

Kongreß “ Logistikstandort Baden-Württemberg” - Herausforderungen und Perspektiven -

Logistik der Zukunft –

Baden-Württemberg im Kontext der globalen Vernetzung

Klaus Bräunig

Geschäftsführer

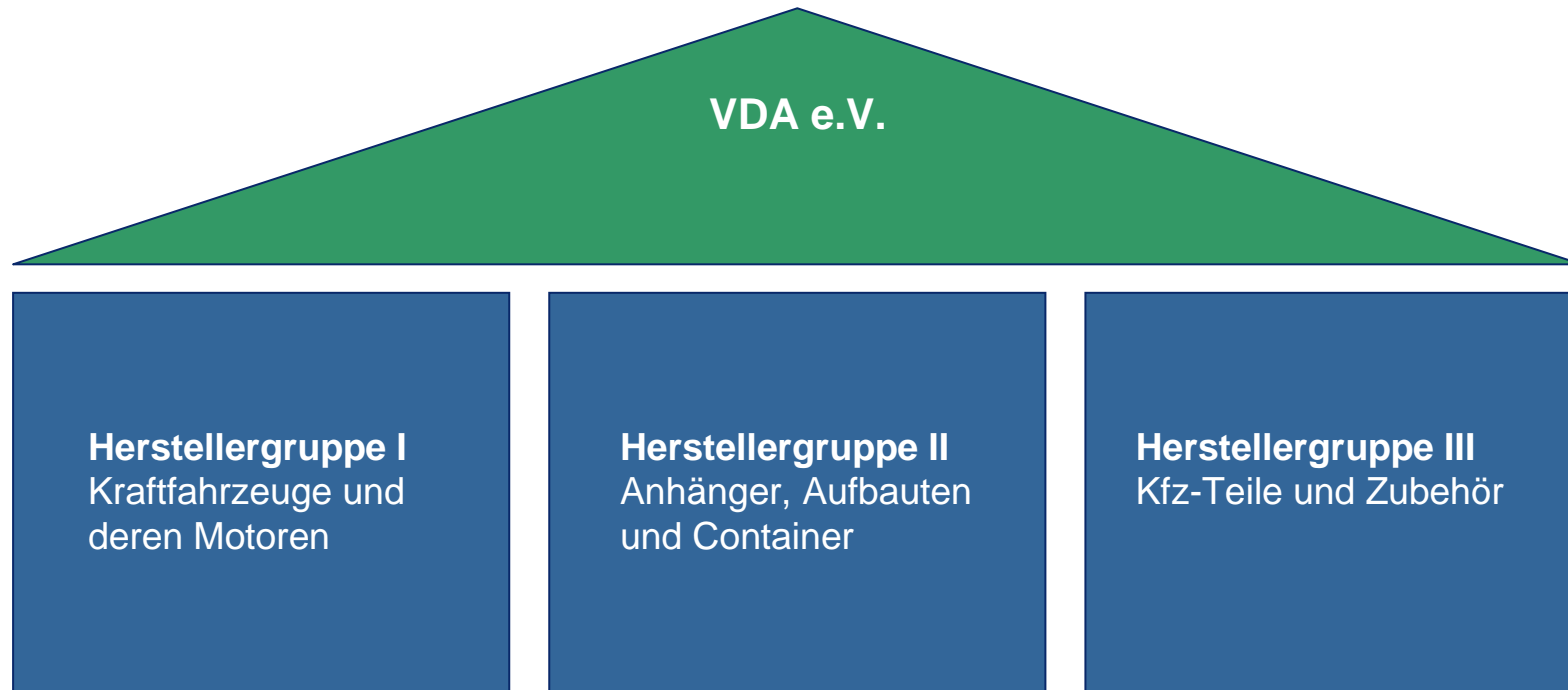
Verband der Automobilindustrie

Logistik der Zukunft – Baden-Württemberg im Kontext der globalen Vernetzung

Gliederung:

- **Der VDA**
- **Die deutsche Automobilindustrie und Ihre globale Ausrichtung**
- **Wachstumsmärkte der Zukunft**
- **PKW-Produktion in Europa**
- **Die Automobilindustrie in Baden-Württemberg**
- **Infrastruktur – wichtigste Voraussetzung für eine leistungsfähige Logistik**
- **Baden-Württemberg – eine besondere verkehrspolitische Herausforderung**
- **Wege zu einer bedarfsgerechten Infrastrukturfinanzierung**

