

VCI-Initiative Infrastruktur

Die wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte für die chemische Industrie

Übersicht

1. Einleitung	1
2. Verkehrsinfrastruktur und die chemische Industrie	2
3. Die größten Chemiestandorte in Deutschland	5
4. Aktuelle politische Entwicklung	6
5. Forderungen der chemischen Industrie	7
6. Übersicht – Priorisierung der Infrastrukturengpässe	8
7. Kontakt und Ansprechpartner im VCI	18

1. Einleitung

Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor

Funktionsfähige Verkehrswege sind ein wichtiger Standortfaktor und stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie. Sie ermöglichen privatwirtschaftliche Güterproduktion, dienen der Entwicklung von Region und Land und sind ein wichtiger Faktor bei unternehmerischen Entscheidungen.

Substanz der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland gefährdet

Die zentrale Lage Deutschlands in Europa ist ein wichtiger Standortvorteil. Unabdingbar ist aber auch eine intakte Verkehrsinfrastruktur. Doch Deutschland lebt derzeit in weiten Teilen von der Substanz, denn die Verkehrsinfrastruktur ist seit vielen Jahren chronisch unterfinanziert. Das hat gravierende Folgen: Straßen sind marode, Brücken gesperrt, Schleusen störanfällig und Bahntrassen überlastet. Es fehlt zudem ein praxisorientierter Infrastrukturbericht, der Schwachstellen aufdeckt, den tatsächlichen Bedarf aufzeigt und damit der Politik als Grundlage für Investitionsentscheidungen gegen den fortschreitenden Verfall dienen kann.

Chemische Industrie braucht sichere Verkehrswege

Die Chemie zählt zu den transportintensivsten Branchen in Deutschland und legt großen Wert auf sichere Transporte. Hierfür ist eine gute Verkehrsinfrastruktur eine grundlegende Voraussetzung. Langfristig will die Chemie Schiene und Binnenschiff für ihre Transporte noch stärker nutzen als bisher. Dafür müssen die richtigen Voraussetzungen geschaffen werden.

1

Die VCI-Initiative Infrastruktur

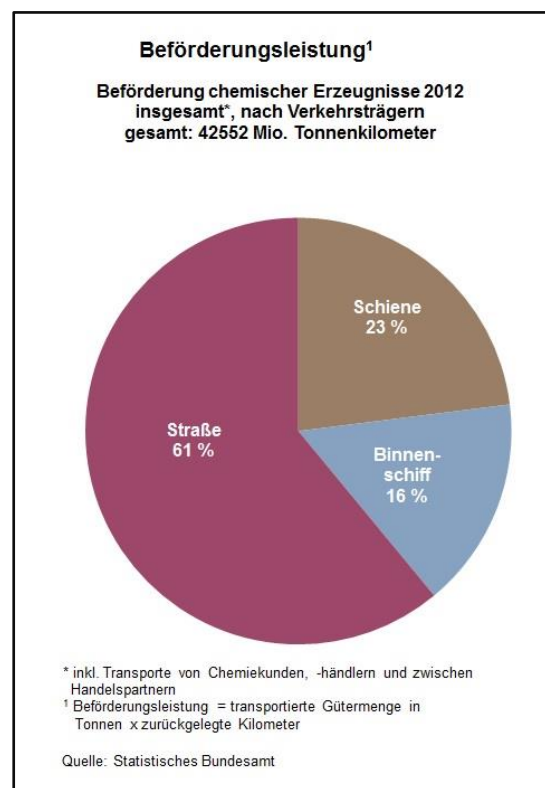
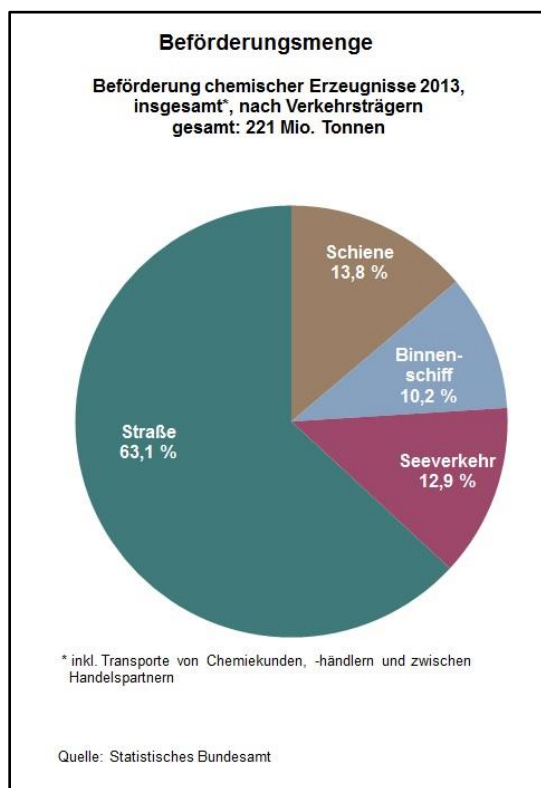
Der VCI hat angesichts der zunehmend spürbaren Probleme der deutschen Verkehrswege die „Initiative Infrastruktur“ ins Leben gerufen. Sie hat sich auf die Fahnen geschrieben, die alte, weit über die Grenzen bekannte Qualität und Leistungsfähigkeit des deutschen Straßen-, Schienen- und Wasserwegenetzes wiederherzustellen und zu tragbaren Kosten optimal auf die Transportanforderungen der Zukunft vorzubereiten. Die chemisch-pharmazeutische Industrie ist der zweitgrößte Auftraggeber von hochwertigen Transportdienstleistungen in Deutschland. Mit ihrem Know-how kann sie die Politik beraten, wo zügig gehandelt werden muss. Zudem möchte sie der Politik für den prioritären Erhalt und die Modernisierung des Verkehrsnetzes in Deutschland die notwendige Unterstützung verschaffen.

Die Arbeit der Initiative zeichnet sich durch ein ständig wachsendes und breit gefächertes Netzwerk zu den für die Thematik wichtigen Akteuren und die hieraus geschlossenen Allianzen aus. Sprecher der Initiative ist Gerd Deimel, Vorsitzender des VCI-Ausschusses Logistik und Verkehr, Vorsitzender des Deutschen Seeverladerkomitees (DSVK) und Bevollmächtigter des LANXESS-Vorstandes. Neben ihm wird die Initiative durch die Unternehmen BASF, Dow, Evonik, Merck und Wacker sowie die Chemiepark-Betreiber CURRENTA und InfraServ Knapsack vertreten.

