



## Forderungen der chemischen Industrie an die Verkehrspolitik

### Die zentralen Forderungen im Überblick:

- Erhalt und Ausbau der Infrastruktur
- Stärkung der Komodalität
- Schaffung von zusätzlichen multimodalen Knotenpunkten (Hubs)
- Beseitigung von Engpässen
- Schaffung und Erweiterung von Güterverkehrskorridoren
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs
- Stärkung der Binnen(tank)schifffahrt
- Beschleunigung bei Planung, Genehmigung und Umsetzung von Baumaßnahmen
- Förderung von vernetzten Telematiksystemen
- Schaffung der Voraussetzungen für eine nachhaltige Logistik

Mobilität ist zur Wahrung unseres Wohlstandes unerlässlich. Sie ist Basis für eine funktionierende Wirtschaft, die auf eine reibungslose Warenversorgung angewiesen ist und jeder Bürger benötigt sie zur Befriedigung seiner individuellen Mobilitätsbedürfnisse.

Das von der chemischen Industrie erzeugte Produktsortiment umfasst praktisch alle Lebensbereiche. Allerdings werden nur zu einem geringen Teil Endprodukte hergestellt, denn der Schwerpunkt liegt bei Vor- und Zwischenprodukten. Rund 80 % der Chemieproduktion gehen an industrielle Weiterverarbeiter. So liefert die chemische Industrie Vorprodukte für andere Industriezweige wie z.B. Kunststoffverarbeitung, Automobil- oder Bauindustrie.

Die damit verbundenen Warenströme führen zu einem hohen Transportvolumen, wie an folgenden Zahlen deutlich wird: Im Jahr 2011 wurden allein in Deutschland knapp 256 Mio. Tonnen chemischer Erzeugnisse transportiert. Damit verantwortet unsere Branche 6,5 % des gesamten Güteraufkommens und ist eine der transportintensivsten Industriezweige.

Als eine der exportstärksten Branchen weltweit sind wir nicht nur national sondern global auf funktionierende Verkehrssysteme angewiesen. Der internationale Handel ist in hohem Maße hiervon abhängig. Logistik ist daher gerade für die chemische Industrie, aber auch für die gesamte Außenwirtschaft von besonderer Bedeutung.

Durch die zentrale Stellung Deutschlands in Europa – sowohl in geographischer als auch in ökonomischer Hinsicht – ist eine wettbewerbsfähige, nachhaltige und kostengünstige Logistik für unser Land ein wichtiger Standortfaktor und -vorteil.

Basis für das optimale Funktionieren des Verkehrssystems ist eine bedarfsgerechte, intakte Infrastruktur. Es ist unabdingbar, dass der Infrastrukturbestand in einem leistungsfähigen Zustand erhalten wird. Eine wirtschaftliche Weiterentwicklung werden wir jedoch nur erzielen, wenn wir uns langfristig nicht nur auf den Erhalt des Bestehenden beschränken, sondern auch den Ausbau aller Verkehrsträger vorantreiben.

#### ► **Erhalt und Ausbau der Infrastruktur**

Dabei dürfen nicht einzelne Verkehrsträger oder Einzelmaßnahmen im Fokus stehen: Nur die intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger, unter Nutzung der Vorteile jedes einzelnen führt zu einem bestmöglichen Ergebnis. Es muss das Gesamtsystem Verkehr betrachtet werden. Der Vernetzung aller Verkehrsträger sollte nach unserer Auffassung auch durch die Politik eine größere Bedeutung beigemessen und für eine sachgerechte Umsetzung gesorgt werden; die Komodalität muss gestärkt und alle Verkehrsträger gleichermaßen entwickelt werden.

Diese Betrachtung trägt gleichzeitig der Tatsache Rechnung, dass nur eine moderne und lückenlose Verkehrsinfrastruktur den zunehmenden Verkehr beherrschen und gleichzeitig die Auswirkungen bzgl. Emissionen und Gefahrenpotenzialen reduzieren kann.

#### ► **Stärkung der Komodalität**

Für die chemische Industrie sind alle Verkehrsträger von großer Bedeutung, keiner ist für uns verzichtbar: Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsverkehr sind zur Versorgung mit Rohstoffen und zur Belieferung von Kunden unentbehrlich.

Die Beförderung mit der Eisenbahn und mit dem Binnenschiff ist besonders geeignet für größere Ladungseinheiten, insbesondere für Massengüter, die über längere

Distanzen transportiert werden müssen. Daneben bestehen, speziell für die sensiblen Produkte der chemischen Industrie, verkehrsträgerspezifische Vorteile. Zusätzlich haben diese beiden Verkehrsmittel hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Emissionen Vorteile gegenüber dem LKW. Durch die Nachhaltigkeitsansprüche, die sich unsere Branche selbst auferlegt hat, haben wir ein großes Interesse daran, Schiene und Binnenschiff künftig noch stärker nutzen zu können.

Dazu müssen die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden. Dies gilt insbesondere für die Fälle, in denen Verloader und Empfänger nicht über Gleisanschlüsse und Häfen bzw. die notwendigen Umschlagseinrichtungen verfügen.