Der Verband der Automobilindustrie



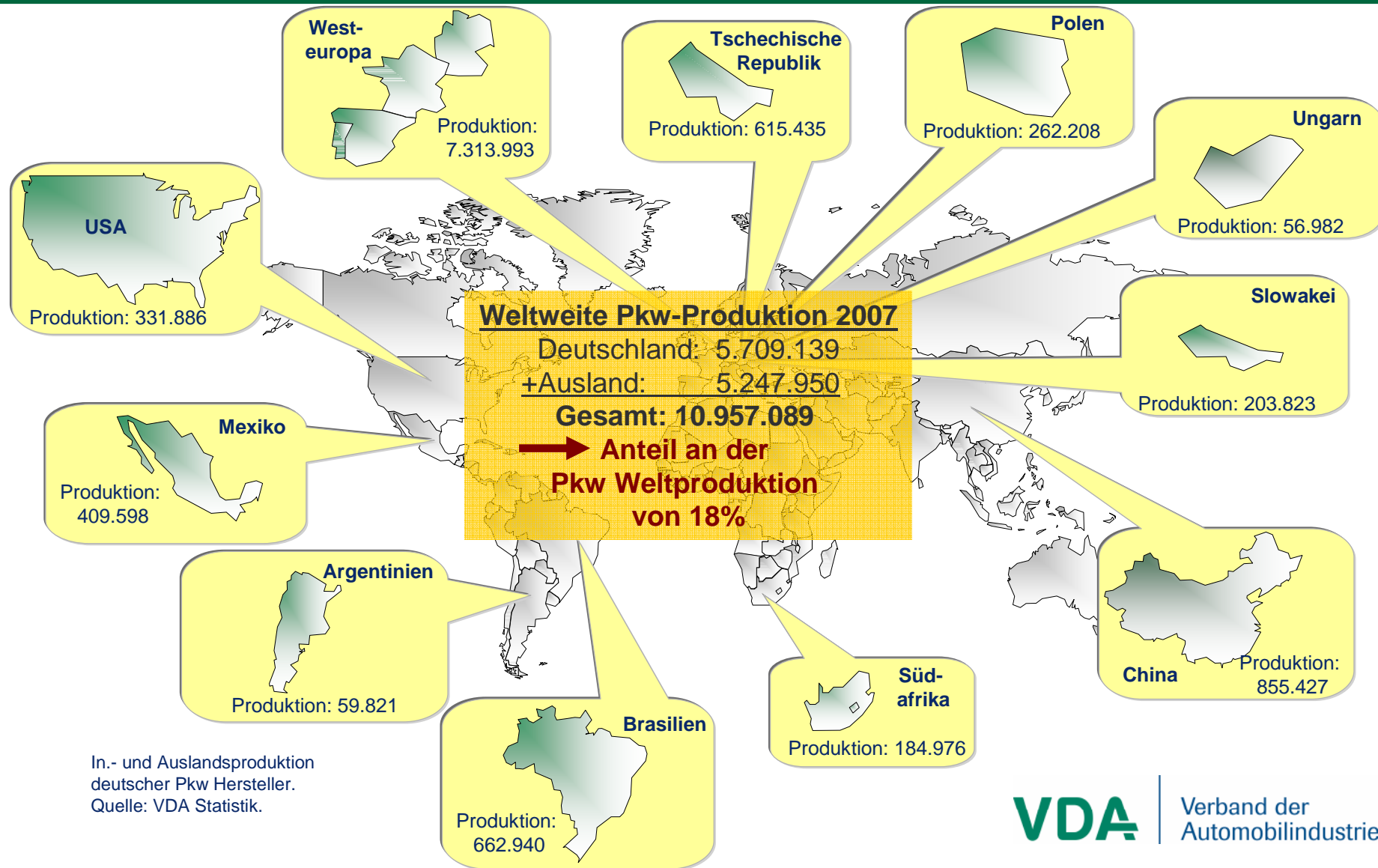
- gegründet 1901 in Eisenach als „Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller“
- Veranstalter der IAA-PKW und IAA-Nutzfahrzeuge
- Die VDA-Zentrale ist in Frankfurt/M., der juristische Sitz wurde im November 1999 nach Berlin verlegt; dort unterhält der VDA eine Repräsentanz.
Weitere Büros des VDA in Brüssel, China, Japan und Brasilien.

Aufgaben und Mitglieder

- Der VDA fördert national und international die Interessen der gesamten deutschen Automobilindustrie auf allen Gebieten der Kraftverkehrswirtschaft, so z.B. in der Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltpolitik, der technischen Gesetzgebung, der Normung und Qualitätssicherung.
- Mitglieder des Verbandes sind Unternehmen, die innerhalb der Bundesrepublik Deutschland einen Betrieb für die industrielle Fertigung von Kraftfahrzeugen und deren Motoren, von Anhängern, Aufbauten und Containern sowie von Kraftfahrzeugteilen und -zubehör unterhalten.

