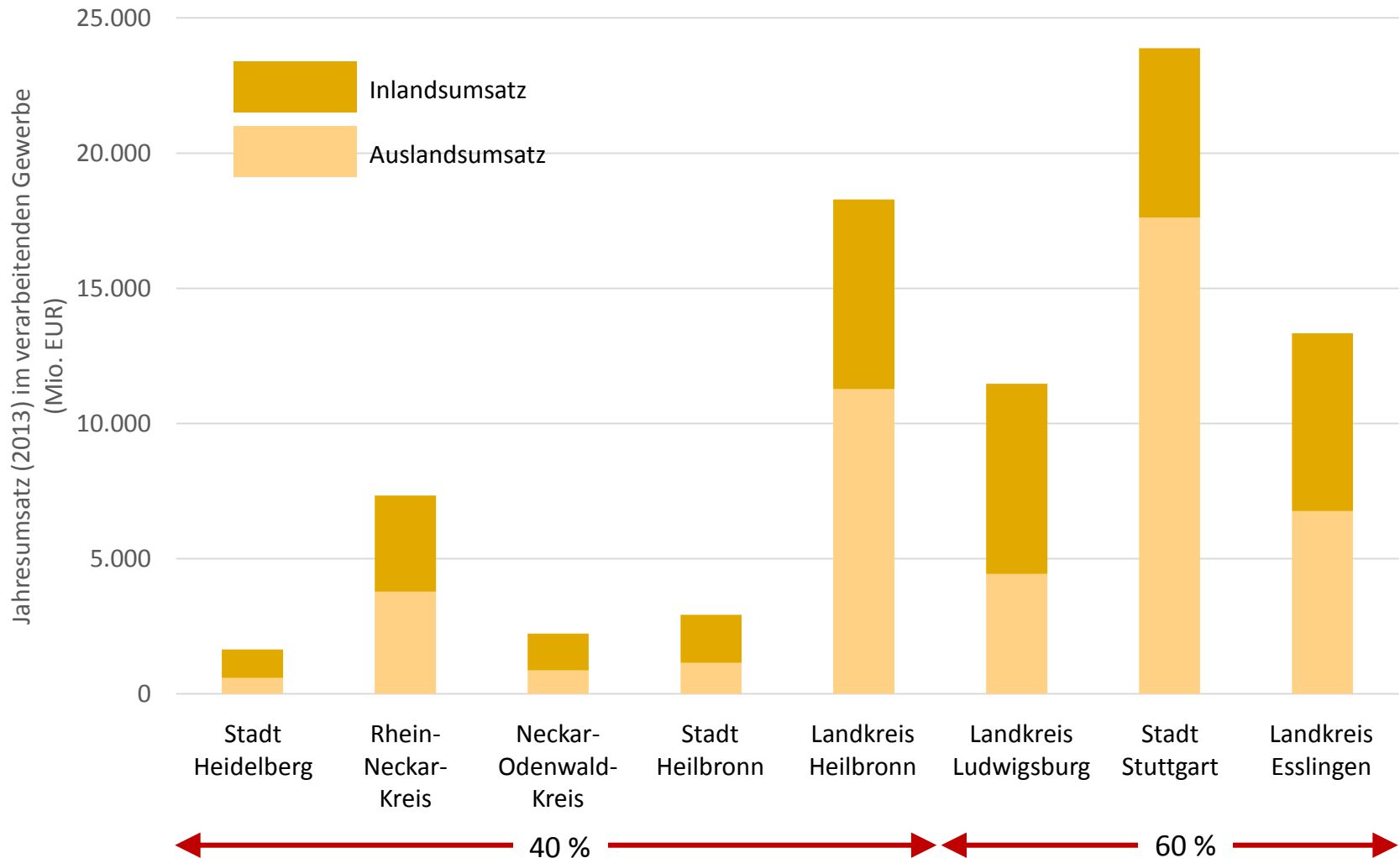


## Aufkommensprognose „Kombinierter Verkehr“ Baden-Württemberg (2025)

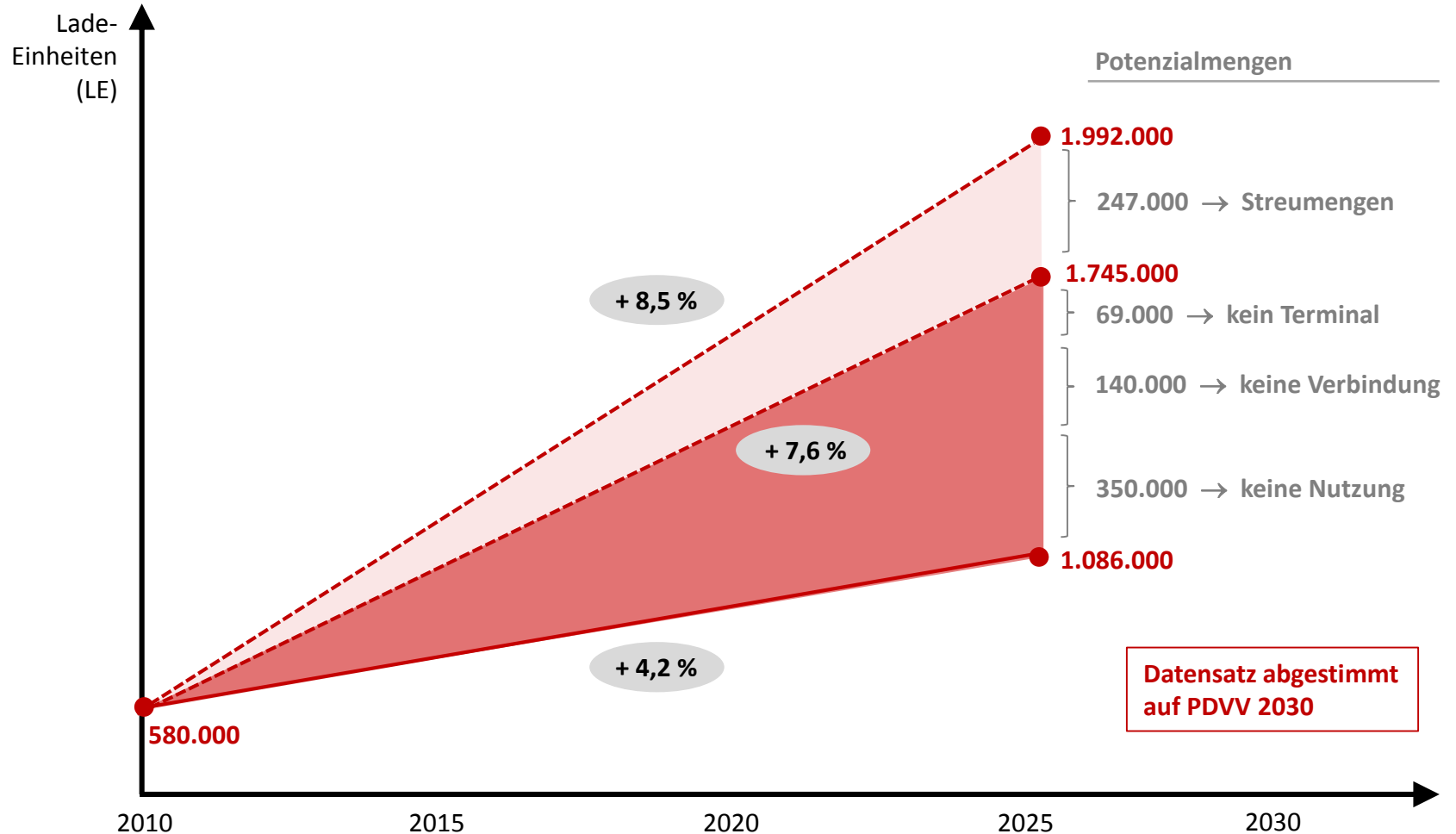


Datenquelle: TCI Röhling (2014): Konzeption zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs in Baden-Württemberg, Stuttgart, S. 23 (eigene Darstellung)

## Wie verteilt sich das Container-Potenzial am Neckar? Inlands- und Auslandsumsatz im verarbeitenden Gewerbe (2013)



## Wo liegen die Schwierigkeiten der Potenzialabschöpfung im Kombinierten Verkehr?



Datenquelle: TCI Röhling (2014): Konzeption zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs in Baden-Württemberg, Stuttgart, versch. Seiten (Eigene Abbildung; nicht maßstäblich)

