

VCI-Position

Die wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte für die chemisch-pharmazeutische Industrie in Deutschland

Inhalt

Dringender Handlungsbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur	2
Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Chemie.....	3
Priorisierung der Infrastruktur-Engpässe	5
Infrastruktur-Engpässe Allgemein	6
Infrastruktur-Engpässe Baden-Württemberg	10
Infrastruktur-Engpässe Bayern	14
Infrastruktur-Engpässe Hessen	17
Infrastruktur-Engpässe Region Nord und Nordhäfen.....	20
Infrastruktur-Engpässe Nordrhein-Westfalen.....	25
Infrastruktur-Engpässe in Ostdeutschland	36
Infrastruktur-Engpässe Rheinland-Pfalz	39
Übersicht Chemiestandorte und Infrastrukturengpässe in Deutschland.....	42
Verzeichnis relevanter Abkürzungen	43
Kontakt	44

Investieren für mehr Wachstum:

Dringender Handlungsbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur

Funktionsfähige Verkehrswege sind die Lebensadern der Industrie, das gilt für Straßen ebenso wie für Eisenbahnstrecken und Wasserstraßen. In die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland wurde über lange Zeit zu wenig investiert. Immer wieder zeigen sich die dramatischen Folgen, wenn etwa Straßenbrücken wegen akuter Mängel plötzlich und ohne Vorankündigung gesperrt werden müssen. Auch das Schienennetz und die Wasserstraßen leben von der Substanz, Behinderungen durch störanfällige Schleusen und überlastete Bahntrassen sind an der Tagesordnung. Auch wenn die Politik diesen Handlungsbedarf längst erkannt hat, die Mittel erhöht und verschiedene Schritte zur Planungsbeschleunigung ergriffen hat: Der Nachholbedarf bleibt gewaltig.

Es besteht nach wie vor dringender Handlungsbedarf, der angesichts des voranschreitenden Verfalls der Infrastruktur weiter zunimmt.

Eine neue Bundesregierung muss alle Hebel in Bewegung setzen, um so rasch wie möglich die Trendwende hin zu einer leistungsfähigeren Verkehrsinfrastruktur zu erreichen.

Die folgenden Maßnahmen sind dabei besonders wichtig:

- **Die Mittel für Investitionen erhöhen und verstetigen:**

Investitionen in Sanierung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur müssen im Bundeshaushalt priorisiert werden. Zugleich müssen zügig die Weichen für eine langfristige und überjährige Absicherung dieser Investitionen gestellt werden.

- **Planungs- und Genehmigungsverfahren weiter vereinfachen und beschleunigen:**

Weder das im Koalitionsvertrag der „Ampel“ vereinbarte Ziel, die Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren zu halbieren, noch der Bund-Länder-Pakt für Planungsbeschleunigung (2023) haben zu nennenswerter Verkürzung der Verfahren geführt. Eine neue Bundesregierung muss die Beschleunigung zur Chefsache machen. Bei der Verkehrsinfrastruktur ist diese in besonderem Maße erforderlich für die Ertüchtigung bzw. (Ersatz)Neubau von Brückenbauwerken im Schienen- und Straßennetz sowie zum rechtzeitigen Kapazitätsaufbau im Schienennetz.

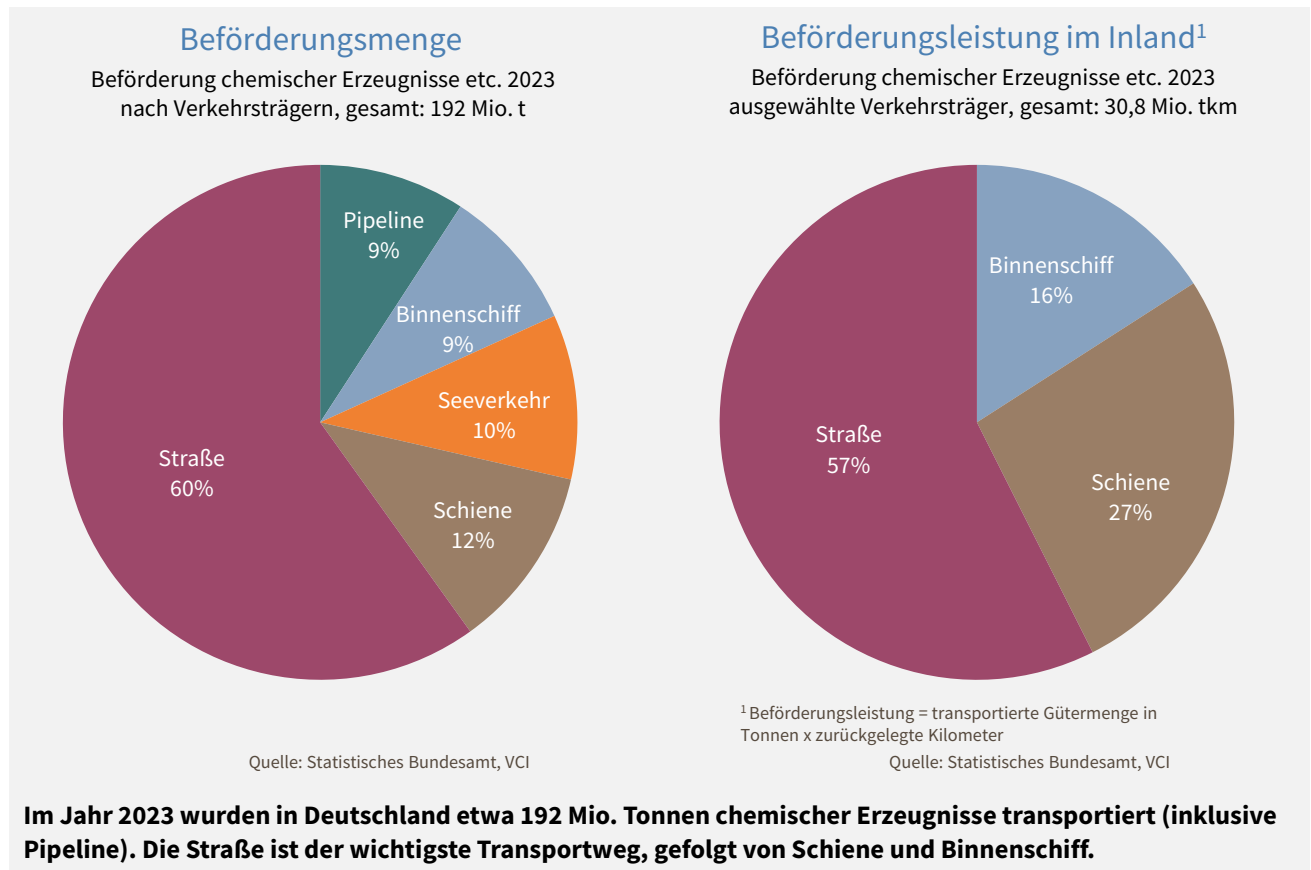
- **Behörden mit Personal ausstatten:**

In den für die Planungs- und Genehmigungsverfahren zuständigen Behörden müssen ausreichend Stellen geschaffen und besetzt werden, damit die Vorhaben zum Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur zügig umgesetzt werden können.

Nur im Dreiklang
mehr Geld – mehr Personal – kürzere und einfachere Verfahren
kann es vorangehen!

Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Chemie

Für die chemisch-pharmazeutische Industrie sind Verbundstrukturen typisch, in denen viele Produktionsschritte an einem Standort konzentriert sind. Dennoch ist sie eine transportintensive Branche:



Die Chemielogistik ist dabei so vielfältig und komplex wie die Branche selbst:

- ◆ Am Anfang der chemischen Wertschöpfungsketten stehen meist großvolumige Rohstoffe, die typischerweise über **Pipelines**, mit **Binnen-** oder mit **Seeschiffen** zu den großen Chemiestandorten transportiert werden. Die daraus hergestellten Basischemikalien werden entweder dort oder an anderen Standorten weiterverarbeitet.
- ◆ Der Transport von Basischemikalien und Zwischenprodukten erfolgt z. T. mit dem Schiff, sehr häufig mit der **Eisenbahn** in Kesselwagen, aber auch in Straßentankwagen.
- ◆ Palettierte Ware wird in der Regel mit dem **LKW** oder im **Kombinierten Verkehr** Straße/Schiene transportiert. Die Straße ist auch für kleinere und mittlere Chemieunternehmen und für die Belieferung der Kunden außerhalb der chemischen Industrie der am meisten genutzte Verkehrsweg.
- ◆ Und nicht zuletzt kommt auch dem Transport von Anlagen und Anlagenteilen im Rahmen von Investitionen in neue Produktionsanlagen, die in vielen Fällen Schwerlast- und Großraumtransporte (Übergewicht, Übermaße) erforderlich machen, eine besondere

Bedeutung zu. Diese erfolgen zumeist über Binnenschiff oder auch über die Schiene, der Zulauf in die Werke aber auch per LKW.

Die Unternehmen wählen die Verkehrsträger so aus, dass sie die Transportbedürfnisse bestmöglich erfüllen. Kriterien sind: Zuverlässigkeit/Qualität, Sicherheit, Kosten, Effizienz. Im Rahmen von Responsible Care ist die chemisch-pharmazeutische Industrie bestrebt, die Verkehrsmittel Eisenbahn und Binnenschiff wo möglich bevorzugt zu nutzen. Voraussetzung dafür ist, dass Versender und Empfänger die notwendige Infrastruktur dafür haben.