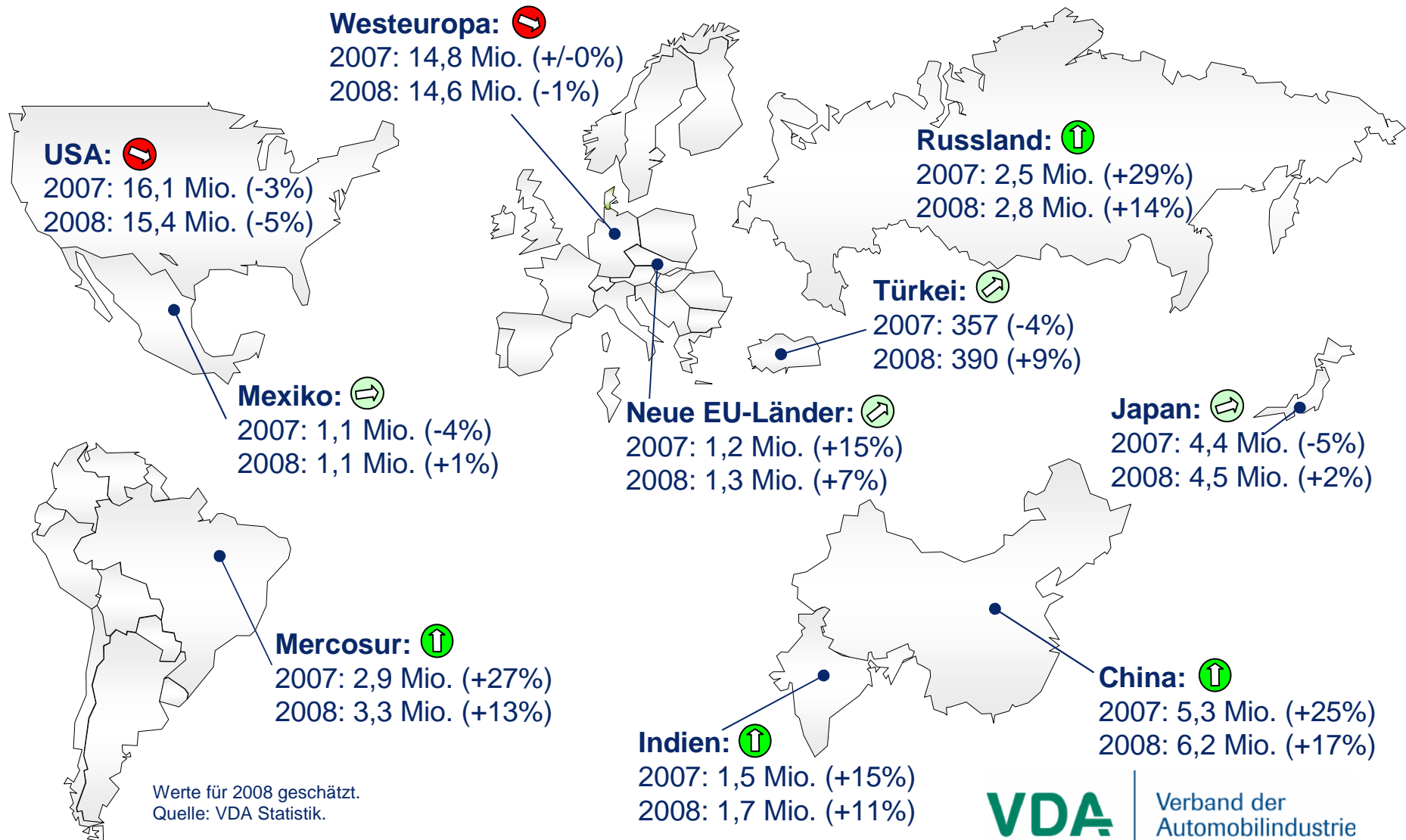
“Around the Globe“

Deutsche Pkw-Hersteller sind global ausgerichtet



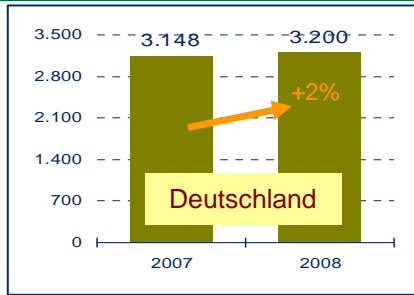
In.- und Auslandsproduktion deutscher Pkw Hersteller.
Quelle: VDA Statistik.

Absatz von Personenkraftwagen in einzelnen Regionen im Vergleich



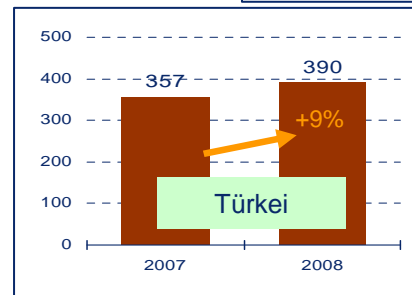
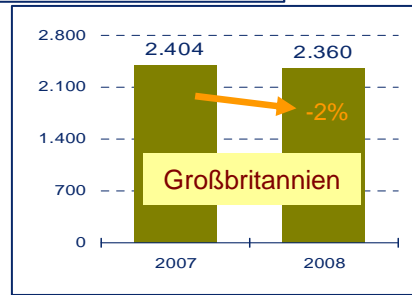
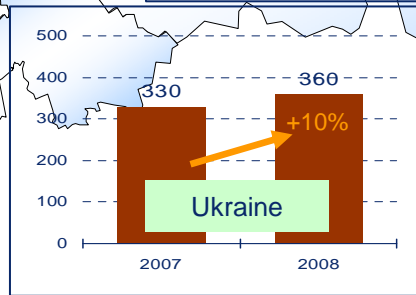
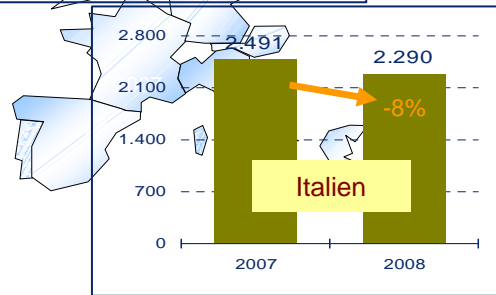
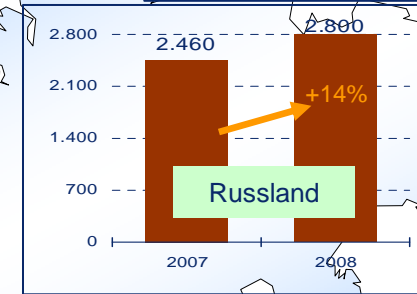
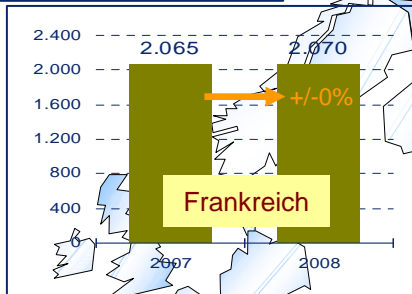
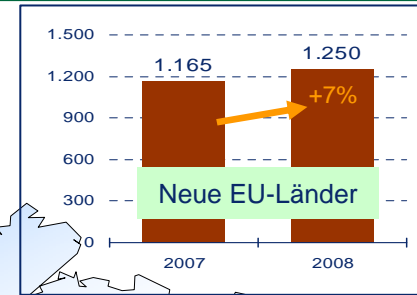
Pkw-Absatz in Europa