## Beispiel I: Terminal Heilbronn und Region Heilbronn-Franken

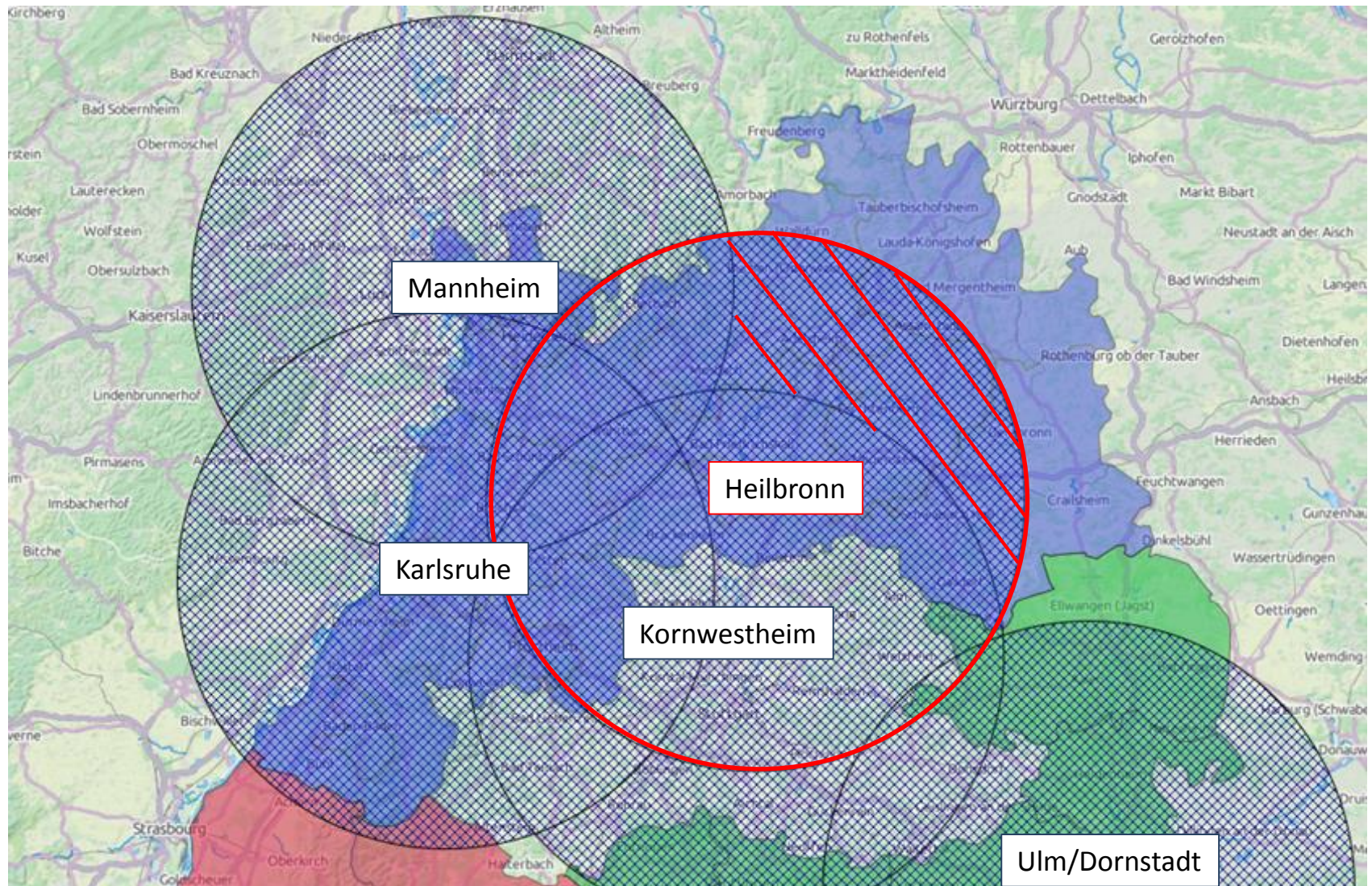


Abbildung entnommen aus: TCI Röhling (2014): KV-Terminalkonzept Baden-Württemberg, S. 4 (mit Änderungen)