2. Verkehrsinfrastruktur und die chemische Industrie

Die Chemieindustrie ist eine besonders transportintensive Branche

Im Jahr 2013 wurden in Deutschland etwa 221 Mio. Tonnen chemischer Erzeugnisse (ohne Pipeline) transportiert. Damit ist die chemische Industrie hierzulande eine der transportintensivsten Branchen. Sie verantwortet rund 6 % des gesamten Güterverkehrsaufkommens. Bundesweit ist sie der zweitgrößte Auftraggeber von Transportdienstleistungen, denn ein Großteil der Chemieproduktion geht an industrielle Weiterverarbeiter. Die Branche ist besonders auf sichere Transportwege angewiesen.



2

Die chemische Industrie gehört zu den transportintensivsten Branchen in Deutschland. Für sie ist die Straße nach wie vor der wichtigste Transportweg, gefolgt von Schiene und Binnenschiff.

Alle Verkehrsträger sind für die Chemie von Bedeutung

Alle Verkehrsträger, Straße, Schiene, Binnenschiff und Seeverkehr (auch Pipelines), sind für die chemische Industrie notwendig, um ihre Rohstoffversorgung zu sichern und Kunden beliefern zu können. Dabei sind Eisenbahnen und Binnenschiffe das bevorzugte Transportmittel der Branche. Sogenannte Listengüter, darunter fallen besondere Gefahrgüter, dürfen nur auf der Schiene oder auf Binnenwasserstraßen befördert werden. Schienentransporte sind für die chemische Industrie die einzige wirtschaftliche Alternative, wenn die Binnenwasserstraßen ausfallen. Und versagen die Schienenwege, dann ist der Wareneingang und -ausgang massiv betroffen.

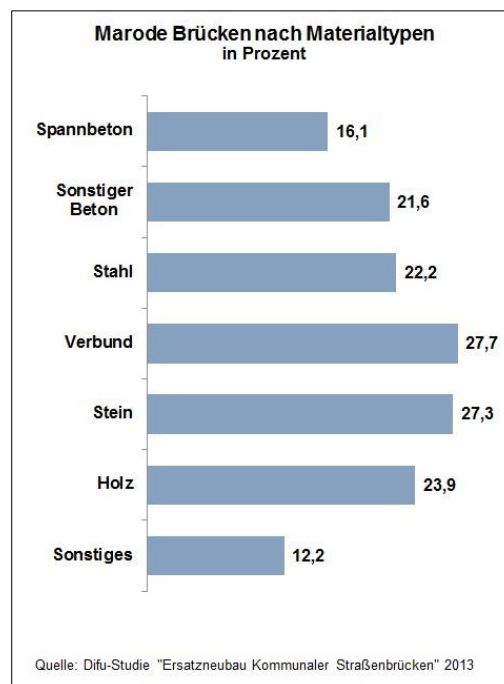
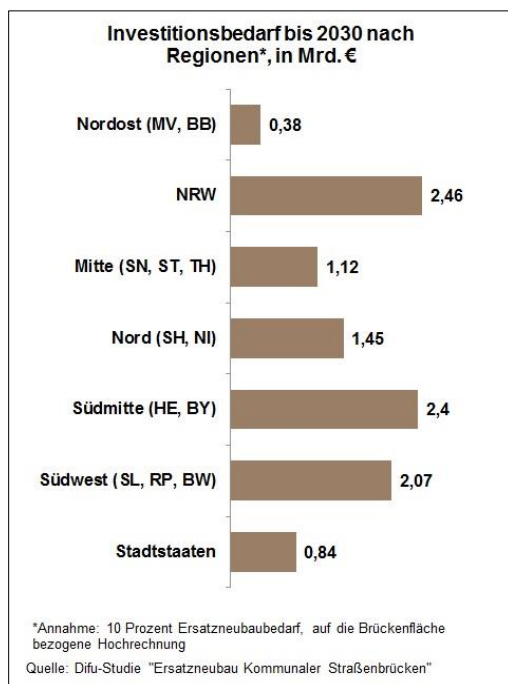
Pluspunkt dichtes Verkehrsnetz

Die gute Infrastruktur ist ein Standortvorteil für Deutschland. Das Land besitzt eines der dichtesten Verkehrsnetze der Welt: Mit 630.000 Kilometern und 120.000 Brücken ist die Straße der größte Verkehrsträger. Gefolgt vom Schienennetz mit 38.000 Kilometern und 27.000 Brücken. Die Binnenwasserstraßen umfassen eine Länge von 7.700 Kilometern und 300 Schleusen. Straße, Schiene und Binnenschifffahrt sind zudem eng verzahnt.

Verkehrsinfrastruktur in Deutschland lebt von der Substanz

Seit vielen Jahren ist die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland chronisch unterfinanziert. Der Wert der Infrastruktur wird nach Schätzungen des Instituts für Weltwirtschaft in Kiel von 960 Mrd. € (2004) auf 925 Mrd. € (2017) sinken. Wurden 1970 noch 4,3 % des Bruttoinlandsproduktes in die Verkehrsinfrastruktur investiert (Quelle: IW Studie 2/2014), waren es 2013 nur noch 1,2 %. Laut dieser Studie sehen 64 % der Unternehmen mittlerweile ihre Geschäftstätigkeit durch Mängel im Straßenverkehrsnetz beeinträchtigt. Die Transporte werden unsicherer und weniger zuverlässig.

Mangelnde Investitionen haben Folgen



In den Regionen, in denen der Investitionsbedarf besonders hoch ist, sind auch große Chemiestandorte angesiedelt - wie in Nordrhein-Westfalen beispielsweise. Besonders sanierungsbedürftig sind Brücken, und darunter solche, die vor allem aus Verbundmaterialien bestehen.