- Das Wachstum findet auch 2008 in Osteuropa statt -



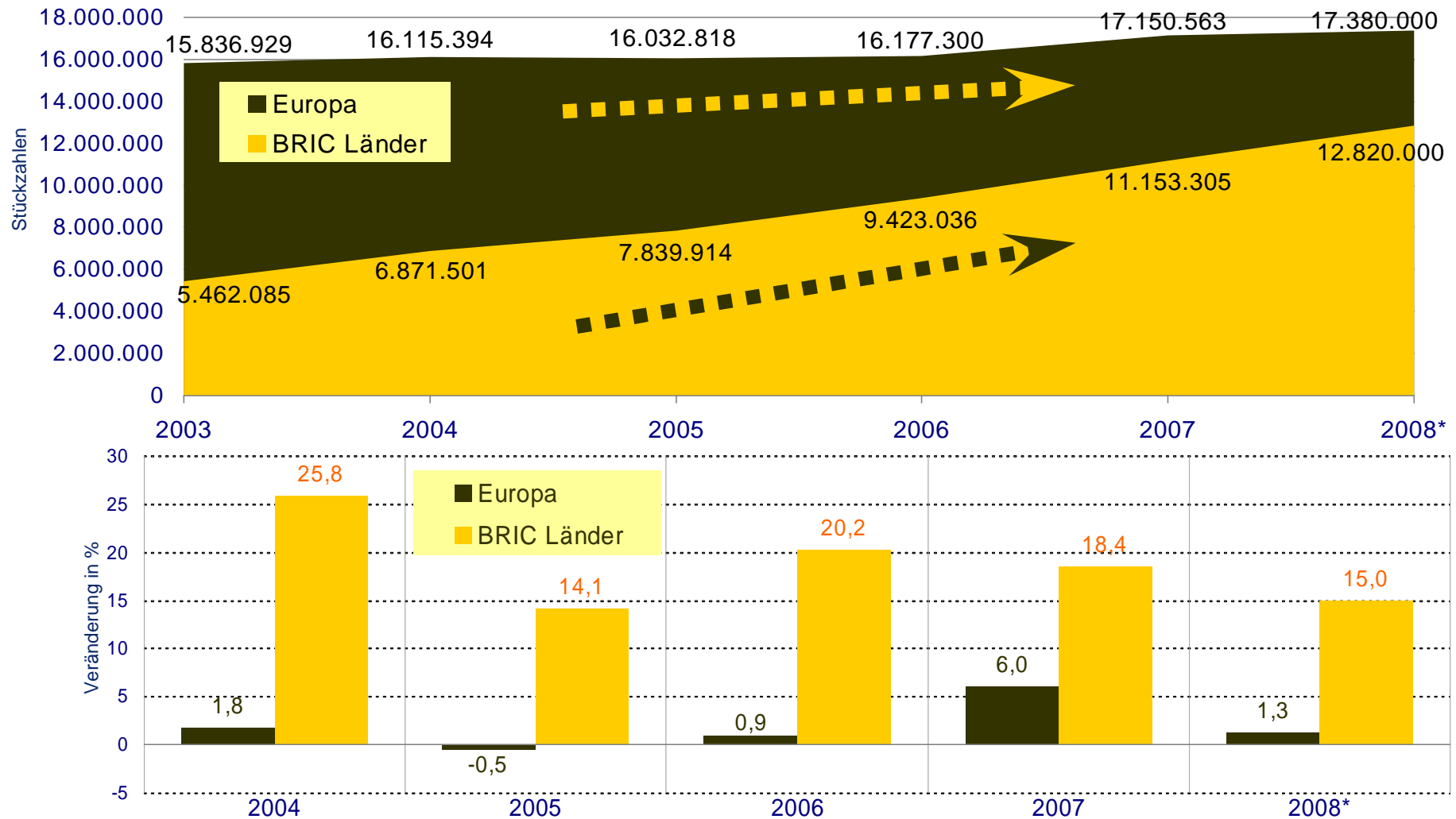
Pkw-Absatz in Westeuropa 2008
 14,620 (-1%)

Pkw-Absatz in Osteuropa 2008
 4,800 (+11%)