## Mengen und Potenziale: Terminal Heilbronn und Region Heilbronn-Franken

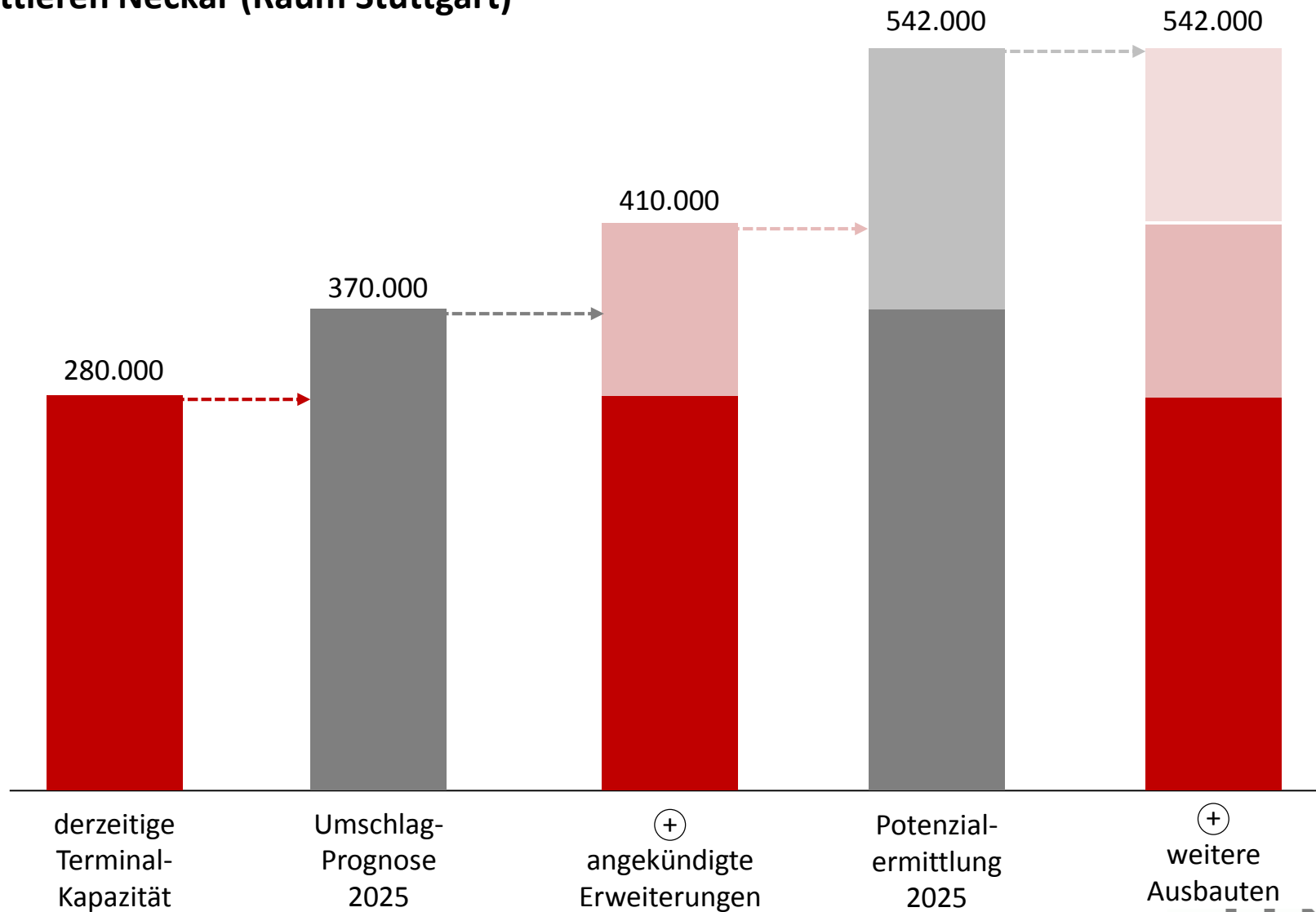
<b>Aufkommen</b>	Aufkommen 2010	Aufkommen 2025
	LE p.a.	LE p.a.
...		
<b>Terminal Heilbronn</b>	0	5.000
...		