Dafür setzt sich der VCI ein

- ◆ **Leistungsfähigkeit aller Verkehrsträger erhöhen durch Sanierung und Ausbau der Infrastruktur:** Zuverlässigkeit ist bei der Anlieferung der Rohstoffe und beim Versand der Produkte für die chemisch-pharmazeutische Industrie besonders wichtig, weil die Produktion in den meisten Fällen vollkontinuierlich läuft und die Lagerkapazitäten an den Standorten begrenzt sind. Wasserstraßen, Eisenbahnstrecken, Straßen und Brücken müssen daher leistungsfähig und zuverlässig verfügbar sein: Alle haben eine hohe Bedeutung für die Chemielogistik und müssen entsprechend dem Bedarf und der Sanierungsbedürftigkeit ausgebaut werden.
- ◆ **Frühzeitige Information und Einbindung der Chemieunternehmen bei Einschränkungen:** Wenn Einschränkungen bei der Verfügbarkeit von Verkehrsinfrastruktur nicht vermeidbar sind, müssen die betroffenen Chemiestandorte frühzeitig informiert und in die Planung von Ersatzkonzepten eingebunden werden. Dies gilt für geplante Sperrungen für Sanierungsarbeiten, insb. an Bahnstrecken, Schleusen und Straßenbrücken. Aber auch drohende Sperrungen maroder Bauwerke müssen frühzeitig und transparent kommuniziert werden. Nur dann können die Unternehmen Ersatzkonzepte planen und ihre Logistik anpassen, sei es intramodal oder intermodal durch temporäre Umstellung auf andere Verkehrsträger – wenn möglich und wo möglich.

Priorisierung der Infrastruktur-Engpässe

Wir haben geprüft, welche Verkehrsprojekte aus Sicht der chemisch-pharmazeutischen Industrie in Deutschland vordringlich sind. Die nachfolgende Übersicht 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.

Zusätzlich wurde jedem Infrastruktur-Engpass ein Ampel-Symbol zugeteilt, um den Handlungsbedarf optisch zu untermauern:



Dieser Infrastruktur-Engpass ist im Bau mit **kurzfristig zu erwartender oder angemessen planmäßiger Fertigstellung** – kein Handlungsbedarf



Dieser Infrastruktur-Engpass ist beplant und eine **Fertigstellung bis 2030 ist zu erwarten** – Monitoring- und ggfs. Handlungsbedarf
- oder -
Es besteht **anderweitig Handlungsbedarf** bezogen auf diesen Engpass!



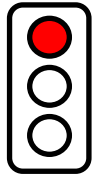
Dieser Infrastruktur-Engpass ist (im BVWP 2030 oder anderweitig) **nicht beplant** – Handlungsbedarf!
- oder -

Dieser Infrastruktur-Engpass ist (im BVWP 2030 oder anderweitig) **beplant, eine Realisierung bis 2030 aber nicht absehbar** – *dringender* Handlungsbedarf!
- oder -
Es besteht **anderweitig dringender Handlungsbedarf** bezogen auf diesen Engpass!

Infrastruktur-Engpässe Allgemein

Schiene

Grundsätzliche und beschleunigte Erhöhung der Kapazität für den Güterverkehr im Schienennetz



- ◆ Für die chemische Industrie ist die Sanierung des Schienennetzes von herausragender Bedeutung – dies ist dringend und in hohem Tempo erforderlich. Zu späte Informationen und eine zu geringe Lösungsorientierung seitens DB InfraGo haben jedoch zuletzt im Baustellenmanagement und der Baustellenkommunikation zu hohen Kosten und großer Frustration bei Chemie-Verladern geführt. Insbesondere im Zusammenhang mit dem Generalsanierungsansatz, aber auch bei allen weiteren Baumaßnahmen, gilt es, die Auswirkungen möglichst gering zu halten. Dafür braucht es:
 - eine deutliche Verbesserung der Kommunikation durch die DB InfraGo bis hin zu den bahnverladenden Industrieanschlüssen mit frühestmöglichen und auch belastbaren Aussagen zu den Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen, auch bei Nicht-Betroffenheit. Nur durch ein solches „6-Augen-Prinzip“ zwischen DB InfraGo, EVU und Verladern kann die mangelnde Kenntnis über die Komplexität bahnverladender Großstandorte verbessert werden.
 - die Sicherstellung der Bedienung von Industrieanschlüssen, um größere Produktionsstillstände zu vermeiden
 - leistungsfähige Umleitungsstrecken für Güterverkehre mit möglichst geringen Abweichungen bei wesentlichen Kriterien von der ursprünglichen Route (Zeit, Streckenlänge)
 - klare Ansprechpartner vor Ort für die Anliegen der Verlagerer bei DB InfraGO
 - nötigenfalls auch eine Priorisierung des Schienengüterverkehrs vor dem Personenfern- und Nahverkehr; ein „Schienenersatzverkehr“ ist für die Transporte der chemischen Industrie aufgrund des schieren Volumens und gesetzlicher Anforderungen an den Transport gefährlicher Güter (sog. „Listengüter“) nicht möglich.
- ◆ Die grundsätzliche Erhöhung der Kapazität für Bahntransporte beispielsweise für eine weitere Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene, wie auch im Koalitionsvertrag der Bundesregierung von SPD, Grünen und FDP beschrieben, ist von herausragender Bedeutung.
- ◆ Bereits aktuell kommt es zu massiven Engpässen im Schienennetz. Generell sind zu wenig (Güterverkehrs-)Trassen und insbesondere viel zu wenige und zu kurze Ausweichgleise auf den Haupttrassen vorhanden. Zudem fehlen Umschlagmöglichkeiten und speziell für Tankcontainer fehlen Terminals bzw. sind die vorhandenen Kapazitäten in den bestehenden Terminals zu gering.
- ◆ Ein weiteres erhebliches Defizit wird in der bereits jetzt sehr knappen Bahnhofsgleiskapazität gesehen; die momentan vorhandenen Rangiergleise in

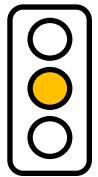
den Start- bzw. Zielbahnhöfen sind deshalb kritisch - auf die erforderlichen politisch gewünschten neuen Ausbauziele - zu überprüfen, konsequent anzupassen und entsprechende finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

- ◆ Mehr Aufmerksamkeit benötigen zudem Bahnanlagen, die für die Sicherstellung des Betriebes des Güterverkehrs unerlässlich sind, wie bspw. Stellwerke. Hier muss etwa sichergestellt werden, dass ausreichend Personal zur Verfügung steht, um den verlässlichen Betrieb zu gewährleisten. Für die vergleichsweise kurzfristige Erhöhung von Kapazität im Schienennetz können gerade kleinere Maßnahmen wie die Reaktivierung bestehender Strecken für den Schienengüterverkehr hilfreich sein. Hierfür benötigt es ausreichende Fördermittel auf Landes- und Bundesebene, die sowohl die Förderung der eigentlichen Baumaßnahme als auch die Förderung der Planungskosten berücksichtigen.

Binnenschiff

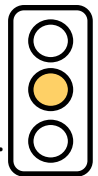
1. Sicherung von Flächen für Binnenhäfen

- ◆ Bestehende Hafenumflächen müssen vor anderweitiger Nutzung geschützt werden und potenziell nutzbare hafenumaffine Flächen sollten mit Beachtung der stetig wachsenden Güterverkehre für Hafenerweiterungen genutzt werden. Hierdurch wird der Ausbau von multi-modalen und klimafreundlichen Transporten ermöglicht. Urbane Bebauung sollte in diesen Bereichen zweitrangig verfolgt werden.



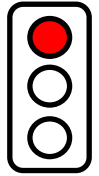
2. Ressourcen-Unterdeckung

- ◆ Der große Investitions- und Reparaturstau erfordert eine Ressourcen-Offensive. Diese unterbleibt in den verantwortlichen Behörden seit Jahren oder die Ressourcen finden Einsatz in Projekten von politischer anstatt wirtschaftlicher Relevanz (Nutzen-Kosten-Verhältnis).
- ◆ Es bedarf eines langfristig stabilen Finanzrahmens für die Wasserstraßen, um die politisch gewünschte deutliche Steigerung ihres Anteils im Modal Split zu erreichen (etwa ähnlich der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wie sie im Schienenbereich besteht). In diesem Kontext sollten auch private Werkhäfen bei der Vergabe von Fördermitteln nicht weiterhin gegenüber den öffentlichen Binnenhäfen zurückstehen müssen, da sie gleichermaßen andere Verkehrsträger stark entlasten.
- ◆ Mit der Entscheidung des Bundestags zum Haushalt 2020 ist ein großer Aufwuchs an Stellen für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung verbunden gewesen (etwa für das westdeutsche Kanalnetz und die Abladeoptimierung Rhein). Die



Besetzung dieser Stellen bereitet der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung jedoch große Schwierigkeiten.

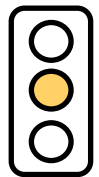
3. Beschleunigung von Genehmigungsverfahren



- Schleppende Genehmigungsverfahren entwickeln sich auch im Wasserstraßenbereich immer mehr zu einem massiven Standortnachteil für Deutschland. Aus diesem Grund muss auch für wichtige Wasserstraßenprojekte das überragende öffentliche Interesse festgeschrieben werden. Wasserstraßenprojekte werden im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz (GBeschlG) bisher nicht berücksichtigt.

Luftfrachtverkehr

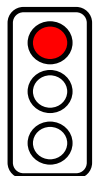
Flughäfen:
Stärkung der internationalen Drehkreuze



- Umsetzung der Ausbauvorhaben v.a. an den internationalen Drehkreuzen zur Beseitigung von Engpässen im internationalen Frachtverkehr.
- Keine Ausweitung der Nachtflugverbote für Transportmaschinen auf Deutschlands meist genutzten Frachtumschlagsplätzen.