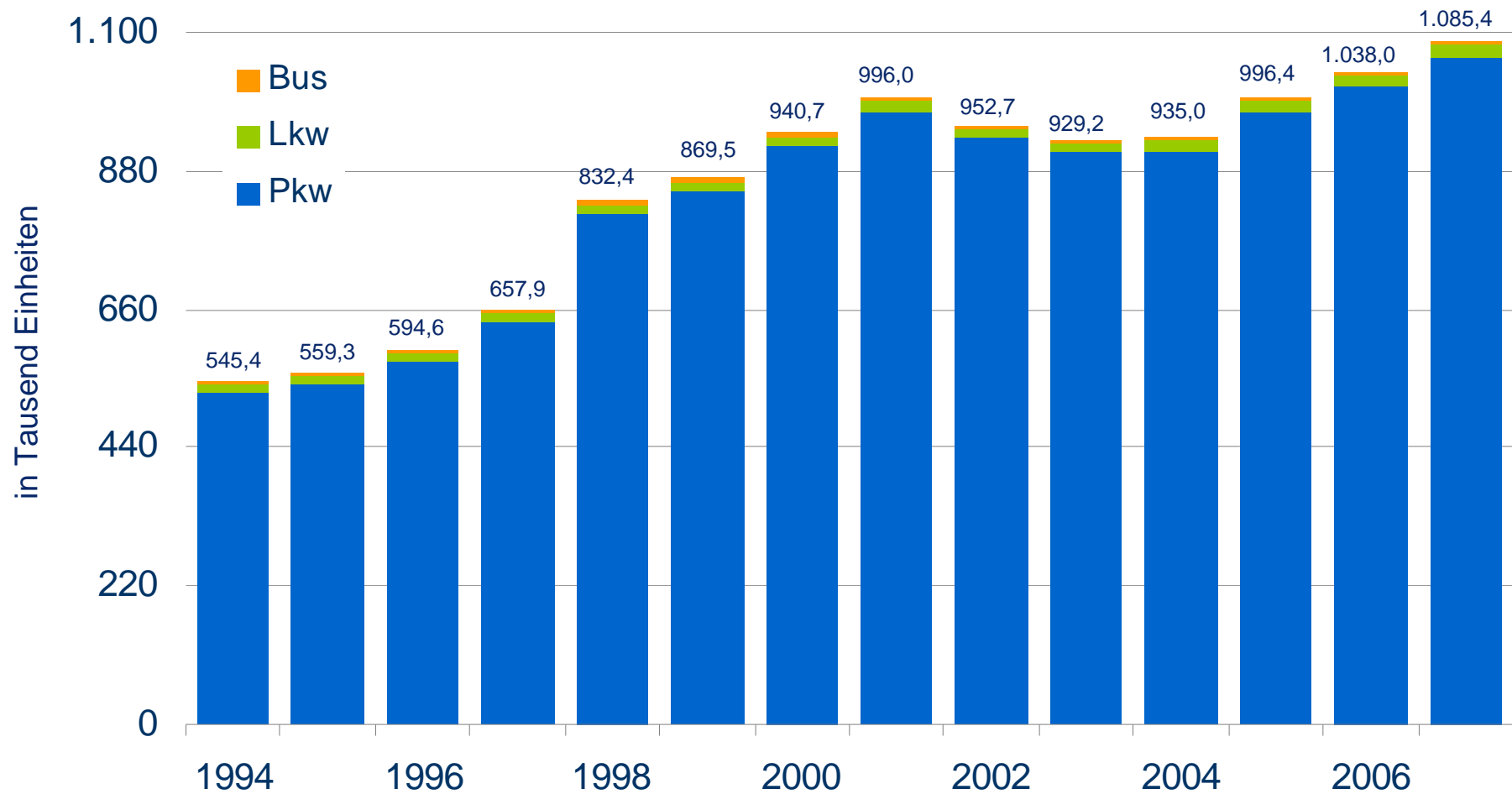
Angaben in 1.000.
 Quelle: VDA Statistik.

Die Pkw-Produktion in Europa nimmt - getrieben durch die Ausweitung in den Neuen EU-Ländern - weiter zu. Die Herstellung in den BRIC Ländern wächst dynamisch



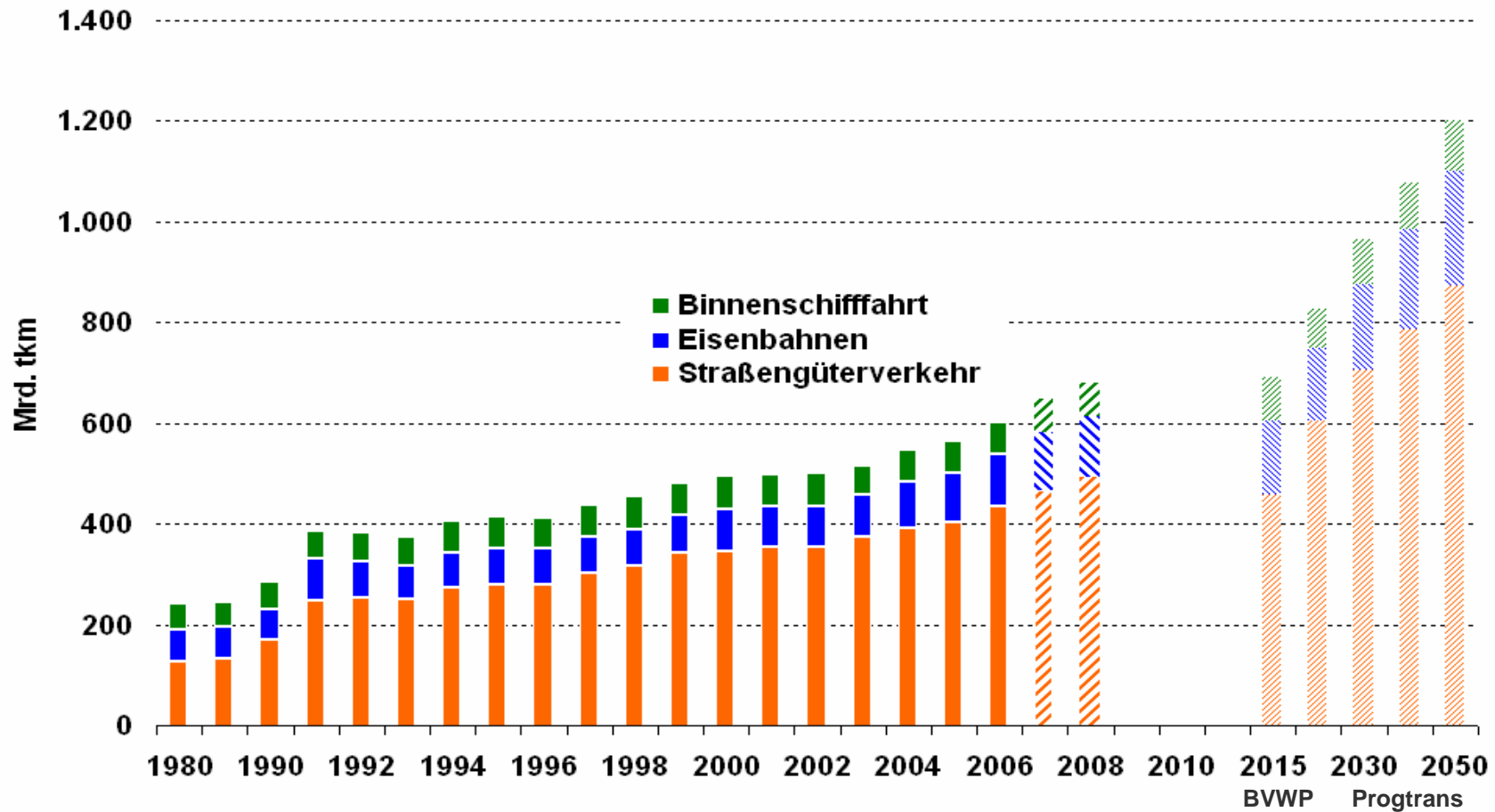
* Prognose.
 Europa: EU-15 + Neue EU-Länder
 BRIC: Brasilien, Russland, Indien, China.
 Quelle: VDA Statistik.