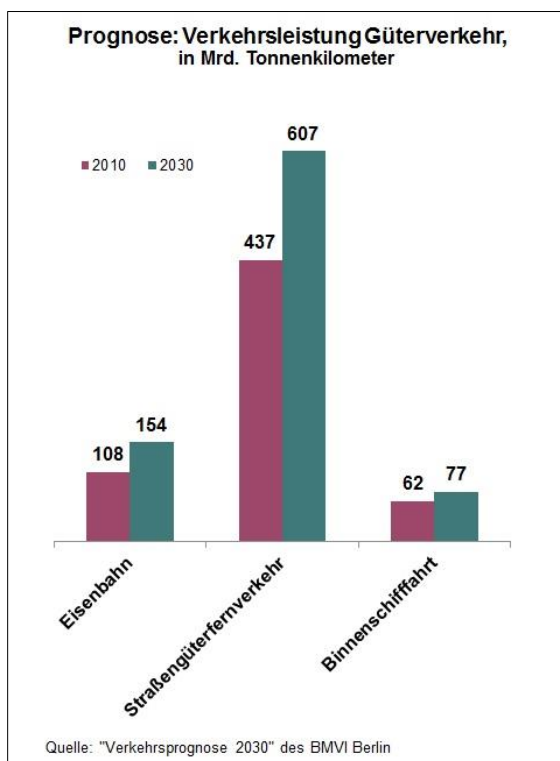
Fehlende Investitionen bleiben nicht ohne Konsequenzen: Die Straßen in Deutschland sind löchrig, Brücken gesperrt, Kanäle und Schleusen nicht betriebsfähig und Bahntrassen überlastet:

- Über 11.000 Straßenbrücken sind in einem so schlechten Zustand, dass eine umgehende Instandsetzung oder gar Erneuerung notwendig ist.

- Bei 1.400 Eisenbahnbrücken besteht ebenfalls dringender Sanierungsbedarf.
- Es fehlen Bahntrassen und Transportkapazitäten auf der Schiene.
- Die Wasserbauwerke (Schleusen) an den Binnenwasserstraßen sind zum Teil mehr als 100 Jahre alt und massiv überaltert. Rund 30 % davon müssen ebenfalls saniert oder ausgebaut werden.
- In der Binnenschifffahrt fehlen moderne Umschlagpunkte und Schleusen. Auch die Durchfahrtshöhe unter den Brücken in den Kanälen reicht häufig nicht aus.
- Die Verbindungen zwischen den Seehäfen und dem Binnenland ist unzureichend.
- Bis zum Jahr 2030 beträgt der Investitionsbedarf allein für Brücken in Deutschland rund 10,7 Mrd. €.

Prognose Güterverkehr: Überproportionales Wachstum im Straßenverkehr

Laut "Verkehrsprognose 2030" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird der Güterverkehr insgesamt gegenüber 2010 um 38 % (Tonnenkilometer) zunehmen. Die Bahn wird mit 43 % den stärksten Zuwachs bei der Verkehrsleistung haben, gefolgt vom Lkw mit rund 39 %. Beim Binnenschiff wird die Verkehrsleistung um 23 % zunehmen. Auf diese Zunahme des Güterverkehrs ist die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland laut IW-Studie nicht ausreichend vorbereitet.



In der Summe der Verkehrsträger steigt die Transportleistung im Güterverkehr bis zum Jahr 2030 um 38 %.

3. Die größten Chemiestandorte in Deutschland



© „VCI/Typoly“

4. Aktuelle politische Entwicklung

Bundesregierung erhöht Investitionsmittel für Infrastruktur

Der Koalitionsvertrag sieht vor, durch eine grundlegende Reform die Planung und Finanzierung der Verkehrswege auf eine neue Grundlage zu stellen, Investitionen zu priorisieren und die Investitionsmittel in den kommenden vier Jahren um 5 Mrd. € aufzustocken. Darüber hinaus sind ehrgeizige Ziele geplant, um den Lärmschutz (Schiene) zu verbessern. Außerdem möchte die Bundesregierung Verkehrsmittel besser vernetzen und so mehr Verkehr auf Schiene und Wasserstraßen ermöglichen. Auch die Anbindung von Wasserstraßen und Häfen an das Hinterland will sie stärken. Gleichzeitig sieht sie den Erhalt bestehender Verkehrswege als sinnvoller an als den Neu- und Ausbau. Alle zwei Jahre möchte die Bundesregierung künftig einen Infrastrukturbericht vorlegen. Vorgesehen ist auch, die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen auszuweiten sowie Maut-Einnahmen für Pkw zu prüfen.

Pläne der Großen Koalition nicht ausreichend

Die Pläne der Bundesregierung zur Verkehrsinfrastruktur sind zwar grundsätzlich positiv, kritisch sieht der VCI aber:

- Die vorgesehenen Finanzmittel für die nächsten vier Jahre in Höhe von 5 Mrd. € für die Verkehrsinfrastruktur reichen nicht aus. Vielmehr wäre ein Investitionsbedarf von zusätzlich 4 Mrd. € jährlich notwendig.
- Eine bessere Investitionsplanung setzt klare verkehrspolitische Ziele sowie eine Priorisierung des Einsatzes der notwendigen Mittel an Hand des Verkehrsaufkommens und des Schadensausmaßes der vorhandenen Infrastruktur voraus. Die Gelder müssen dahin fließen, wo sie wirklich gebraucht werden - und dies über alle Verkehrsträger hinweg.
- Es fehlt ein praxisorientierter Infrastrukturbericht, der Schwachstellen aufdeckt, den tatsächlichen Bedarf aufzeigt und damit als Entscheidungsgrundlage dienen kann.
- Die Investitionsmittel müssen über mehrere Jahre hinweg projektbezogen festgeschrieben werden, damit die Bundesländer Infrastrukturprojekte kontinuierlich durchführen können. Sinnvoll wäre auch die Einrichtung eines Planungs-Kompetenzzentrums, um knappe Planungsressourcen besser nutzen zu können.
- Wird die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeweitet, werden Transporte teurer.
- Die Vereinheitlichung der Nutzungsgebühren im Binnenschiffsverkehr bedeutet höhere Kosten für Verloader.
- Die Ziele, um den Lärmschutz (Schiene) zu verbessern, sind sehr ehrgeizig, aber in der Praxis kurzfristig nicht umsetzbar.