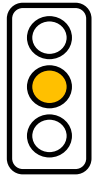
Straße

1. FOKUS BRÜCKEN: Deutschlandweit – Brückensanierung voranbringen und dabei den (Güter-)Verkehrsfluss aufrechterhalten



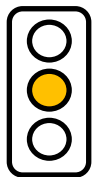
- Über 4.000 Brücken in Deutschland sind marode und müssen bis in die Mitte der 2030er Jahre saniert werden. Zustandsbedingte Ablastungen oder (Teil)Sperrungen führen zu Einschränkungen des Verkehrs, die den Güterverkehr in besonderem Maße treffen.
- Auf allen Ebene des föderalen Staats muss die Sanierung und Modernisierung von Brücken beschleunigt und konsequent umgesetzt werden.
- Dabei sind die Baulastträger gefordert, durch Verkehrsmanagement und -überwachung pauschale Sperrungen für den Schwerlast- bzw. Großraumverkehr möglichst zu vermeiden und ihre Maßnahmen auf lokaler bzw. regionaler Ebene so zu koordinieren, dass der Verkehrsfluss gewährleistet wird.

2. Deutschlandweit – Verkehrsleitsysteme: Ausbau Telematik-Systeme in den Bereich der Lkw-Navigation.



- Zur Entzerrung von Verkehrsbrennpunkten.
- Um Standstreifen situationsabhängig freizugeben und Kapazitäten so zu erhöhen.
- Gewährleistung und Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Intelligentes Parkmanagement auf Rastplätzen.

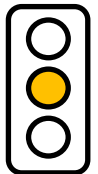
3. Deutschlandweit – Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten für LKW an Bundesautobahnen und in Autobahnnähe



- Der zunehmende Lkw-Verkehr auf den Autobahnen erhöht den Parkdruck auf den Rastanlagen. Laut einer Zählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) von 2018 fehlten allein zum Zeitpunkt der Zählung ca. 23.300 Lkw-Stellplätze.
- Aus- und Neubau von LKW-Parkplätzen auf den Rastanlagen an Bundesautobahnen und im Nahbereich von Autobahnanschlussstellen.

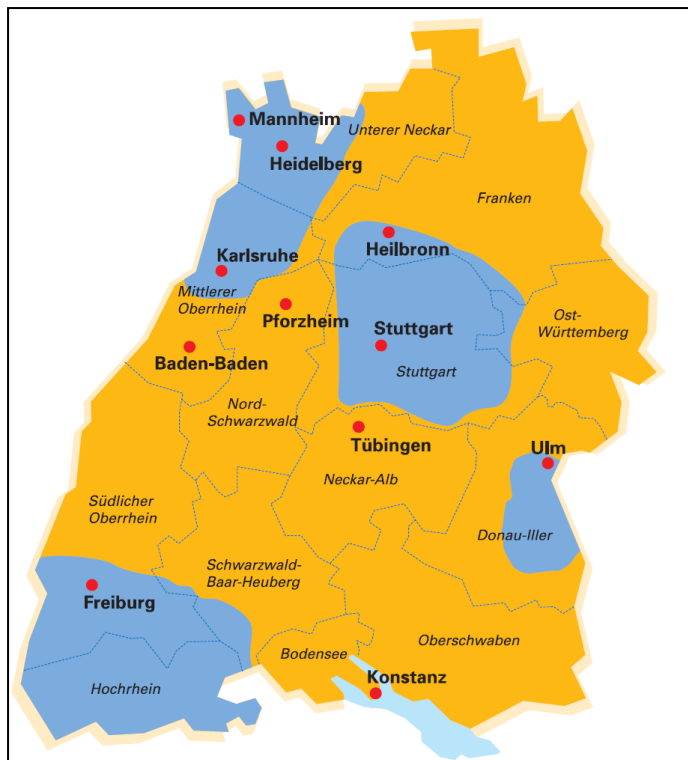
Radverkehr

Deutschlandweit – Priorisierung von Radschnellwegen sowie Sicherstellung sicherer Radverbindungen zwischen Wohn- und Industriegebieten



- Für die Beschäftigten der chemisch-pharmazeutischen Industrie ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel für den Arbeitsweg. Je nach Standort kommen in den wärmeren Monaten ca. 30 % der Beschäftigten mit dem Fahrrad zur Arbeit.

Infrastruktur-Engpässe Baden-Württemberg



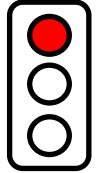
Die chemische Industrie in Baden-Württemberg hat eine Vielzahl von Teilbranchen - die größte dabei ist die pharmazeutische Industrie. Die Unternehmen sind in der Mehrheit in vier regionalen Schwerpunkten ansässig. Die baden-württembergische chemische Industrie besteht überwiegend aus kleinen und mittelständischen Unternehmen - neun von zehn Unternehmen beschäftigen weniger als 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Unter dem Dach der Chemie-Verbände Baden-Württemberg sind aktuell 486 Unternehmen aus der chemisch-pharmazeutischen Branche beheimatet. Diese setzten 2023 ca. 47 Mrd. Euro um und beschäftigten rund

113.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Neben den nachstehend im Detail aufgezeigten Infrastruktur-Engpässen gibt es weitere - mit dieser Thematik mittelbar verbundene kritische Aspekte - welche die gesamte Industrie in Baden-Württemberg betreffen. So wäre es beispielsweise notwendig, um auf den Fernstrecken mehr Waren von der Straße auf die Schiene verlagern zu können, dass z. B. das Terminal in Kornwestheim auch für die internationale Anbindung beispielsweise nach Italien wieder geöffnet wird und täglich ab 20 Uhr direkte Verbindungen z. B. nach Verona und Mailand ermöglicht werden. Zudem ist das am Brenner eingeführte Nachtfahrverbot sehr kritisch zu bewerten, zumal es gegen das EU-Recht der freien Warenbewegung verstoßen dürfte. Dieses Nachtfahrverbot bringt Verzögerungen von mindestens einem Tag mit sich. Des Weiteren geht man in Kufstein nach Öffnung der Grenzen am frühen Morgen in Blockabfertigung, was weitere Verspätungen und Verzögerungen nach sich zieht. Insbesondere hinsichtlich des Nachtfahrverbotes besteht dringender Handlungsbedarf.

Straße

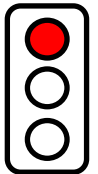
1. Neubau „Albaufstieg“ auf der A 8 zwischen Stuttgart und Ulm

- Der „Albaufstieg“ ist ein erheblicher Engpass der A 8. Das Stauaufkommen – insbesondere durch LKW-Verkehr – ist hier enorm. Nach einer Analyse von 2014 liegt die Verkehrsbelastung bei 65.600 Fahrzeugen pro Tag.
- Mit dem Ausbau würde eine deutliche Rückverlagerung von fast 13.000 Fahrzeugen auf die Autobahn prognostiziert. Die umliegenden Landesstraßen und Ortsdurchfahrten würden also deutlich entlastet.
- Aufgrund der zentralen Bedeutung der A 8 als süddeutsche „West-Ost Achse“ – insbesondere auch im Güterverkehr – muss hier dringend Abhilfe geschaffen werden.
- Frühestens Ende 2023 wird mit einem Planfeststellungsbeschluss für den sechsspurigen Ausbau zwischen Mühlhausen und Hohenstadt gerechnet. Dadurch kann nach derzeitiger Planung frühestens 2032 mit einer Fertigstellung gerechnet werden.
- Dieser Abschnitt wird im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) berücksichtigt und ist mit allen Teilabschnitten laufend und fest disponiert.



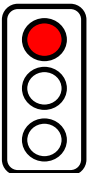
2. Durchgängiger Ausbau der A 98 als Lückenschluss zwischen A 7 und A 5

- Der derzeitige Flickenteppich aus Teilabschnitten muss schnellstmöglich geschlossen werden.
- Optimierungsbedarf zur Entlastung der Bundesstraßen.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP mit den Teilprojekten A 98 Rheinfelden - Tiengen - (1. Fahrbahn) als Neubau von 2 Spuren als Vordringlicher Bedarf aufgeführt, wird jedoch nicht in der Liste der Beschleunigungsprojekte aufgeführt. Das Teilprojekt für den Ausbau auf 4 Spuren ist lediglich als „weiterer Bedarf“ klassifiziert.



3. Optimierung Autobahninfrastruktur im Raum Stuttgart, z.B. Stuttgarter Kreuz, Weinsberger Kreuz, Dreieck Leonberg

- Autobahninfrastruktur im Raum Stuttgart ist nicht dem Sendungsaufkommen gewachsen und muss dringend diesbezüglich optimiert bzw. angepasst werden, um einen zumindest halbwegs akzeptablen Verkehrsfluss zu gewährleisten.
- Diese Abschnitte werden im BVWP nur teilweise berücksichtigt.
- AD Leonberg - AK Stuttgart (Dreieck Leonberg), AK Stuttgart - AS Stuttgart-Degerloch, AS Stuttgart-Degerloch - AS Wendlingen, AK Stuttgart - AS Sindelfingen-Ost sind jeweils als vordringlicher Bedarf berücksichtigt, jedoch nicht Bestandteil der zu beschleunigenden Autobahnprojekte des GBSchLG.



4. Sechsspüriger Ausbau der A8 zwischen Pforzheim Süd und Pforzheim Nord (Enztalquerung)



- Der Ausbau hat im Oktober 2021 begonnen und soll im Dezember 2026 abgeschlossen sein.
- Aufgrund der zentralen Bedeutung der A 8 als süddeutsche „West-Ost Achse“ - insbesondere auch im Güterverkehr – und der täglichen Verkehrsbehinderungen sollte der Ausbau deutlich beschleunigt werden.