Kraftwagenproduktion der deutschen Hersteller in Baden-Württemberg



Quelle: VDA-Statistiken

Verkehrsentwicklung im Güterverkehr



Globale Logistikketten am Beispiel Sprinter



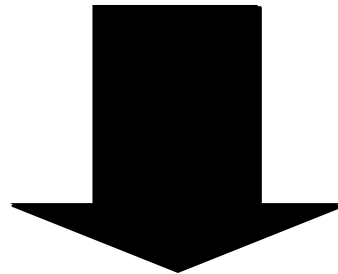
Quelle: Daimler AG

Zukünftige Entwicklung der Logistik der Automobilproduktion

- **Weiterer Ausbau wirtschaftlicher Anlieferformen (JIS/JIT)**
- **Schaffung von effizienten, globalen Logistikketten**
- **Weit verzweigte Zuliefernetzwerke von tier 1 bis tier n Lieferanten**
- **Lieferströme in und aus Randregionen Europas (Türkei, Portugal, Osteuropa)**
- **Ansiedlung von Lieferanten in Industrieparks (Fertigmontage, Variantenmanagement)**
- **Verstärkte Einbindung der Logistik/ Logistikdienstleister in die Supply Chain**

Baden-Württemberg – eine besondere verkehrspolitische Herausforderung

- „Autoland“ Baden-Württemberg – hoher Straßenverkehrsbedarf
- Deutschlands Transitland Nr. 1
- Besondere Topographie ⇒ hohe Infrastrukturkosten
- Unzureichendes Bundesfernstraßennetz



Mehr Geld für Bundesfernstraßen – aber wie?

„Autoland“ Baden-Württemberg – hoher Straßenverkehrsbedarf

Personenverkehr:

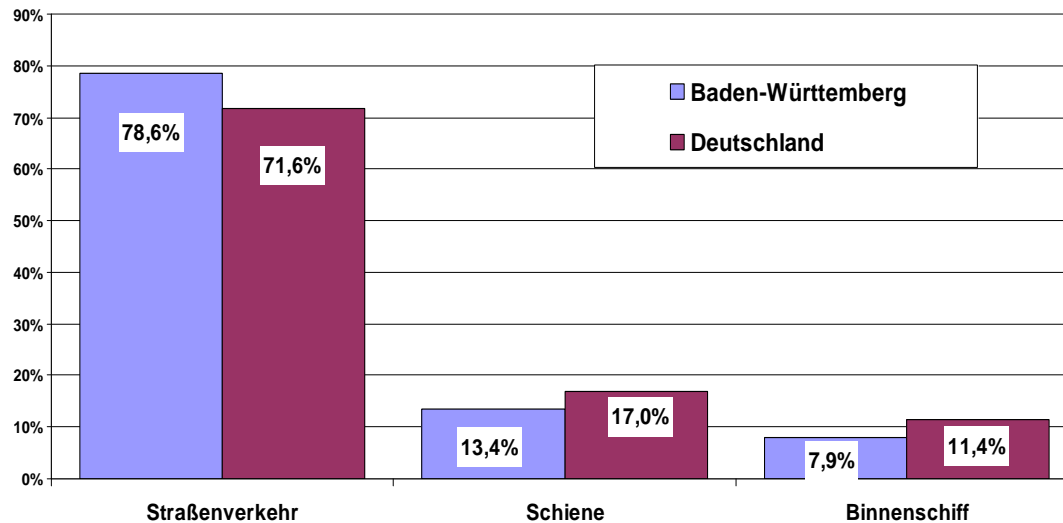
- **Pkw-Bestand/Einwohner 5% über Bundesdurchschnitt**
- **Überdurchschnittlicher Pkw-Bestandzuwachs seit 2000 (BW: +12,2%, Deutschland: +9,8%)**
- **Überdurchschnittlicher Bestandzuwachs bis 2025 erwartet (BW: +13%, Deutschland: +11,2%)**

„Autoland“ Baden-Württemberg – hoher Straßenverkehrsbedarf

Güterverkehr:

- **Überdurchschnittlicher Bestandszuwachs an Lkw seit 2000 (in BW: +8,1%, in Deutschland: +4,5%)**
- **Modal split der Straße noch größer als im Bundesdurchschnitt**

Anteile der Verkehrsträger an der Güterverkehrsleistung in BW



Baden-Württemberg – Deutschlands Transitland Nr. 1

- **25% des Lkw-Verkehrs in Deutschland durchquert BW**
- **40% aller Lkw-Fahrten in BW sind Transitfahrten**