5. VCI-Forderungen

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland muss in einem leistungsfähigen Zustand erhalten werden, um das Premium-Prädikat "Made in Germany" nicht durch unzuverlässige Transporte zu gefährden. Langfristig muss die Politik daher den Ausbau aller Verkehrsträger vorantreiben – und zwar entsprechend dem Sanierungsbedarf und dem Verkehrsaufkommen. Dabei dürfen nicht einzelne Verkehrsmittel oder Einzelmaßnahmen im Fokus stehen, sondern alle Verkehrswege müssen gleichberechtigt gefördert und intelligent miteinander verknüpft werden. Sinnvoll wäre auch die Einrichtung eines Planungs-Kompetenzzentrums.

Die Bundesregierung sollte einen Verkehrsinfrastrukturbericht als Entscheidungsgrundlage für Investitionen erarbeiten, in dem konkrete Schwachstellen offengelegt werden und das den realistischen Bedarf aufgezeigt. Sinnvoll wäre auch, wenn der Bund, unter Mitarbeit der Länder, bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur federführend ist und einen solide finanzierten Bundesverkehrswegeplan vorlegt. Höhere Belastungen der Verkehrsnutzer für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur lehnt der VCI ab. Es sind ausreichend staatliche Mittel vorhanden, wenn die Prioritäten richtig gesetzt werden.

Das Projekt „Priorisierung der Infrastruktur-Engpässe“

Wir haben geprüft, welches die aus Sicht der deutschen chemischen Industrie vordringlichen Verkehrsprojekte sind. Die nachfolgende Übersicht „Priorisierung der Infrastruktur-Engpässe“ über die wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte für die chemische Industrie zeigt auf, wo zwingender Handlungsbedarf besteht. Die Übersicht stellt die ermittelten Engpässe dar und unterteilt diese nach Regionen. Den Regionen untergeordnet sind die für den Standort relevanten Verkehrsträger, deren jeweiliger Verschleiß oder nicht voran getriebener Ausbau für die Wirtschaft zu Infrastruktur-Engpässen führt. Die einzelnen Infrastruktur-Engpässe wurden um eine geographische Ausrichtung sowie um notwendige Maßnahmen und Lösungsansätze zur Behebung ergänzt.

6. Priorisierung der Infrastruktur-Engpässe

Infrastruktur-Engpässe Bayern

Die chemisch-pharmazeutische Industrie in Bayern umfasst rund **400 Firmen**, die in 2013 mehr als **16,5 Mrd. €** – davon 60 % im Ausland – umsetzten und rund **80.000 Mitarbeiter** beschäftigten. Jedes Jahr werden hier zudem etwa 1.000 neue Ausbildungsplätze zur Verfügung gestellt. Der größte Teil der Unternehmen wird durch den Mittelstand vertreten, rund 85 % der Chemieunternehmen in Bayern entsprechen der IfM-KMU-Definition, lediglich 8 % der Unternehmen verfügen über 500 bis 1.000 Mitarbeiter und nur 7 % der Unternehmen über mehr als 1.000 Mitarbeiter. Neben der Vielzahl an Chemiefirmen, die breit in der Fläche des Freistaates Bayern verteilt sind, gibt es einige Schwerpunktzentren. Allen voran ist hier das „südostbayerische Chemiedreieck“ zu erwähnen, das mit 25 Firmen an acht Standorten – darunter der bedeutendste Produktionsstandort der Wacker Chemie in Burghausen, die Erdölraffinerie der OMV Deutschland, der Industriepark Werk Gendorf sowie der Chemiapark Trostberg – ca. 10 Mrd. € Umsatz und rund 20.000 Mitarbeiter repräsentiert. Als weitere Schwerpunktzentren sind u.a. das Werk Penzberg des Roche-Konzerns mit über 5.000 Mitarbeitern, die ca. 30 Unternehmen im Industriezentrum Obernburg mit rund 3.000 Mitarbeitern und der Industriepark Gersthofen bei Augsburg mit zwölf Unternehmen und 1.200 Mitarbeiter zu nennen.

Aus Infrastruktursicht steht die verbesserte Anbindung des südostbayerischen Chemiedreiecks im Vordergrund. Hierfür muss der Ausbau der Bundesautobahn 94 zwischen München mit Passau sowie der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen dem Chemiedreieck und München gewährleistet werden. Auf dieser eingleisigen Strecke werden etwa 1,5 % des gesamtdeutschen Güterverkehrsaufkommens abgewickelt. Ein entsprechender Ausbau ist unabdingbar für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit dieser Wirtschafts- und Chemieregion.

Bahn

Abschnitt 38 Burghausen – Mühldorf – München: Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke (Direkter Anschluss der nächsten Planungsphasen 3 und 4 ohne zeitlichen Verzug für die Maßnahmen "Abschnitt 38" sowie Realisierung des zweigleisigen Ausbaus zwischen Markt Schwaben und Ampfing und eines Begegnungsabschnittes bei Kirchweidach.)

- Eine leistungsfähige Schienenanbindung zum Chemiestandort Burghausen sowie ein neues Terminal führen zur starken Entlastung der Straßentransporte.

Straße

A 94 München – Passau: Zwingender Weiterbau der A 94 und Fertigstellung des Lückenschlusses zwischen Pastetten und Heldenstein sowie Markt und Passau

- Der durchgängige Autobahnabschnitt von München bis Markt ist dabei mit Priorität zu realisieren.

Infrastruktur-Engpässe Hessen

In Hessen sind **230 Unternehmen** aus der chemisch-pharmazeutischen Branche beheimatet. Diese setzten in 2013 **28 Mrd. €** um und beschäftigten rund **60.000 Mitarbeiter**. Der Pharmaanteil am Standort Hessen liegt mit über 40 % deutschlandweit vorne und erwirtschaftet rund 11,8 Mrd. €. Etwa 70 % der in Hessen produzierten pharmazeutischen Produkte gehen in den Export. Ein weiterer hessischer Schwerpunkt liegt bei den Unternehmen der Medizinproduktetechnik, mit denen die hessischen Unternehmen zum Teil Weltmarktführer sind. Die Basischemie ist mit einem Anteil von rund 37 % ebenfalls stark vertreten und die Spezialchemie rundet mit 22 % Prozent das Produktionsportfolio ab. Die Wachstumsdynamik des Standorts beläuft sich auf 1,8 % pro Jahr. Haupttreiber ist die forschungsintensive Pharmaindustrie, aber auch die starke Gummi- und Kunststoffindustrie, die eine enge Verbindung zur Basischemie hat.