5. Schwarzwaldüberquerung zwischen B 31 und A 8



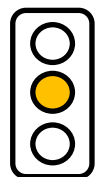
- Die Schwarzwaldüberquerung zwischen B 31 und A 8 entspricht nicht dem aktuellen Verkehrsaufkommen und ist – insbesondere auch mit Blick auf den Güterverkehr – unterentwickelt.
- Hier gilt es zu optimieren, um einen akzeptablen Verkehrsfluss zu gewährleisten und somit u. a. die dort ansässige Industrie zu stärken.

6. Anbindungen an den Bereich Bodensee / Allgäu / Schweiz über A 81 bzw. B 27/B 31



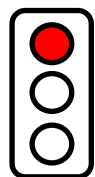
- Die direkte Anbindung in die Region Bodensee / Allgäu / Schweiz erfolgt nur über A 81 oder B 27/B 31.
- Entsprechende Stauunkte auf A 8 und A 7 werden hierdurch verstärkt.
- Hier besteht Optimierungsbedarf.

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



- Überlastung der bestehenden Rheinbrücke.
- Dieser Abschnitt wird im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) berücksichtigt. Der Planfeststellungsbeschluss ist seit 15. Juni 2021 rechtskräftig. Im Oktober 2023 starteten Bohrarbeiten zur Erkundung des Baugrundes im Rhein und im Rheinvorland. Ein Terminplan für die Bauarbeiten für die zweite Rheinbrücke wird im Laufe des Jahres bekanntgegeben.

8. B 27: vierspurig durchgängiger Ausbau von Tübingen bis Rottweil



- Stauvermeidung.
- Zur Entlastung der Landstraßen und Ortsdurchfahrten.
- Weiterhin nur mit kleineren Teilstücken als vordringlicher Bedarf im BVWP erwähnt, keine Priorisierung vorgesehen.

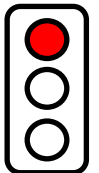
9. B 10-Erweiterung Gingen/Ost - Geislingen/Ost (Für den ersten Abschnitt ist ein 2- bzw. 3-streifiger, für den zweiten Abschnitt ein 2-streifiger Straßenquerschnitt vorgesehen.)



- Überlastung und hohe Staudichte.
- Im aktuellen Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz ist der Streckenabschnitt Gingen/Ost bis Geislingen/Mitte im Vordringlichen Bedarf und der Streckenabschnitt Geislingen/Mitte bis Geislingen/Ost im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Das Bundesverkehrsministerium hat zugestimmt, für beide Abschnitte einen gemeinsamen RE-Vorentwurf¹ zu erstellen.

Schiene

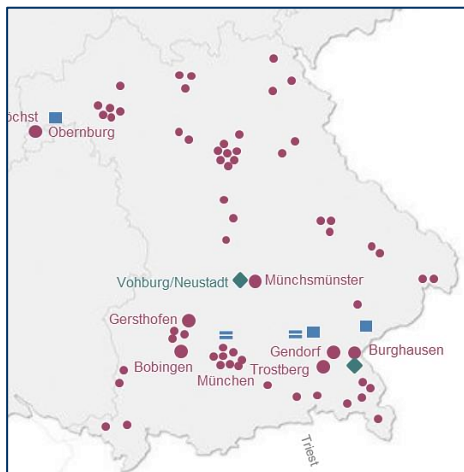
1. Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe-Basel (Rheintalbahn)



- Die Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel ist Teil des Schienengüterverkehrskorridors Rhein-Alpen und die zentrale Nord-Südachse für den Güterverkehr von der Nordsee (Westhäfen) bis zum Mittelmeer (Norditalien).
- Aktuell sind nur 60 von 189 km viergleisig ausgebaut, die Fertigstellung des Gesamtprojekts ist aufgrund zahlreicher Verzögerungen erst für 2042 geplant.
- In einem Gesamtkonzept des Frachtverkehrs kann die Bahn nur dann eine Rolle spielen, wenn die Verkehrswege adäquat zu den anderen Verkehrsträgern ausgebaut sind.
- Dieses Vorhaben liegt gemäß GBeschlG als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im überragenden öffentlichen Interesse.

¹ RE = Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau

Infrastruktur-Engpässe Bayern



Die chemisch-pharmazeutische Industrie in Bayern umfasst rund 440 Firmen, die 2023 mehr als 20 Mrd. € – davon 62 % im Ausland – umsetzten und rund 90.000 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, 85 % der Chemieunternehmen in Bayern bestehen aus weniger als 500 Mitarbeitern, 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“ ChemDelta Bavaria zu erwähnen, das mit 20 Firmen an acht Standorten – darunter der bedeutendste Produktionsstandort der Wacker Chemie in Burghausen, die Erdölraffinerie der OMV Deutschland, der Chemiepark Gendorf sowie der Chemiepark Trostberg – ca. 10 Mrd. € Umsatz und rund 20.000 Mitarbeiter repräsentiert. Als weitere Schwerpunkt-Zentren sind u.a. das Werk Penzberg des Roche-Konzerns mit über 7.500 Mitarbeitern, die 35 Unternehmen im Industriezentrum Obernburg mit rund 3.000 Mitarbeitern und der Industriepark Gersthofen bei Augsburg mit 10 Unternehmen und etwa 1.200 Mitarbeitern zu nennen.

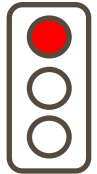
Aus Infrastruktursicht steht die verbesserte Anbindung des südostbayerischen Chemiedreiecks im Vordergrund. Hierfür muss nach der mittlerweile erfolgten Fertigstellung des Abschnitts zwischen Pastetten und Heldenstein der Ausbau der Bundesautobahn 94 bis Passau erfolgen. Außerdem muss der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen dem Chemiedreieck und München gewährleistet werden. Auf dieser meist eingleisigen Strecke werden etwa 1,0 % des gesamtdeutschen Güterverkehrsaufkommens abgewickelt. Der Ausbau ist unabdingbar für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit dieser Wirtschafts- und Chemieregion.

Bei den Bau- und Ertüchtigungsmaßnahmen ist es von großer Bedeutung, ein Schwerlast- und Großraumnetzwerk aus dem und in das Chemdelta beizubehalten. Die Ver- und Entsorgung der Region mit Anlagenteilen spielt nicht nur für die lokale Industrie, sondern auch im Rahmen der Transformation hin zu erneuerbaren Energien eine große Rolle. Hier müssen die Planungen für die ABS 38 sowie die A 94 die Aufrechterhaltung der entsprechenden Korridore berücksichtigen.

Der Münchner Flughafen bietet neben Luftfracht vor allem ein internationales Drehkreuz für Flüge in alle Welt. Die Exportquote der bayerischen Unternehmen ist sehr hoch, entsprechend international sind Geschäft und Geschäftsbeziehungen. Um ein weiteres wirtschaftliches Wachstum dieser Region zu befördern, darf es keinen infrastrukturellen Engpass am Flughafen geben.

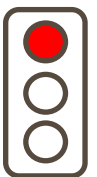
Schiene

1. Abschnitt ABS 38 Burghausen – Mühldorf – München: Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke (aktive Durchführung der Planungsphasen 3 und 4 und Durchführung der erforderlichen Genehmigungsverfahren ohne weiteren zeitlichen Verzug für die Teilstrecke des Projektes ABS 38 zum zweigleisigen Ausbau zwischen Markt Schwaben und Ampfing; begleitende Maßnahmen zur Lasterhöhung auf dem Abschnitt Tüssling – Burghausen)



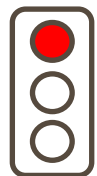
- Beseitigung der Engpässe im Schienengüterverkehr.
- Eine leistungsfähige Schienenanbindung zum Chemiestandort Burghausen sowie das neue Terminal in Burghausen führen zur starken Entlastung der Straßentransporte.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt und liegt gemäß GBeschlG als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im überragenden öffentlichen Interesse.

2. Südliche Verbindungskurve von der Strecke Tüssling – Burghausen nach Freilassing und Erhöhung der Gleisklasse auf 22,5 Tonnen Achslast; zweigleisiger Ausbau zwischen Tüssling und Freilassing



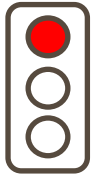
- Ertüchtigung des Ost-Korridors.
- Anbindung der Tauern-Strecke und Entlastung des Knotenpunktes München.
- Leistungsfähige Anbindung an die Südhäfen.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.

3. Zweites Gleis von Burghausen (ab Bahnhof Wackerwerk) nach Norden mit Anbindung an die Strecke Mühldorf – Simbach



- Alternative Anbindung für den Güterverkehr zur auch weiterhin eingleisigen Strecke Tüssling - Burghausen
- Direkte Anbindung für Güterverkehre nach Osten ohne Richtungswechsel in Mühldorf
- Steigerung der Resilienz für den Güterverkehr im ChemDelta Bavaria
- Maßnahme ist nicht im aktuellen Bundesverkehrswegeplan enthalten, sollte aber in der kommenden Überarbeitung aufgenommen werden.

4. ABS Regensburg – Mühldorf : Streckenertüchtigung und Elektrifizierung der Strecke Landshut – Mühldorf (ABS 36) inklusive Verknüpfung in Regensburg mit dem Ost-Korridor sowie Anbindung an die ABS 38 über eine Verbindungskurve zur Bahnstrecke München Mühldorf Freilassing



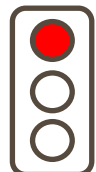
- Wettbewerbsfähiger Anschluss des Schienenfernverkehrs der Chemieregion Südostbayern.
- Entlastung des Knotenpunktes München.
- Der Ausbau Landshut – Mühldorf ist im BVWP enthalten und liegt gemäß GBeschlG als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im überragenden öffentlichen Interesse.

5. Burghausen: Kombiverkehrs-Anbindung zur Erweiterung von stark ausgelasteten Kombiverkehrs-Terminals



- Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsphasen für die nächsten Ausbaustufen des ausgelasteten Kombiverkehrs-Terminals.
- Zweite Ausbaustufe ist realisiert, weitere Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung und Prozessoptimierung in Planung.
- Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz und den Ausbau des kombinierten Verkehrs von großer Bedeutung.