Baden-Württemberg – „teure“ Topographie

- **Mittelgebirgstopographie**
 - **Besondere Siedlungsstruktur**
- ⇒ **Schätzungen gehen im Straßenbau von 10% Mehraufwand gegenüber Normalfall aus**

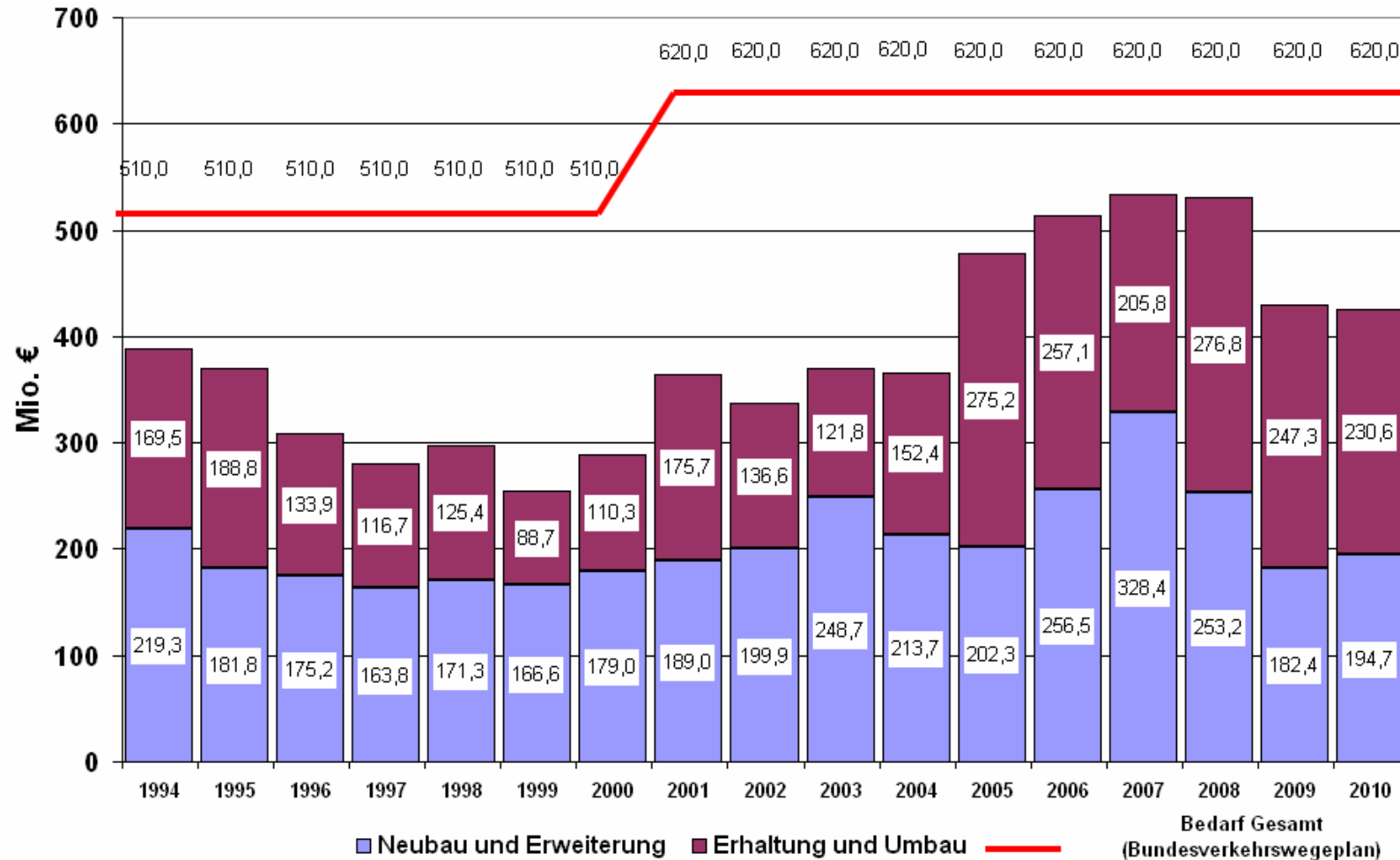
Baden-Württemberg – Bundesfernstraßennetz unzureichend

	Anteil Straße am Netz (%) des jeweiligen Bundeslandes	
	BAB	Bundesstr.
Baden-Württemberg	3,7	16,1
Bayern	5,5	16,3
Hessen	6,0	19,6
Niedersachsen	4,8	17,1
Nordrhein-Westfalen	7,4	17,1
Rheinland-Pfalz	4,6	16,4
Schleswig-Holstein	4,9	17,3

Staus programmiert – Verkehrsstärken über Bundesdurchschnitt um...