Große Unternehmen und Industrieparks in Hessen sind unter anderem Infracorps Höchst, InfraServ Wiesbaden, Evonik Hanau und Merck Darmstadt.

Luftfrachtverkehr

Flughafen Frankfurt: Luftfracht – Keine zeitliche Ausdehnung des Nachtflugverbotes

- Bei weiterer Serviceverschlechterung verstärkte Nutzung von Alternativflughäfen wie beispielsweise Amsterdam.

Luftfrachtverkehr und Straße

9

1. Flughafen Frankfurt – Region Frankfurt/Darmstadt: Sechsspuriger Ausbau der A 67 zwischen Darmstädter Kreuz und Lorsch

- Hohe Stauanfälligkeit bei der Verkehrsanbindung von und nach Süddeutschland.

2. Flughafen Frankfurt – Region Frankfurt/Darmstadt: Sechsspuriger Ausbau der A 5 zwischen Darmstädter Kreuz und Kreuz Walldorf

- Hohe Stauanfälligkeit bei der Verkehrsanbindung von und nach Süddeutschland.

3. Region Bad Homburg: Achtspuriger Ausbau der A 5 zwischen Gambacher Kreuz und Frankfurt

- Hohe Stauanfälligkeit bei der Verkehrsanbindung von und nach Nord- und Ostdeutschland.

4. Region Hanau: Verkehrsführung der A 3 Richtung Würzburg verbessern

- Hohe Stauanfälligkeit bei der Verkehrsanbindung von und nach Süddeutschland.

Infrastruktur-Engpässe Region Nord und Nordhäfen

Die **186 in Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Bremen ansässigen Unternehmen** der chemisch-pharmazeutischen Industrie haben 2013 einen Gesamtumsatz von gut **16 Mrd. €** erzielt. Sie beschäftigen rund **42.000 Mitarbeiter**. In Norddeutschland gehören außerdem die Unternehmen der Gummi und Kunststoff verarbeitenden Industrie zu den bedeutenden Arbeitgebern. Ihre **250 Unternehmen** erzielten 2013 einen Gesamtumsatz von rund **10 Mrd. €** und beschäftigten über **48.700 Mitarbeiter**. Alle Unternehmen stellen jedes Jahr weit über 1.000 neue Ausbildungsplätze zur Verfügung. Die Struktur der Chemiebranche in Norddeutschland ist geprägt von Kleinbetrieben und mittelständischen Unternehmen, 80 % der Unternehmen beschäftigen weniger als 100 Mitarbeiter. Die Branchenstruktur ist insgesamt heterogen. Der Schwerpunkt in Niedersachsen liegt im Bereich der Grundstoffchemie vor allem mit Kunststoffen, Additiven, Lacken und Reinigungsmitteln, die oftmals für die Automobilindustrie produziert werden. In Schleswig-Holstein liegt der Schwerpunkt im Pharma-Bereich und in Hamburg im Bereich Körperpflege, Reinigungsmittel und Grundstoffchemie.

Norddeutschland hat sowohl mit seiner Küstenlage und dem damit verbundenen Zugang zu den Weltmeeren sowie auch als europäisches Transitland in der Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung eine besondere Bedeutung für die deutsche Verkehrsinfrastruktur. Die großen Chemiestandorte wie Brunsbüttel, Stade oder Wilhelmshaven liegen direkt in Hafennähe und nutzen diesen für Rohstofflieferungen und Versand der Produkte. Auch Bremerhaven und Cuxhaven haben eine wichtige Bedeutung für die Industrie. Einen herausragenden Stellenwert haben jedoch der offene Tidehafen Hamburger Hafen und Deutschlands einziger Tiefwasserhafen, der Jade-Weser-Port, der sich noch im Aufbau befindet.

Nicht nur für die Chemieindustrie ist eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur ein Standortvorteil. Damit dies auch zukünftig so bleibt benötigt die chemische Industrie ein integriertes und ganzheitliches norddeutsches Hafenkonzept, das die Anforderungen der Versender optimal berücksichtigt und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie langfristig erhält und stärkt.

Bahn

1. **Jade-Weser-Port (Nord-Süd): Bau der erforderlichen Neubaustrecke zur Stadumfahrung von Oldenburg aus Wilhelmshaven in das Ruhrgebiet via Leer**
 - Ausbau der fehlenden direkten Gleisverbindung zwischen Wilhelmshaven und Leer – ohne Fahrtrichtungswechsel in Oldenburg.
2. **Jade-Weser-Port (Nord-Süd): Elektrifizierung der Bahnlinie Oldenburg – Osnabrück aus Wilhelmshaven in das Ruhrgebiet via Osnabrück**
 - Bei direkten Transporten von Wilhelmshaven in das Ruhrgebiet können nur Diesel-Lokomotiven eingesetzt werden. Dies führt zu einem signifikanten Kostennachteil gegenüber Bahntransporten mit Elektro-Lokomotiven von und nach Bremerhaven und Hamburg.

- 3. Gleisnetz – Brunsbüttel Stadtgebiet: Notwendige Instandsetzung der Gleise im Bahnhof Brunsbüttel**
 - Notwendige Sanierung des Güterbahnhofs Brunsbüttel.
- 4. Gleisnetz – Brunsbüttel: Elektrifizierter und zweigleisiger Ausbau der Strecke Brunsbüttel – Itzehoe**
 - Anschluss des Industriegebietes und des Hafens.
- 5. Gleisnetz (Ost-West): Streckensanierung der Verbindung Stade – Bremervörde – Bremerhaven von Stade nach Bremerhaven**
 - Einbeziehung von nicht bundeseigenen Bahnverbindungen in ein Gesamtversorgerkonzept. Hierfür ist eine Änderung der Förderrichtlinien des Bundes dringend erforderlich.
- 6. Gleisnetz (Nord-Süd): Neubau der Y-Trasse in Niedersachsen zwischen Hamburg, Bremen und Hannover**
 - Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Hinterland-Verbindungen von Bremerhaven und Hamburg nach Süddeutschland und Ost-Europa.