In dem Verbund der modalen Netze haben Knotenpunkte eine besondere Bedeutung, gerade für die Anschluss- und Wahlmöglichkeiten des Güterverkehrs. Hier liegt noch ein erhebliches Potenzial für die Zusammenführung und Optimierung von Verkehrsströmen. Diese Knotenpunkte müssen die Wirtschaftszentren mit den Hauptverkehrsachsen verbinden. Dazu müssen intermodale Anlagen noch stärker gefördert und es muss gezielt in vorhandene „Engpässe“ (z.B. Seehafenhinterlandanbindung, Umspuranlagen, Fahrspurerweiterung auf Autobahnen etc.) investiert werden. Da die Wirtschaftskraft Deutschlands in erheblichem Maße vom Export abhängt, liegt ein Schwerpunkt auf einer effizienten Hinterlandanbindung. Der Begriff „Hinterland“ darf dabei nicht auf das unmittelbare Hafenumfeld beschränkt werden, sondern muss bereits bei den verladenden Unternehmen ansetzen. Ein Ausbau der deutschen Seehäfen muss daher von infrastrukturellen Maßnahmen auch in der Fläche begleitet werden, wobei der Beseitigung von Engpässen auf der Schiene besondere Bedeutung zukommt.

Dies gilt auch für die Anbindung an die für unsere Branche besonders wichtigen Westhäfen (Antwerpen, Rotterdam). In den bestehenden Defiziten sehen wir einen Standortnachteil, den es zu beseitigen gilt.

### Regionale Praxisbeispiele:

1. Zur Entlastung des Rhein Main Verkehrsknotens muss geprüft werden, ob für die Chemielogistik ein Hub von der Straße auf die Binnenschifffahrt (für verpackte und unverpackte Ware) eingerichtet werden kann. Kommt das bereits laufende Projekt zur Abladeoptimierung bei Hoch- und Niedrigwasser zu einem positiven Ergebnis, muss mit einer zügigen Umsetzung begonnen werden. Nur so kann es zu einer Entzerrung der kritischen Transportsituation im Ballungsraum Rhein-Main kommen.
2. Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren für den zweigleisigen Ausbau der

Schienenstrecke Altmühldorf – Tüssling. Mit der Realisierung dieses kurzen Abschnitts, die aktuell Ende 2017 vorgesehen ist, müssen weitere Schritte für die Zweigleisigkeit zwischen Markt Schwaben und Ampfing erfolgen. Beide Ausbaumaßnahmen dienen dazu, das südostbayrische Chemiedreieck an die überregionalen Netze anzubinden. - Die Unternehmen im Chemiedreieck müssen erhebliche logistische Nachteile auf Grund der unzureichenden Infrastruktur und der fehlenden Anbindung hinnehmen.

3. Die ostdeutsche chemische Industrie ist im besonderen Maße auf eine hochwertige Verkehrsinfrastruktur angewiesen, um den natürlichen Nachteil der fehlenden Anbindung an seeschifftiefes Wasser wenigstens partiell zu kompensieren. Inzwischen sind die größeren ostdeutschen Chemiestandorte – mit wenigen Ausnahmen – gut an das Straßen- und Autobahnnetz angebunden. Hier kommt es darauf an, die erreichte Qualität beizubehalten.

Das erwartete Mengenwachstum bei den Chemietransporten kann jedoch nicht allein vom Straßenverkehr aufgefangen werden. Im Rahmen des Projektes ChemLOG Chemielogistik in Ost- und Mitteleuropa wurde bis 2025 ein Verlagerungspotential von der Straße auf den kombinierten Verkehr von fast 4,5 Mio. Tonnen allein an Chemiegütern in der Destination von Deutschland nach Mittel- und Osteuropa ermittelt. Dies wäre fast eine Verdreifachung gegenüber 2008. Aus dieser Situation ergeben sich folgende Forderungen:

- Engpässe in der Eisenbahninfrastruktur sind zügig zu beseitigen. Priorität haben dabei aus Sicht der ostdeutschen chemischen Industrie die Verbindungen entlang der multimodalen Nordachse Berlin - Moskau sowie der Zentralachse Dresden - Kiew.
  - Die Bedingungen für den kombinierten Verkehr sind zu verbessern. Vor allem ist ein Netzwerk leistungs- und wettbewerbsfähiger Terminals anstelle des bisherigen „Wildwuchses“ vieler kleiner Terminals, von denen keines eine kritische Masse erreicht, zu schaffen.
  - Die Schiffbarkeit der Elbe ist durch geeignete Instandhaltungsmaßnahmen zu erhalten.
- **Schaffung von zusätzlichen multimodalen Knotenpunkten (Hubs)**
  - **Beseitigung von Engpässen**

Eine Bereitstellung spezifischer Personen- und Gütertransportinfrastrukturen (z.B. Güterverkehrskorridore, „Cargospur“) auf Straße und Schiene ist nach unserer Auffassung ebenfalls ein wichtiger zukunftsweisender Schritt. Wir sprechen uns dafür aus, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs weiter verbessert wird: Dazu

muss die durchschnittliche Geschwindigkeit des Eisenbahngüterverkehrs erhöht werden. Die Möglichkeit, deutlich längere Züge einzusetzen, muss ausgeweitet werden. Die Nutzung der Schieneninfrastruktur muss allen Eisenbahnverkehrsunternehmen offen stehen.