Tabellenausschnitt entnommen aus: TCI Röhling (2014): Konzeption zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs in Baden-Württemberg, Stuttgart, S. 81 (mit eigenen Modifizierungen und Hervorhebungen)

<b>Aufkommen + Potenzial 2025</b>	Stadt u. Landkreis Heilbronn	Hohenlohekreis Schwäbisch-Hall Main-Tauber Kreis	Region Heilbronn-Franken
	LE p.a.	LE p.a.	LE p.a.
<b>ARA-Häfen</b>	3.471	6.766	10.237
<b>Norddeutschland</b>	6.179	5.856	12.035
<b>Nordseehäfen</b>	3.485	4.567	8.052
<b>Summe wirtschaftlicher Betrieb</b>	<b>6.179</b>	<b>6.766</b>	<b>30.324</b>
<i>Weitere Relationen (jeweils &lt; 6.000 LE p.a.)</i>	19.215	21.574	40.789
<b>Summe</b>	32.350	38.530	70.880

Tabelle entnommen aus: TCI Röhling (2014): Konzeption zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs in Baden-Württemberg, Stuttgart, S. 57 (mit eigenen Hervorhebungen)

## Beispiel II: Zusammenspiel von KV-Prognose, -Potenzial und -Leistungsfähigkeit am mittleren Neckar (Raum Stuttgart)



## Potenzialabschöpfung im KV durch kombinierten Einsatz der Landverkehrsträger



### *Binnenschiff*

- niedrigster Transportkostensatz (€/TEU) im Seehafen-Hinterlandverkehr der ARA-Häfen
- Voraussetzungen: sehr gute Planbarkeit der Verkehre , hohe Regelmäßigkeit und Alternative bei Sperrung der Schifffahrt



### *Schiene*

- Voraussetzung: gute Planbarkeit der Verkehre und Verfügbarkeit von Trassen
- Auf ausgewählten Relationen im Nachtsprung darstellbar



### *Lkw*

- Besondere Eignung für eilige Sendungen durch kurze Beförderungszeiten im Haus-Haus-Verkehr
- Straßenseitige Engpässe bei Anlieferung und Abholung in den Seehäfen

## Gesamtbetrachtung: Potenzial der Containerschifffahrt auf dem Neckar (2025)

Stuttgart (2012)	13.000 LE	22.000 TEU
	↓	↓
Stuttgart/Plochingen (2025)	38.400 LE	71.040 TEU
Heilbronn (2025)	4.000 LE	7.400 TEU
<b>Potenzialmenge (2025)</b>	<b>42.400 LE</b>	<b>78.440 TEU</b>

Bei Realisierung aller Potenziale ist bis 2025/2030 eine **Vervierfachung des Containertransports auf dem Neckar** denkbar.



## Zukunftsfähigkeit der Binnenwasserstraße Neckar

- Die Mengenprognosen zeigen, dass aufkommensseitig großes Potenzial für eine **deutliche Steigerung** der per Binnenschiff transportierten Mengen auf dem Neckar bis 2025/2030 besteht
- Die Beurteilung eines wachstumsaffinen **Entwicklungskonzepts für die Neckarschifffahrt** muss die **Gütermengen- und Güterstrukturentwicklung** berücksichtigen:
  - Das Segment der **Containertransporte** wird sich besonders dynamisch entwickeln
  - Der **Massenguttransport** wird aber auch zukünftig die wesentlichen Mengen für die Binnenschifffahrt liefern
- Ein adäquates (nachhaltiges) Entwicklungskonzept muss
  - auf die **langen Investitionszyklen** in der Binnenschifffahrt Rücksicht nehmen
  - die **räumliche Kongruenz** zwischen dem Aufkommensschwerpunkt Mittlerer Neckar und der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs Neckar sicherstellen
  - die Leistungen der Binnenschifffahrt noch besser mit den anderen Verkehrsträgern über **intermodale Konzepte** verknüpfen

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Prof. Dr. Tobias Bernecker**

Hochschule Heilbronn

Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik

[www.hs-heilbronn.de](http://www.hs-heilbronn.de) [www.invl.de](http://www.invl.de)

[tobias.bernecker@hs-heilbronn.de](mailto:tobias.bernecker@hs-heilbronn.de)