Binnenschifffahrt & Seeschifffahrt

- 1. Nord-Ostsee-Kanal (West-Ost – von Brunsbüttel nach Kiel): Neubau einer 5. Schleusenkammer mit anschließender Sanierung der Kammern 1 bis 4. sowie Vertiefung und Verbreiterung des Nord-Ostsee-Kanals und Ausbau der Oststrecke.**
 - Sicherstellung der Leistungsfähigkeit durch Anpassung des Kanals an geänderte Schiffsdimensionen sowie an ein erhöhtes Schiffsaufkommen.
- 2. Elbe (West-Ost – von Wilhelmshaven und Bremerhaven nach Hamburg): Implementierung eines Feeder-Konzepts für Transporte auf der Elbe unter Einschluss von Brunsbüttel und Stade**
 - Anschubfinanzierung durch den Bund erforderlich.
- 3. Elbe – Nordsee: Elbvertiefung**
 - Anpassung der Fahrrinne der Elbe an die neuen Dimensionen der Containerschiffe.

Straße

- 1. A 20 (Ost – West): Weiterbau der A 20 von Bad Segeberg bis Westerstede inklusive Elbquerung bei Glückstadt und Anbindung an die A 26 bei Stade**
 - Fehlende Autobahnverbindung von Wilhelmshaven via Bremerhaven und Stade nach Hamburg bauen.

2. B 5 – Brunsbüttel: Dreispuriger Ausbau der B 5 mit Anbindung an die A 23 bei Itzehoe

- Über die Anbindung der A 23 an die A 20 entsteht eine notwendige und leistungsfähige Anbindung des Chemieparks Brunsbüttel.

3. Köhlbrandbrücke: Neubau und Erhöhung der Köhlbrandbrücke im Hafengebiet Hamburg oder alternativ Bau eines Köhlbrandtunnels

- Das Terminal der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) in Altenwerder muss für alle Schiffsgrößen anlaufbar sein.

4. Hafenquerspange: Neubau der Ost-West-Querverbindung durch das Gebiet des Hamburger Hafens

- Fehlende Autobahnverbindung im Hafen Hamburg zwischen der A 1 und der A 7.

5. A 26 (West-Ost): Weiterbau der A 26 auf Hamburger Gebiet von Stade nach Hamburg

- Fehlende Autobahnanbindung der A 26 an die A 7.

Infrastruktur-Engpässe Nordrhein-Westfalen

Die **500 Standorte** der chemisch-pharmazeutischen Industrie in Nordrhein-Westfalen haben in 2013 rund **100.000 Mitarbeiter** beschäftigt. Diese erwirtschafteten einen Umsatz von gut **52 Mrd. €**, mit einem Exportanteil von etwa 54 %. Die Struktur der Branche ist in NRW von einem besonderen Mix aus global agierenden Großkonzernen, einem breiten Mittelstand und vielen Kleinunternehmen geprägt. Die Branchenstruktur ist insgesamt heterogen, aber mit einem deutlichen Schwerpunkt in der Grundstoff- und Petrochemie. In NRW schlägt das chemische Herz Europas und etwa 30% der deutschen Chemie sind dort ansässig. In der Chemieregion Rheinland und dem Ruhrgebiet liegen große Industrieparks wie beispielsweise die CHEMPARK-Standorte in Leverkusen, Dormagen und Uerdingen sowie der Chemiepark Knapsack und der Chemiepark in Marl. Großkonzerne am Standort sind unter anderem Altana, Bayer, Evonik, Henkel und LANXESS.

Unterstützt werden die über ganz NRW flächendeckend verteilten Produzenten und Verlager chemischer Güter durch zahlreiche – hauptsächlich entlang des Rheins, nah an den dortigen Chemie-parks, Häfen und multimodalen Terminals, konzentrierten – Logistikdienstleister. Eine engmaschige aber gleichzeitig weitreichende Infrastruktur ist also gerade für die in NRW ansässigen Unternehmen, ihre Kunden und die bestehenden Wertschöpfungsketten von besonderer Bedeutung. Transport und Logistik bedeutet in NRW ein permanentes Durchqueren von Ballungsräumen: Von Nord nach Süd, von West nach Ost und umgekehrt. Insbesondere aus diesem Grund ist die Industrie in NRW auf eine funktionierende Infrastruktur angewiesen, die einen sicheren und effizienten Transport zulässt und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie am Standort langfristig erhält und stärkt. Darüber hinaus sind viele Unternehmen in umliegenden Regionen darauf angewiesen, dass die Verkehrsinfrastruktur in NRW intakt ist und ihre Güter die Industriestandorte in NRW sicher und schnell erreichen. Das besonders dichte und stark überalterte Netz der Verkehrswege, stellt dabei aktuell den Standort NRW vor besonders große Herausforderungen.

Bahn

1. Betuwe-Linie: Viergleisiger Ausbau der Trasse ab der holländischen Grenze von Emmerich nach Oberhausen

- Verbesserte Anbindung des Duisburger Binnenhafens an den Seehafen Rotterdam. Die rund 73 Kilometer lange Bahnstrecke ist Teilstück des wichtigen europäischen Rhein-Alpen-Güterverkehrskorridors von Rotterdam nach Genua.

2. Eiserner Rhein: Neubaustrecke beispielsweise entlang der A 59 von Neuss nach Antwerpen

- Verbesserte Anbindung des Duisburger Binnenhafens an den Seehafen Antwerpen. Die Bahnstrecke wäre ebenfalls ein Teilstück des wichtigen europäischen Rhein-Alpen-Güterverkehrskorridors von Rotterdam nach Genua.

3. Bahnknoten Köln: Bau von Überholgleisen zur Umfahrung von Kreuzungspunkten im „EU-Korridor 1 und 8“

- Abstellung bahnspezifischer Nachteile und Entzerrung zur Steigerung der Attraktivität einer Verlagerung von LKW-Verkehren hin zur Schiene.