6. Brenner-Nordzulauf: München - Rosenheim - Kufstein



- Blockverdichtung München - Grafing, zweigleisige Neubaustrecke Grafing - Großkarolinenfeld - südlich Rosenheim – Kufstein.
- Das Projekt befindet sich in einer sehr frühen Phase. Aktuell finden Trassenauswahlverfahren statt, in Dialogforen werden Kommunen und Bürger im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung einbezogen.
- Ein detaillierter Zeitplan wird erst im Laufe späterer Planungsphasen ausgearbeitet. Mit einer Inbetriebnahme des Gesamtprojekts ist frühestens 2040 zu rechnen, 8 Jahre nach der geplanten Eröffnung des Brenner-Basistunnels.
- Dieses Projekt wird im BVWP berücksichtigt und liegt gemäß GBeschlG im überragenden öffentlichen Interesse als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege.

Straße

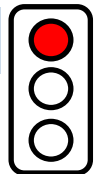
1. A94 München – Passau: Lückenschluss der A 94 zwischen Markt und Passau

- ◆ Lückenschluss der A94, Verbesserung der Anbindung des Westen sowie im Osten an das überregionale Fernstraßennetz.
- ◆ Entzerrung von Verkehrsbrennpunkten, hierdurch Gewährleistung und Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- ◆ Realisierung sollte ggf. in weiter unterteilten Linienabschnitten erfolgen, um bei Baureife unmittelbar umsetzen zu können.
- ◆ Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.

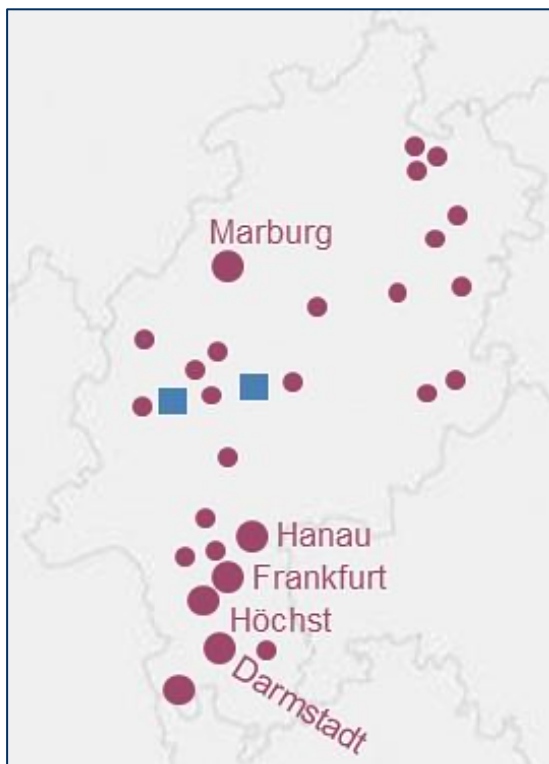


2. A 98 als Lückenschluss zwischen A 7 und A 5

- ◆ Vgl. Baden-Württemberg – Straße – Nr. 2



Infrastruktur-Engpässe Hessen



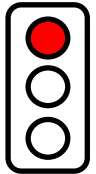
In Hessen sind 259 Unternehmen aus der chemisch-pharmazeutischen Branche beheimatet. Diese setzten 2023 31,7 Mrd. € um und beschäftigten rund 57.220 Mitarbeiter. Damit ist diese Branche bei weitem die umsatzstärkste des verarbeitenden Gewerbes in Hessen. Der Pharmaumsatzanteil in Hessen lag 2023 mit 53 % erstmals über dem Chemieumsatzanteil. In den Export gehen 62 % der in Hessen produzierten pharmazeutischen Produkte. Insgesamt liegt die Exportquote der hessischen Unternehmen der chemisch-pharmazeutischen Industrie bei 67 %. Ein weiterer hessischer Schwerpunkt liegt bei den Unternehmen der Medizinproduktetechnik, mit denen die hessischen Unternehmen zum Teil Weltmarktführer sind.

Große Unternehmen und Industrieparks in Hessen sind unter anderem Evonik mit einem Standort in Hanau, Merck in Darmstadt und

Sanofi in Frankfurt, Infraseriv Höchst, Infraseriv Wiesbaden sowie die Medizinproduktehersteller Fresenius in Bad Homburg und B. Braun in Melsungen.

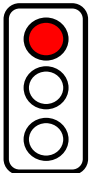
Schiene

1. Osthessen: Neu- und Ausbaustrecke Hanau-Fulda



- Das Projekt ist im BVWP als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Es umfasst den viergleisigen Ausbau des Teilabschnitts Hanau-Gelnhausen sowie den zweigleisigen Neubau des Teilabschnitts Gelnhausen-Fulda.
- Die Strecke ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetztes und mit bis zu 400 Zügen pro Tag hoch belastet.
- Für den Güterverkehr ist die Strecke von Bedeutung, weil sie die norddeutschen Seehäfen und Skandinavien mit dem mittel- und süddeutschen Raum verbindet.

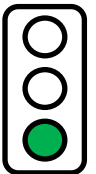
2. Südhessen: Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim



- Das Projekt ist im BVWP als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft.
- Die Neubaustrecke ergänzt zwei bislang bestehende Nord-Süd-Verbindungen zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und der Rhein-Neckar Region.
- Der Korridor ist heute hoch belastet. Mit der Neubaustrecke können mehr Züge fahren und deren Pünktlichkeit wird verbessert.
- Der Güterverkehr soll nachts die Neubaustrecke befahren, um die Anwohner der Bestandsstrecken vom Lärm zu entlasten.

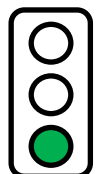
Straße

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



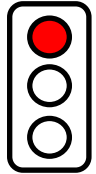
- Hohe Stauanfälligkeit bei der Verkehrsanbindung von und nach Süddeutschland.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP unter der Bezeichnung A 67, AD Mönchhof - AS Lorsch (BPl-Nr. 553) geführt und liegt gemäß GBeschlG im überragenden öffentlichen Interesse.

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



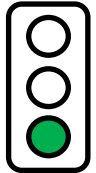
- Hohe Stauanfälligkeit bei der Verkehrsanbindung von und nach Süddeutschland.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP unter der Bezeichnung A 5, AS Seeheim-Jugenheim - AK Darmstadt (BNr. 521) geführt.

3. Region Mittelhessen/Rhein-Main: Achtspuriger Ausbau der A 5 zwischen Gambacher Kreuz und Frankfurt



- Hohe Stauanfälligkeit auf der A5 zwischen Bad Hersfeld und Frankfurt bei der Verkehrsanbindung von und nach Nord- und Ostdeutschland.
- Die Teilabschnitte sind im BVWP als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft und wurden vom Land Hessen und dem Bundestag zur beschleunigten Umsetzung in das überragende öffentliche Interesse gestellt.
- Das wichtige Teilstück zwischen der AS Friedberg - AK Gambach ist im BVWP nur als „Weiterer Bedarf“ eingestuft und damit nicht priorisiert. Die dortige zeitweise Freigabe des Seitenstreifens kann keine Dauerlösung sein.

4. Region Gießen A 49 Lückenschluss zwischen Neuental und der A 5 bei Gemünden



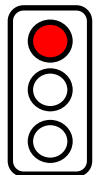
- Diese Maßnahme mit den Projektabschnitten AS Schwalmstadt - AD A 5/A 49 und AS Neuental - AS Schwalmstadt ist fest disponiert oder befindet sich in der Umsetzung.
- Die A 49 ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes und erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion von und nach Norddeutschland.
- Der Lückenschluss ist dringend erforderlich. Er dient vor allem der Entlastung auf den Alternativstrecken A 7 und A 5 sowie auf der Bundesstraße B 3.

5. Region Nordhessen: Lückenschluss A 44 zwischen Kassel und A 4 bei Herleshausen



- Wichtige Ost-West-Verbindung und Alternative zum Weg über das Kirchheimer Dreieck mit stets hohem Verkehrsaufkommen und Staugefahr sowie die Kasseler Berge.
- Die 11 Teilabschnitte des Gesamtprojekts sind bereits fest disponiert oder befinden sich in der Umsetzung.
- Allerdings kommt es immer wieder zu Verzögerungen, sodass der Lückenschluss auch nach mehr als zwei Jahrzehnten nicht abgeschlossen ist.

6. Region Hanau: Achtspuriger Ausbau der A 3 zwischen Hanau und Würzburg



- Hohe Stauanfälligkeit bei der Verkehrsanbindung von und nach Süden.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP nicht berücksichtigt.
- Lediglich der Teilabschnitt AS Hanau - AK Offenbach ist für einen achtspurigen Ausbau mit vordringlichem Bedarf eingeplant und liegt gemäß GBeschlG im überragenden öffentlichen Interesse.

Infrastruktur-Engpässe Region Nord und Nordhäfen



Die 200 in Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Bremen ansässigen Unternehmen der chemisch-pharmazeutischen Industrie haben 2023 einen Gesamtumsatz von 19,8 Mrd. € erzielt. Sie beschäftigen mehr als 45.900 Mitarbeiter. In Norddeutschland gehören außerdem die Unternehmen der Gummi und Kunststoff verarbeitenden Industrie zu den bedeutenden Arbeitgebern. Ihre 250 Unternehmen erzielten 2023 einen Gesamtumsatz von rund 12,0 Mrd. € und beschäftigten über 50.000 Mitarbeiter. Alle Unternehmen stellen jedes Jahr über 1.000 neue Ausbildungsplätze zur Verfügung. Die Struktur der Chemiebranche in Norddeutschland ist geprägt von Kleinbetrieben und mittelständischen Unternehmen; 80 % der Unternehmen

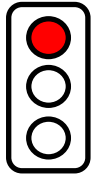
beschäftigen weniger als 100 Mitarbeiter. Die Branchenstruktur ist insgesamt heterogen. Der Schwerpunkt in Niedersachsen liegt im Bereich der Grundstoffchemie vor allem mit Kunststoffen, Additiven, Lacken und Reinigungsmitteln, die oftmals für die Automobilindustrie produziert werden. In Schleswig-Holstein 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. Die norddeutschen Häfen spielen als Importhäfen inzwischen eine Schlüsselrolle bei der Energieversorgung.