- **Schaffung und Erweiterung von Güterverkehrskorridoren**
- **Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs**

Die Binnenschifffahrt, insbesondere die von unserer Branche intensiv genutzte Tank- schifffahrt, muss noch mehr gestärkt werden. Beispielsweise sehen wir im weiteren Ausbau von Donau und Elbe (unter Beachtung des Hochwasserschutzes) einen wichtigen Schritt, um Güterverkehrsaufkommen mit dem Verkehrsträger Fluss zu bewältigen.

Nur wenn die Binnenwasserstraßen in einem attraktiven Ausbauzustand sind und für Umschlag hubs gesorgt wird, die eine Bi- oder Trimodalität ermöglichen, kann es gelin- gen, nennenswerte Gütermengen von der Straße auf die Binnenwasserstraße zu verlagern.

- **Stärkung der Binnen(tank)schifffahrt**

Um die Vorteile des Logistikstandorts Deutschland langfristig zu sichern, ist es notwendig, Planungs- und Genehmigungsverfahren von Infrastrukturmaßnahmen zu beschleunigen. Trotz deutlicher Fortschritte gegenüber der Vergangenheit besteht noch immer erhebliches Verbesserungspotenzial. Die Planungszeiträume müssen weiter deutlich verkürzt, Betroffene frühzeitig eingebunden werden. Auch die sich anschließenden Baumaßnahmen müssen noch deutlich schneller umgesetzt werden z.B. durch eine verstärkte Nutzung von Nacht- und Wochenendbauzeiten.

Beim Straßengüterverkehr muss nach unserer Auffassung grundsätzlich überprüft werden, ob Ferien- und Sonntagsfahrverbote noch zeitgemäß sind oder nicht eher zu einer künstlichen Erzeugung von Engpässen führen.

- **Beschleunigung bei Planung, Genehmigung und Umsetzung von Baumaßnahmen**

Unabdingbar sind nach unserer Auffassung vernetzte Telematiksysteme. Diese sollten sich nicht nur auf reine Verkehrslenkungsmaßnahmen beschränken, sondern auch die Schnittstellen zur verladenden Industrie berücksichtigen: Ein Slot-genaues Eintreffen

der LKWs in den Chemiewerken verhindert unnötige Wartezeiten am Tor und ermöglicht ein zügiges Be- und Entladen. – Auf Verloaderseite arbeiten wir – gemeinsamen mit unseren Logistikdienstleistern – an der Schaffung der notwendigen Voraussetzungen. Wir haben ein großes Interesse daran, dieses Projekt voranzutreiben, sind uns aber bewusst, dass es schwierig ist, die für eine Optimierung der Site-Logistik notwendige Umstellung der internen Prozesse vorzunehmen. Hier wäre es hilfreich, wenn Daten der bereits existierenden Telematiksysteme hierfür genutzt werden könnten. Wünschenswert sind auch einheitliche Kommunikations- und IT-Plattformen für alle deutschen und besser für alle wesentlichen europäischen Häfen.

#### ► **Förderung von vernetzten Telematiksystemen**

Für die Logistik ist die Emissionsreduzierung eine besonders wichtige Aufgabe. Die chemische Industrie kann z.B. durch eine Optimierung der Transporte, geändertes Order- bzw. Bestellverhalten und technische Änderungen direkt positive Beiträge leisten; im bilateralen Verhältnis mit Logistikdienstleistern können darüber hinaus die Nutzung alternativer Antriebsformen und die Verbesserung des Fahrverhaltens durch gezielte Fahrerschulung eine Rolle spielen.

Die chemische Industrie ist sich ihrer Verantwortung bewusst und hat ein großes Interesse an der Reduzierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs. Praxisbeispiele belegen, dass in vielen Unternehmen der chemischen Industrie bereits Maßnahmen ergriffen wurden, um die Emissionen in der Logistik zu reduzieren. Diese Anstrengungen zur Erreichung einer nachhaltigen Logistik werden wir weiter vorantreiben. Es ist jedoch notwendig, dass – im Sinne der von uns aufgeführten Forderungen – die Voraussetzungen geschaffen werden, um diese Bemühungen zeitnah in die Praxis umsetzen zu können. Dafür erwarten wird die Unterstützung der Politik.

#### ► **Schaffung der Voraussetzungen für eine nachhaltige Logistik**

Wir sind gerne bereit diese Forderungen in Gesprächen weiter zu erläutern sowie – gemeinsam mit Politik und Logistikpartnern – praxisorientierte, zukunftsfähige verkehrspolitische Lösungen konstruktiv mitzugestalten.