Binnenschifffahrt

1. Rheinstrecke: Vertiefung der Fahrrinne von Neuss nach Koblenz

- Sicherstellung einer Fahrrinntiefe von 2,80 Meter stromaufwärts bis Koblenz, um größere Schiffe zu ermöglichen bzw. Leichterungen bei Niedrigwasser zu reduzieren.

2. Schleusen und Kanäle: Erneuerung der Schleusentore

- Binnenschiffe im Kanalnetz kämpfen immer häufiger mit langen Wartezeiten vor den Schleusentoren!

3. Schleusen und Kanäle: Erhöhung der Brückendurchfahrten

- Entlastung des Straßennetzes durch Ermöglichung einer 2-lagigen, wenn möglich 3-lagigen Containerstauung auf dem Oberdeck von Binnenschiffen beim Transport auf dem Kanalnetz.

4. Schleusen und Kanäle: Personalaufstockung für die Binnenschifffahrt insbesondere bei Schleusenwärtern

- Die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Wasserstraßen auch zu Ferienzeiten muss gewährleistet werden.

5. Rhein/WDK: Rheinseitige Zufahrt zum Wesel-Datteln-Kanal durch Absenkung der Kanalsohle in der Kanaleinfahrt

- Verbesserung der Einfahrt bei Rhein-Niedrigwasser.

Straße

1. Autobahnring Köln "Kölner Ring" – Autobahnring um Köln (A 1, A 3 und A 4): Durchgehende Erweiterung auf sechs bzw. acht Fahrstreifen sowie Umbau der relevanten und betroffenen Autobahnkreuze – "Anmeldungen BVWP Köln"

- Der Kölner Ring ist ein wichtiger, aber hochbelasteter Verkehrsknotenpunkt mit überregionaler Bedeutung. Er liegt in einem der wichtigsten Wirtschaftsräume Deutschlands und Europas und hat somit eine zentrale Bedeutung für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T).

2. A 1/A 3-Verkehrsknoten Leverkusen – Uneingeschränkte Befahrbarkeit für Gefahrguttransporte

- Insbesondere die Autobahnen A 1/A 3 bei Leverkusen mit den Kreuzen Leverkusen und Leverkusen–WEST bilden zusammen mit der Leverkusener Rheinbrücke bedeutsame Lebensadern für eine der wichtigsten europäischen Chemieregionen.
- Die durchgängige und uneingeschränkte Befahrbarkeit für Gefahrguttransporte, dieser zum TEN-T Rhein-Alpen-Korridor gehörenden Autobahnabschnitte, muss aufrechterhalten und gesichert werden.

3. Rheinbrücke A 1 Leverkusen: Ertüchtigung der Rheinbrücke A 1 bei Leverkusen

- Aufrechterhalten des Verkehrssystems rund um Leverkusen. Hierfür muss zeitnah die Freigabe der Autobahn für PKW auf drei Fahrspuren erfolgen sowie die Freigabe für Fahrzeuge bis 7,5 t geprüft werden und baldmöglichst wieder die LKW-Passage erreicht werden.
- Kontinuierliche Umfahrungen und Umwege (Durchschnittlich 30 – 40 km) müssen in der Mauterhebung kompensiert werden.
- Fahranpassung der LKW auf die inneren Spuren zur bestmöglichen Kraftentlastung ist mit Universitäten und geeigneten Instituten zu prüfen (z.B. Fraunhofer IML).

4. Rheinbrücke – Mühlheimer Brücke: Aufhebung und Änderung der Traglasteinschränkung

- Die Brücke liegt in unmittelbarer Nähe großer Industrieansiedlungen wie den Ford-Werken, dem Chemiepark Knapsack, dem Niehler Hafen und weiteren.
- Die Brücke ist eine wichtige Alternative zur Rheinquerung für die Region.

5. A 42 – Durchfahrung Ruhrgebiet Ost–West–Richtung: Durchgehende Erweiterung auf sechs Fahrstreifen im Abschnitt zwischen A 3 (AK Oberhausen – West) und A 45 (AD Dortmund – Bodelschwingh)

- Reduktion der besonders hohen Stauanfälligkeit in diesem Bereich.

6. A 43 – Durchfahrung Ruhrgebiet Nord–Süd–Richtung: Durchgehende Erweiterung auf sechs Fahrstreifen im Abschnitt zwischen A 1/A 46 (Wuppertal – Nord) und A 2 (AK Recklinghausen)

- Reduktion der besonders hohen Stauanfälligkeit in diesem Bereich.

7. A 52/B 224 Gladbeck – Durchfahrung Ruhrgebiet Nord–Süd–Richtung: Ausbau und direkte Autobahnanbindung der B 224 im Abschnitt zwischen A 2 (Gladbeck) und A 52 (Essen – Rüttenscheid)

- Schaffung einer leistungsfähigen Anbindung an den Chemiapark Marl zur Entlastung der Ortdurchfahrt Gladbeck.

8. Rheinbrücke A 40 Duisburg: Beginn, Planung und Neubau der Schwesterbrücke A 1 bei Leverkusen

- Die A 40 – Rheinbrücke Duisburg–Neuenkamp ist baugleich zur Leverkusener Brücke und nur fünf Jahre jünger! Die LKW–Rheinquerung auf der A 40 muss aufrechterhalten und gesichert werden.

9. Deutschlandweit – Planung Infrastruktur: Budgetierung modifizieren und Personalverfügbarkeit sicherstellen

- Die Planungsaufwände müssen insgesamt erhöht werden. Zudem muss eine Anpassung des Planungsaufwands-Budgets stattfinden, die Vorfinanzierung der Straße beläuft sich auf ca. 3 % wohingegen sich die Vorfinanzierung bei der Schiene auf 10 % beläuft.