- **25% auf BAB**
- **40% auf Bundesstraßen**

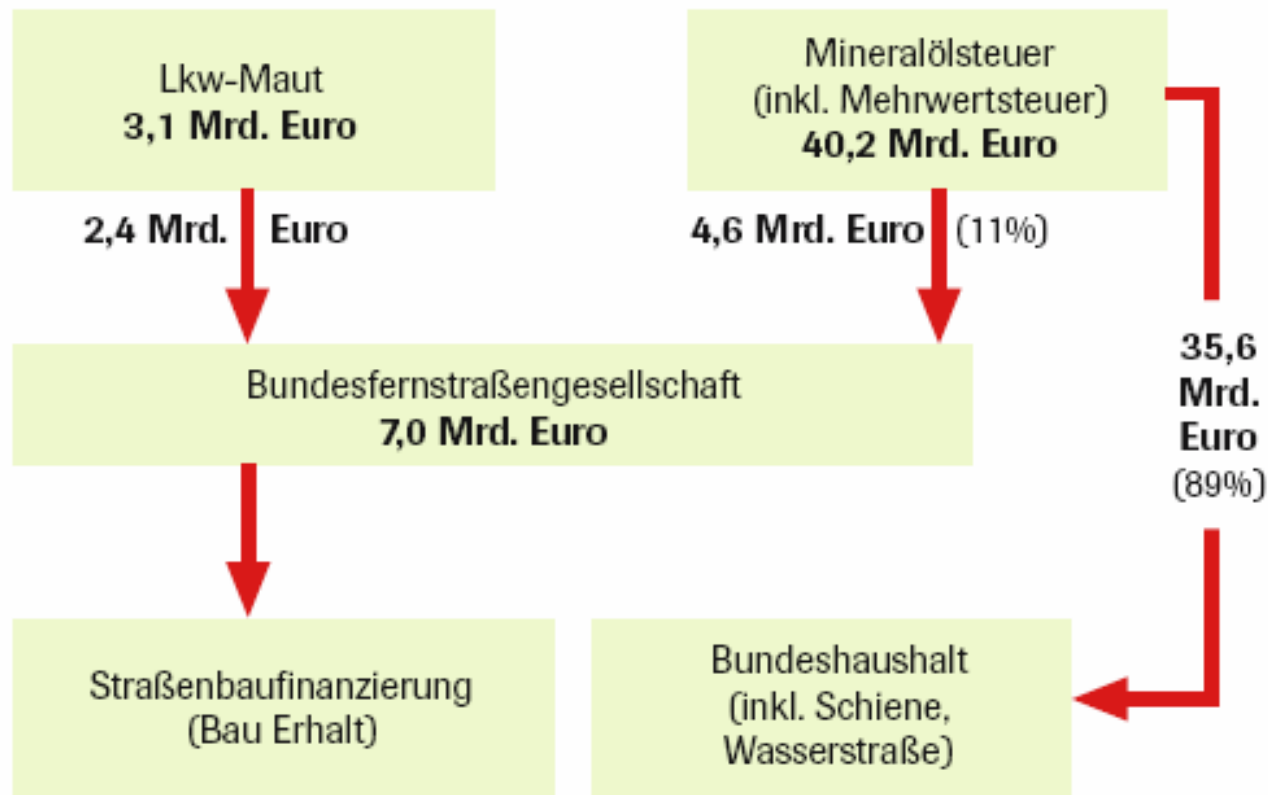
Traditionelle Finanzierung unzureichend – Ausgaben des Bundes für Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg



Liegt die Lösung in alternativen Finanzierungsmodellen?

- A-Modell und F-Modell:
 - **Vorteil:** Wertschöpfungsstufenübergreifende Kostenoptimierung
 - **Nachteil:** Private preisen Verkehrsmengenrisiko ein, machen höhere Kapitalkosten geltend
 - Generelle Kostenüberlegenheit von PPP nicht erwiesen.
 - VDA: Erfahrung mit A-Modellen sammeln, um Effizienz der öffentlichen Infrastrukturbereitstellung zu prüfen
 - VDA: F-Modelle nur in Einzelfällen sinnvoll (wenn Projekte sonst gar nicht kommen)
- Pkw-Maut (Vignette, fahrleistungsabhängig):
 - 70% der Bevölkerung glaubt nicht an vollständige steuerliche Kompensation (Mobilitätsverteuerung, Sozialverträglichkeit?, negative Umwelt- und Verkehrssicherheitseffekte)

Liegt die Lösung in alternativen Finanzierungsmodellen? VDA-Modell für eine nachhaltige Finanzierung – teilweise Zweckbindung der Mineralölsteuer



Absolute Beträge beziehen sich auf Soll-Werte in 2007

Was leistet der “Masterplan Güterverkehr und Logistik”?

- Ursprüngliche Intention: Stärkung von Güterverkehr und Logistik durch hauptsächlich investive und verkehrsplanerische Maßnahmen (vor allem: 1 Mrd. €/Jahr mehr für Bundesfernstraßen)
- Masterplan bei Vorstellung durch Bundesverkehrsminister (14.03.):
 - Keine konkrete Investitionszusage für Bundesfernstraßen mehr
 - **Verkehr vermeiden** (z.B. Transitverkehr erschweren)
 - **Verkehr verteuern** (z.B. Anlastung externer Kosten, mit Fahrtlänge progressive steigende Maut?)
 - **Verkehr verlagern** auf die Schiene durch Verteuerung Straßenverkehr und Förderung der Schiene
- **Ansatz geht an logistischen Bedürfnissen der Industrie vorbei!**

Zusammenfassung

- Neue Produktionsstätten, neue Märkte, neue Versorgungskonzepte – das Bindeglied heißt Logistik – ohne Logistik keine Fertigung, ohne Fertigung keine Automobilindustrie, ohne Automobilindustrie kein Baden-Württemberg
- Logistik in der Globalisierung fängt zu Hause an – in BW
- Der Materialfluss zu bzw. aus neuen Fertigungsstätten ist zu sichern.
- Verbesserung der Kostenstruktur ist ein Muß
- Logistik ohne leistungsfähige Infrastruktur nicht möglich ⇒ es muss mehr investiert werden!
- Logistikanteil an der Wertschöpfungskette wächst weiter
- Politik muss bis in die Kommunen hinein der Bedeutung der Logistik Rechnung tragen
- Bund muss „Masterplan Güterverkehr und Logistik überarbeiten!“