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.

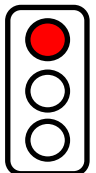
Schiene

1. Jade-Weser-Port (Nord-Süd): Ausbau und Elektrifizierung der Bahnlinie Oldenburg – Osnabrück



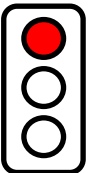
- Bei direkten Transporten von Wilhelmshaven in das Ruhrgebiet können nur Diesel-Lokomotiven eingesetzt werden. Dies führt zu einem signifikanten Kostennachteil gegenüber Bahntransporten mit Elektro-Lokomotiven von und nach Bremerhaven und Hamburg.
- Der Abschnitt sollte zudem für Containerzüge bis 740-Meter ausgebaut werden, um das Ruhrgebiet, Südwestdeutschland, die Schweiz und Italien zu erreichen.
- Dieser Abschnitt wurde im BVWP bislang nicht berücksichtigt. Mit dem GBeschlG wurde eine ABS Oldenburg – Osnabrück als neues Vorhaben des Potenziellen Bedarfs aufgenommen, welches in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen kann.

2. Wilster - Brunsbüttel: Elektrifizierter und zweigleisiger Ausbau der Strecke Brunsbüttel – Itzehoe sowie Instandsetzung der Gleise im Bahnhof Brunsbüttel



- Errichtung eines neuen Übergabebahnhofs zwischen DB Netz AG und ChemCoast Park Brunsbüttel im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Landscheide.
- Anschluss des Industriegebietes (a) an den Hamburger Hafen sowie (b) an das KV-Terminal Hamburg-Billwerder durch eine leistungsfähigere Schienenanbindung.
- Errichtung eines KV Terminals in Brunsbüttel zwecks Vermeidung von Straßenverkehr zum nächstgelegenen KV-Terminal in Hamburg Billwerder (Vor- und Nachläufe im Kombinierten Verkehr verlaufen aktuell über eine Strecke von ca. 100 km teils quer durch das Hamburger Stadtzentrum).
- Ermöglichung von kombinierten Verkehren direkt aus den Anschlussgleisen des Chemieparks (Schienenvorlauf anstatt Containertransport über die Straße).
- Keine vollständige Abdeckung der Anforderungen im BVWP.

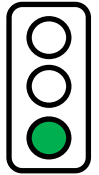
3. Gleisnetz (Nord-Süd) zwischen Hamburg, Bremen und Hannover: Viergleisiger Ausbau Hannover – Hamburg und Steigerung der Leistungsfähigkeit Verden – Nienburg – Wunstorf/Minden



- Maßnahme um der Zunahme des Güterverkehrs – auch in der Peripherie um Maschen herum – gerecht zu werden, und um den leistungsfähigen Gütertransport auf der Schiene zu sichern und weiter auszubauen.
- Nach wie vor ist politisch strittig und damit unklar, ob der Ausbau zwischen Hamburg und Hannover entlang der Bestandsstrecke oder (abschnittsweise) über eine Neubaustrecke erfolgen soll.
- Der Ausbau wird im BVWP berücksichtigt, aber von DB InfraGO bisher nicht aktiv verfolgt. Im BVWP nicht berücksichtigt wird der Ausbau Hannover – Hamburg auf durchgängig vier Gleise.

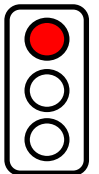
- Eine ABS/NBS Hannover – Hamburg liegt als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs gemäß GBeschlG im überragenden öffentlichen Interesse.

4. Gleisnetz (Ost-West): Sanierung der EVB-Strecke Stade – Bremervörde – Bremerhaven



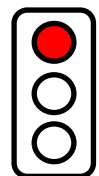
- Einbeziehung von nicht bundeseigenen Bahnverbindungen in ein Gesamtversorgerkonzept erforderlich. Hierfür ist eine Änderung der Förderrichtlinien des Bundes dringend erforderlich.
- Grundlage für die Verlagerung von Straßenverkehren in und aus dem Seehafen Bremerhaven auf die Schiene auch auf kürzeren Strecken.
- Im Juni 2023 wurde die Reaktivierung des Streckenabschnitts Stade-Bremervörde für den Schienenpersonennahverkehr vom Land Niedersachsen beschlossen. Investitionen sind insb. in die Signaltechnik der bereits im Güterverkehr betreibbaren Strecke vorgesehen. Bei einem Planungsbeginn 2024 ist eine Fertigstellung 2026 möglich.

5. Verlegung der aktuellen Gleistrasse 1263 aus dem Wohngebiet Verbindung des Industriegebiets / Chemiepark Stade Nord und dem IBB (Industrie Bahnhof Brunshausen) mit dem DB-Hauptgleis 1720 Hamburg–Cuxhaven



- Maßnahme zur Aufrechterhaltung der Transportfrequenzen unter Berücksichtigung der Zunahme des Güterverkehrs und des damit steigenden Konfliktpotentials der nahen Urbanisierung an der heutigen Streckenlage.
- Stadt Stade unterstützt das Vorhaben ausdrücklich, Planfeststellungsverfahren jedoch noch nicht begonnen und Finanzierung unklar, da in der aktuellen Entwurfsplanung an Autobahnbau A26/A20 gekoppelt.

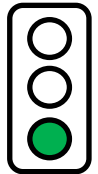
6. Neubau Hochdonner Brücke: Ausbau Güterverkehrsinfrastruktur und Personennahverkehr



- Die bestehende Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal ist nicht auf die Lasten des zunehmenden Güterverkehrs ausgelegt. Dies macht den Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Hamburg und Heide erforderlich.
- Eine Machbarkeitsstudie wurde durch das Landwirtschaftsministerium SH, BMDV Bundesverkehrsministerium und Deutsche Bahn in Auftrag gegeben.

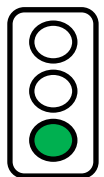
Binnenschiff & Seeschiff

1. Nord-Ostsee-Kanal (West-Ost – von Brunsbüttel nach Kiel): Neubau einer 5. Schleusenammer mit anschließender Sanierung der Kammern 1 bis 4 sowie Vertiefung und Verbreiterung des Nord-Ostsee-Kanals und Ausbau der Ost-Strecke



- Sicherstellung der Leistungsfähigkeit durch Anpassung des Kanals an geänderte Schiffsdimensionen sowie an ein erhöhtes Schiffsaufkommen.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.

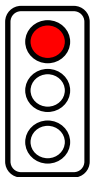
2. Fahrrinnenanpassung Elbe / Weser → Nordsee



- Anpassung der Fahrrinne der Elbe und der Weser nach Breite und Tiefe.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt

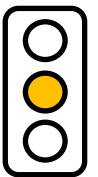
Straße

1. A 20 (Nord/West – Ost): Weiterbau der A 20 von Bad Segeberg bis Westerstede inklusive Elbquerung bei Glückstadt und Anbindung an die A 26 bei Stade



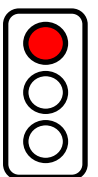
- Fehlende Autobahnverbindung von Bad Segeberg bis Westerstede Wilhelmshaven via Bremerhaven und Stade um Hamburg bauen.
- Vorhaben gerichtlich gestoppt wegen fehlerhaften Planfeststellungsverfahrens.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.

2. B 5 – Brunsbüttel: Durchgängig 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.
- Der besonders kritische Streckenabschnitt Wilster-Itzehoe wurde dreispurig ausgebaut und im November 2021 in Betrieb genommen.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP nicht berücksichtigt.

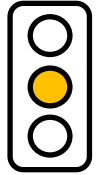
3. Köhlbrandbrücke: Neubau und Erhöhung der Köhlbrandbrücke im Hafengebiet Hamburg oder alternativ Bau eines Köhlbrandtunnels



- Das Terminal der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) in Altenwerder muss für alle Schiffsgrößen anlaufbar sein.
- Der Hamburger Senat strebt einen Tunnelneubau an.

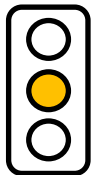
- ◆ Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.

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



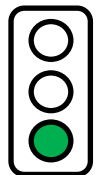
- ◆ Fehlende Autobahnverbindung im Hafen Hamburg zwischen der A 1 und der A 7.
- ◆ A 26 soll bis 2031 zur Hafenquerspange verlängert werden.
- ◆ Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.

5. A26 (West – Ost): Weiterbau der A 26 auf Hamburger Gebiet von Stade nach Hamburg



- ◆ Fehlende Autobahnanbindung der A 26 an die A 7.
- ◆ Nachdem die Fertigstellung zunächst für 2025 bzw. 2026 geplant war, verschiebt sich der Termin nun auf 2028 (Stand September 2024).
- ◆ Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.