10. Deutschlandweit – Verkehrsleitsysteme: Ausbau Telematik-Systeme in Bereich der LKW Navigation

- Zur Entzerrung von Verkehrsbrennpunkten.
- Gewährleistung und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Infrastruktur-Engpässe Rheinland-Pfalz

Die Chemie und ihre verwandten Industrien sind die umsatzstärksten Industriebranchen in Rheinland-Pfalz. Sie spielen auch bundesweit eine entscheidende Rolle. Ihre Innovationskraft sichert am Standort rund **69.000 Arbeitsplätze** mit einem starken Mittelstand - neun von zehn chemischen Betrieben beschäftigen weniger als fünfhundert Mitarbeiter, mehr als die Hälfte sogar weniger als hundert. In den Chemieverbänden Rheinland-Pfalz sind rund **180 Unternehmen** der chemischen-pharmazeutischen Industrie vertreten mit einem Umsatz von etwa **32 Mrd. €** im Jahr 2013. Die Produktion und Verarbeitung von Kunststoffen bilden den größten Anteil im Spektrum der chemischen Industrie in Rheinland-Pfalz. Darüber hinaus produzieren die Unternehmen Grundstoffe - Organika und Anorganika-, Industriegase, Farbstoffe und Pigmente. Hochinnovative pharmazeutische Erzeugnisse, Anstrichmittel und Druckfarben, Pflanzenschutz- und Düngemittel sowie Wasch-, Reinigungs- und Körperpflegemittel ergänzen die Produktpalette.

Um auch weiterhin weltweit an der Spitze zu bleiben, boten die Unternehmen mehr als 4.300 Ausbildungsplätze an. Damit das auch zukünftig so bleibt, benötigt die Branche eine weitsichtige Standortpolitik des Bundes. Die chemische Industrie macht gut ein Drittel des Umsatzes und stellt jeden 4. Arbeitsplatz im verarbeitenden Gewerbe in Rheinland-Pfalz. Damit ist die Branche mit Abstand der umsatzstärkste Wirtschaftszweig. Die Standorte der Betriebe konzentrieren sich entlang der Rheinschiene zwischen Lahnstein, Mainz/ Ingelheim, Worms und Ludwigshafen. Weitere Zentren liegen in Bad Kreuznach und Pirmasens.

Bahn

Bahnlinie Mittelrheintal: Neubau einer Güterzugtrasse als Ersatz zur Rheintalstrecke von Köln bis Karlsruhe

- Einzige nachhaltige Problemlösung hinsichtlich der Lärmproblematik.

Binnenschiff

Rhein: Vertiefung der Fahrrinne von Koblenz bis Ludwigshafen / Mannheim

- Reduzierung der Transportprobleme bei Niedrigwasser.

Straße

Rheinbrücke Wörth: Neubau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz

- Überlastung der bestehenden Rheinbrücke.

Infrastruktur-Engpässe in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg

Die chemisch-pharmazeutische Industrie in Ostdeutschland erzielte einen **Umsatz von 22,9 Mrd. €** im Jahr 2013. Knapp vier Zehntel der Umsätze entfallen auf Sachsen-Anhalt. Die Produktpalette ist so bunt wie das Verbandsgebiet des VCI-Landesverbandes Nord-Ost mit seinen rund **320 Unternehmen** in Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Im Osten – wie in ganz Deutschland – ist die Chemie einer der wichtigsten Wirtschaftszweige. Sie schließt gut die Hälfte der Geschäfte mit dem Ausland ab. Keine andere Branche im Osten ist exportintensiver. In allen sechs ostdeutschen Bundesländern bewegten sich die Investitionen in Chemie-Sachanlagen in den letzten Jahren um 1 Mrd. €. Die ostdeutschen Chemiebetriebe beschäftigen rund **54.000 Mitarbeiter**. Davon ist ein Drittel in Sachsen-Anhalt sowie je ein Fünftel in Berlin und Sachsen beschäftigt. In der Region ist die Branche klein und mittelständisch geprägt, rund dreiviertel der ostdeutschen Chemiebetriebe sind KMU.

Einer der Chemie-Schwerpunkte in den neuen Bundesländern ist das mitteldeutsche Chemiedreieck. Von Töchtern internationaler Konzerne wie BASF Schwarzheide, Dow Olefinverbund und Wacker bis hin zu Hidden Champions, die als Spezialisten auf internationalen Märkten Erfolg haben, reicht das Spektrum der Unternehmen.

Die Infrastruktur in der Region sorgt leider in einigen Bereichen immer noch für Standortprobleme. So sind einzelne größere Chemiestandorte nicht ausreichend an das Fernstraßennetz angeschlossen. Auch in der Eisenbahninfrastruktur gibt es Engpässe. Von besonderer Wichtigkeit ist zudem der zeitnahe Ausbau sowie Zugang zu den Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs.

Bahn

Kombiverkehrs-Anbindung: Erweiterung des Kombiverkehrs-Terminals Leipzig

- Aufbau neuer Zugverbindungen ist nicht mehr möglich.

Straße

1. Autobahnring Halle: Verbindung nach Magdeburg durch Lückenschluss auf der A 143

- Schwerlastverkehr wird heute durch die Stadt Halle geführt mit der Folge erheblicher Verkehrsstaus in der Stadt Halle.

2. Verkehrsanbindung Riesa: Autobahnanbindung durch Ausbau der B 169 von Riesa bis zur A 14

- Zur Gewährleistung einer leistungsfähigen Anbindung an den Chemiestandort Riesa muss die Planung und der Ausbau zwischen der B 6 und Salbitz vorangetrieben werden.

Kontakt und Ansprechpartner im VCI

Gerd Deimel

LANXESS Deutschland GmbH
Bevollmächtigter des Vorstandes der VCI-Initiative Infrastruktur
Kennedyplatz 1, T.E14.345
50569 Köln
Telefon: +49 221 8885 6925
Telefax: +49 175 30 66925
E-Mail: gerd.deimel@lanxess.com

Andrea Heid

Wissenschaft, Technik und Umwelt, Bereich Umweltschutz, Anlagensicherheit und Verkehr
Mainzer Landstraße 55
60329 Frankfurt/Main
Telefon: +49 69 2556-1444
Telefax: +49 69 2556-1512
E-Mail: heid@vci.de

19

Elena Reichling

Referentin Hauptstadtbüro
Neustädtische Kirchstrasse 8
10117 Berlin
Telefon: +49 30 2005 9922
Telefax: +49 30 2005 9999
E-Mail: reichling@vci.de

Monika von Zedlitz (VCI-Pressesprecherin)

Kommunikation, Bereich Presse/Politik-Themen-Service
Mainzer Landstraße 55
60329 Frankfurt/Main
Telefon: +49 69 2556-1473
Telefax: +49 69 2556-1613
E-Mail: zedlitz@vci.de

Und unter: www.vci.de