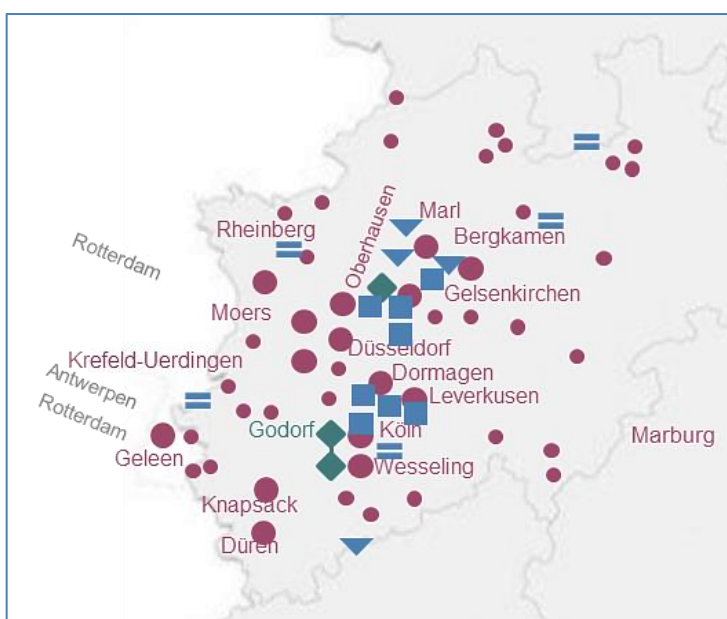
6. A 7: Zügiger 8-spuriger Ausbau der A 7 zw. Elbtunnel und Autobahndreieck Hamburg Nordwest und sechsspuriger Ausbau bis AD Bordsesholm in Schleswig-Holstein



- ◆ A 7 stellt in Schleswig-Holstein eine der zwei möglichen Straßentransportwege von und nach Skandinavien dar, bei Gefahrgut ist es, wegen Vermeidung der Fährverbindung, die einzige für die chemische Industrie.
- ◆ Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.

Infrastruktur-Engpässe Nordrhein-Westfalen

Die 500 Standorte der chemischen Industrie in Nordrhein-Westfalen haben 2023 nahezu 102.500 Mitarbeiter beschäftigt. Diese erwirtschafteten einen Umsatz von knapp 50 Mrd. €, mit einem Exportanteil von über 60%. 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 – das setzt und setzt den Standort im Kontext der Energiekrise besonders unter Druck. 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 Standorte in Leverkusen, Dormagen und Krefeld-Uerdingen sowie der Chemiapark Knapsack und der Chemiapark in Marl.

Unterstützt werden die über ganz NRW flächendeckend verteilten Produzenten und Verarbeiter chemischer Güter durch zahlreiche – hauptsächlich entlang des Rheins, nah an den dortigen Chemieparks, Häfen und multimodalen Terminals, konzentrierte – 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. Hinzu kommt, dass der Gütertransport in NRW durch besonders viele industrielle Quell- und Zielverkehre, genauso wie durch Transitverkehre geprägt ist.

Vor diesem Hintergrund stellt das marode Verkehrsnetz in NRW den Industriestandort vor besonders große Herausforderungen. Im Straßenbereich zeigt sich dies immer wieder im Zusammenhang mit überalterten Brücken. So etwa 2023 bei den Ablastungen der Krefelder Rheinbrücke (B 288) und der Kardinal-Frings-Rheinbrücke (B 1) in Düsseldorf sowie bei der zuletzt in 2024 erfolgten, mittlerweile zweiten Sperrung einer Autobahnbrücke (A42 & A43) über den Rhein-Herne-Kanal für den LKW-Verkehr – wichtigen Verbindungen gerade auch für regionale und überregionale Chemieverkehre. Erforderlich ist ein systematischer, trägerübergreifender und vorausschauender Ansatz bei der Brückensanierung im Logistkdrehkreuz NRW.

Mit allein sechs offiziell von der DB InfraGo als überlastet gemeldeten Schienenwegen hat NRW auch bei der Bahn überdurchschnittlich viele Engpässe aufzuweisen – darunter der wichtige Knotenpunkt Köln und die Rhein-Ruhr-Achse zwischen Köln und Dortmund. Die

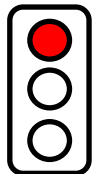
Einschränkungen werden im Zuge des Bauhochlaufs in den kommenden Jahren noch massiv zunehmen.

NRW ist gekennzeichnet durch die räumliche Nähe zu den Häfen und wichtigen Chemieclustern in Antwerpen und Rotterdam. Aus diesem Grund ist die Industrie in NRW nicht nur auf eine zuverlässige Infrastruktur für regionale und nationale Verbindungen angewiesen, sondern auch auf den sicheren und effizienten grenzüberschreitenden Transport mit den Niederlanden und Belgien. Dabei kommt der Wasserstraße – konkret für NRW dem Westdeutschen Kanalnetz und dem Rhein – eine große Bedeutung für die Versorgung der Chemiestandorte zu.

Mit Blick auf die Bedeutung der transportintensiven Industrie für NRW, der zentralen europäischen Lage des Bundeslands und der Gemengelage an Herausforderungen in allen Verkehrsträgerbereichen bedarf es eines umfassenden strategischen Ansatzes des Landes für einen zukunftsfähigen Güterverkehr.

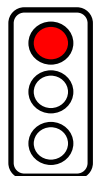
Schiene

1. Betuwe-Linie: Viergleisiger Ausbau der Trasse ab der holländischen Grenze zwischen Emmerich und 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.
- Fortführung der Viergleisigkeit in Deutschland, die aus den Betuwe- und Brabant Routen in den Niederlanden resultiert.
- Die Planungen gehen nur langsam voran. Es ist von einer deutlichen Verzögerung bei der Fertigstellung auszugehen.
- Im BVWP wird nur ein dreigleisiger Ausbau berücksichtigt.
- Dieser liegt gemäß GBeschlG im überragenden öffentlichen Interesse als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege.

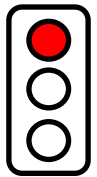
2. Alternative zum „Eisernen Rhein“: Ausbau der Streckenabschnitte Kaldenkirchen-Dülken und Rheydt-Odenkirchen zur Anbindung des Seehafens Antwerpen, zusätzlich als Ausgleichstrecke mit Anschluss Meteren-Boxtel als südlicher Bypass für die Betuwe-Linie.



- Dringend erforderlich zur Aufnahme der bis 2030 um bis zu 50% wachsenden Transportmenge, der bereits jetzt vorliegenden Überlastung der bestehenden Montzen-Route sowie als Alternative für die Betuwe-Linie im Falle von Einschränkungen.
- Verbesserte Anbindung der Metropolregion Rhein-Ruhr an den Seehafen und Produktions-Hub Antwerpen.

- Die Alternative zum „Eisernen Rhein“ / 3RX muss ein Teilstück des wichtigen europäischen TEN-T-Kernnetzes sein.
- Es muss schnellstmöglich eine politische Einigung zwischen Deutschland, Belgien und den Niederlanden zur Umsetzung des Projekts gefunden werden. Politische Gespräche auf der Grundlage einer aktualisierten Kosten-Nutzen-Analyse des Vorhabens und eines Pakets an weiteren Maßnahmen zur grenzüberschreitenden Mobilität laufen.
- Die 2023 aktualisierte Kosten-Nutzen-Analyse der beteiligten Länder ist noch immer nicht veröffentlicht. Eine schnellstmögliche Entscheidung der drei Länder zur Umsetzung des 3RX-Projekts ist dringend erforderlich.
- Streckenabschnitt Kaldenkirchen-Dülken im „*Vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung*“. Zusätzlich ist die Rheydter Kurve im Ausbauplan assoziiert. Der Streckenausbau passt zum politischen Ansinnen, vor allem auch grenzüberschreitende Verkehre zu stärken.
- Die ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen wurde durch das GBeschlG zum Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs hochgestuft und liegt damit im überragenden öffentlichen Interesse. Die Rheydter Kurve wird weiterhin als Vorhaben des Potenziellen Bedarfs geführt.

3. Erhöhung der Kapazität und Resilienz im Bahnknoten Köln: Bau von Überholgleisen zur Umfahrung von Kreuzungspunkten im EU-Korridor „North Sea Baltic“ und „Rhine-Alpine“ sowie durchgängige Sicherstellung des „740-Meter-Netzes“ / Zusätzliche Rheinquerung zwischen Köln und Bonn in Form einer Brücke für den Bahnverkehr



- Abstellung bahnspezifischer Nachteile und Entzerrung zur Steigerung der Attraktivität einer Verlagerung von LKW-Verkehren hin zur Schiene.
- Im weiteren Kölner Raum ist es gerade auch aufgrund der umfassenden Baumaßnahmen zum Kölner Knoten wichtig, kurzfristig über verhältnismäßig kleine Maßnahmen Kapazitäten freizusetzen und für Entlastung im Schienennetz zu sorgen – etwa durch:
 - die Reaktivierung der HGK-Strecke um Bonn-Bendenfeld für den Schienengüterverkehr oder durch
 - Maßnahmen im Bereich Köln-Ehrenfeld / Köln Hansaring-Düren zur Erhöhung der Flexibilität aufgrund hoher Zugfolgen
- Insbesondere aus Gründen der höheren Resilienz und zur Aufnahme der erwarteten zusätzlichen Schienenverkehre ist eine weitere Rheinquerung zwischen Köln und Bonn wichtig. Eine solche Maßnahme würde die alternativlose, aber veraltete Kölner Südbrücke deutlich entlasten.
- Knoten Köln grundsätzlich im Vordringlichen Bedarf aufgenommen, jedoch ohne vollständige Abdeckung unserer Anforderungen. Die zusätzliche Rheinquerung wird im BVWP nicht berücksichtigt. Der Großknoten Köln liegt als Vorhaben des

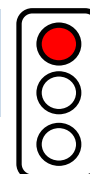
Vordringlichen Bedarfs – Engpassbeseitigung im überragenden öffentlichen Interesse.

4. Zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Münster - Hamm (-Dortmund)



- Schienengüter- und Seehafen-Hinterlandverkehre von und zu den deutschen Nordseehäfen aus der Chemieregion West für den Güterverkehr stärken.
- Bislang keine vollständige Abdeckung der Anforderungen oder Kategorie „Weiterer Bedarf“ für den Streckenausbau des Abschnittes im BVWP.

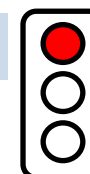
5. Generalsanierungs-Korridore in NRW: Umfassende Berücksichtigung der Verloader-Belange



- Die DB InfraGo plant mit neun Korridoren in NRW im Rahmen ihres Ansatzes zur Generalsanierung bis 2030.
- Gerade mit Blick auf die teils sehr langen Korridore in NRW mit großer Industriedichte ist eine umfassende, frühzeitige und verlässliche Berücksichtigung der Belange der Industrieanhänger erforderlich, um Produktionsstillstände zu vermeiden und die Auswirkungen auf die verarbeitende Wirtschaft so begrenzt zu halten wie möglich.

Binnenschiff

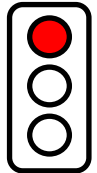
1. Rheinstrecke: Abladeoptimierung der Fahrrinntiefe von Neuss nach Koblenz



- Sicherstellung einer Fahrrinntiefe von „2,30 Meter + X“ stromaufwärts bis Koblenz, um größere Schiffe bzw. Leichterungen bei Niedrigwasser zu ermöglichen, um den Jahresnutzungsgrad zu erhöhen.
- Begonnene Arbeiten zur Sohlestabilisierung im Rahmen eines Teilabschnitts des Projekts Abladeoptimierung Niederrhein als Erhaltungsmaßnahme.
- Keine vollständige Abdeckung der Anforderungen oder Kategorie „Weiterer Bedarf“ für den Streckenausbau des Abschnittes im BVWP, zudem zielt der aktuelle Zeitplan auf eine viel zu späte Umsetzung des Projektes Abladeoptimierung Niederrhein bis zum Jahr 2037.
- Verschiedene Initiativen von Bundes- und Landesverkehrsministerien (letztere im Rahmen der Rheinkonferenz 2024) und u.a. der verladenden Industrie zu einem „8-Punkte-Plan zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein“ ([Link](#)) bzw. zu einer „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ ([Link](#)) ermöglichen die umfassende Diskussion des Themenfeldes Abladeoptimierung und der Fragestellungen im weiteren Kontext.
- Wichtig bleibt allerdings, dass die baulichen Maßnahmen aus dem BVWP an Mittel- und Niederrhein schneller in die Umsetzung kommen. Dies ist bisher noch

nicht festzustellen. Die Vorschläge zu beschleunigenden Maßnahmen bei der Projektumsetzung aus der Beschleunigungskommission Mittelrhein sollten für die Übertragung auf die Maßnahmen am Niederrhein (und ggfs. weitere Projekte) geprüft werden.

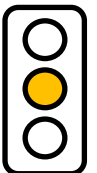
2. Schleusen und Kanäle: Erneuerung der Schleusentore und Schleusen



- Binnenschiffe im Kanalnetz kämpfen immer häufiger mit langen Wartezeiten vor den Schleusentoren
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt, aber es ist dringend eine Beschleunigung der Ertüchtigung erforderlich, weil auch bei rechtzeitiger Einstellung des notwendigen Personals zurzeit lediglich eine Fertigstellung bis 2038 – ggfs. noch später – realistisch erscheint.
- Nach wichtiger Verankerung notwendiger Personalressourcen im Bundeshaushalt 2020 – ist weiterhin die langfristige Sicherung finanzieller und personeller Ressourcenausstattung erforderlich.
- WDK als mögliches Pilotprojekt für alternative Ansätze im Wasserbau, die Beschleunigungspotenzial versprechen (etwa neue Partnerschafts- oder Kooperationsmodelle unter Einbeziehung des Mittelstandes, bei denen durch die frühe Zusammenarbeit von Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und Partnern der Bauindustrie der schnellere Einstieg in die eigentliche Bauausführung gelingen kann.)
- Positiv: Aus dem 2021 vom Bundesverkehrsministerium vorgelegten Aktionsplan „Westdeutsche Kanäle“ ist ein Stakeholder-Beirat von u.a. Industrie-Anrainern mit der GDWS hervorgegangen, der sich als wichtiges und hilfreiches Gremium zum regelmäßigen Bericht zum Projektstand, zu Beratungen über Beschleunigungspotential und zur frühzeitigen Abstimmung bei Verkehrseinschränkungen etabliert hat.
- Für eine beschleunigte Umsetzung liefert die Ergebnisnotiz der Fachveranstaltung „VCI NRW Schleusengipfel“ aus dem Dezember 2022 weiterhin zahlreiche Ansatzpunkte: [Link](#).

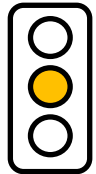


3. Schleusen und Kanäle: Erhöhung der Brückendurchfahrten



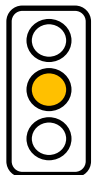
- Entlastung des Straßennetzes durch Ermöglichung einer 2-lagigen, wenn möglich 3-lagigen Containerstauung.
- Hierbei ist die enge Zusammenarbeit und Aufgabenteilung mit den weiteren Trägern der Brückeninfrastruktur besonders wichtig (etwa Land Nordrhein-Westfalen, Deutsche Bahn).
- Dieses Projekt wird realisiert auf einer Pilotstrecke im Wesel-Datteln-Kanal bis Marl im Zuge des Bedarfes bei Brückenerneuerungen. Ist im vordringlichen Bedarf des BVWP enthalten.

4. Schleusen und Kanäle: Sicherstellung des durchgängigen Schleusenbetriebes für die Binnenschifffahrt durch Automatisierung und Personalaufstockungen bei Schleusenwärtern



- Die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Wasserstraßen auch zu Ferienzeiten muss gewährleistet werden.
- Dieses Projekt muss weiter vorangetrieben werden. Es hat keine Relevanz für den BVWP, ist aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.

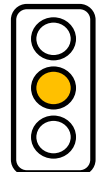
5. Rhein/ Wesel-Datteln-Kanal: Rheinseitige Zufahrt zum Wesel-Datteln-Kanal durch Absenkung der Kanalsohle in der Kanaleinfahrt



- Verbesserung der Einfahrt bei Rhein-Niedrigwasser.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.

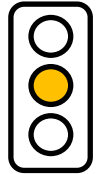
Straße

1. Uneingeschränkte Befahrbarkeit der Bundesautobahnen für Gefahrguttransporte sicherstellen am Bsp. A 1/A 3 Verkehrsknoten Leverkusen und A 44 Flughafenbrücke–



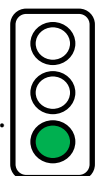
- Die Autobahnen A 1/A 3 bei Leverkusen mit den Kreuzen Leverkusen und Leverkusen-West und der Leverkusener Rheinbrücke bilden zusammen mit den weiteren Verkehrsachsen über und entlang des Rheins bedeutsame Lebensadern für eine der wichtigsten europäischen Chemieregionen.
- Vor dem Hintergrund zunehmender Einschränkungen für den LKW-Verkehr in der Region (etwa Ablastung B288-Brücke in Krefeld) ist es entscheidend, ausreichend Routen für den LKW-Verkehr und den Gefahrguttransport zu erhalten. So befindet sich im Zulauf zur A 44-Flughafenbrücke eine Gefahrguteinschränkung, was alternative Optionen der Rheinquerung reduziert. Die durchgängige und uneingeschränkte Befahrbarkeit für Gefahrguttransporte, dieser teils zum TEN-T Rhein-Alpen-Korridor gehörenden Autobahnabschnitte, muss aufrechterhalten und gesichert werden.
- Nach ersten Hinweisen auf Spannungsrisse an der A 1-Verbindung zwischen der Rheinbrücke und dem AK Leverkusen muss der Ersatzbau in Hochlage dringend beschleunigt vorangetrieben werden.
- Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.

2. FOKUS BRÜCKEN - Systematische, trägerübergreifende Betrachtung des Zustands strategisch wichtiger Brücken erforderlich



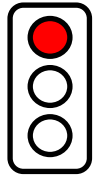
- ◆ Domino-Effekt: Fortdauernde Umfahrungen, die längere Dauer von Baumaßnahmen und zeitgleiche Einschränkungen an mehreren Brückenbauwerken führen zu dem Risiko, dass Überlastungen der Infrastruktur auf Ausweichrouten auftreten.
- ◆ Die Verantwortung für 18 Straßenbrücken über den Rhein zwischen Duisburg und Bonn – viele davon sind in einem sehr schlechten Zustand – teilt sich auf zahlreiche unterschiedliche Träger auf. Dringende Notwendigkeit einer gemeinsamen Abstimmung aller Träger unter Einbeziehung von Kommunen und Land mit Blick auf Instandhaltung, Sanierung, Neu- / Ersatzbau und zur vorausschauenden Koordination und Krisenplanung für weitere ungeplante Einschränkungen bzw. Ausfälle. Die von der Autobahn GmbH ins Leben gerufenen Informationsforen Rheinbrücken Nord und Süd sind hier ein wichtiger Schritt, weitere müssen folgen.
- ◆ Bei Brückenausfällen sind zudem über innovative und pragmatische Lösungen die Auswirkungen auf die Nutzer der Brücken so gering wie möglich zu halten. Dazu können differenzierte Ansätze für regionale Verkehre gehören, genauso wie bei kleineren Brückenbauwerken die unbürokratische Umsetzung temporärer Behelfsbrücken.
- ◆ Das lange geforderte baulastträgerübergreifende Konzept zu Maßnahmen bei Störungen von Rheinbrücken muss von der Autobahn GmbH in enger Abstimmung mit dem Land NRW und relevanten Kommunen zeitnah ausgearbeitet und v.a. unter frühzeitiger und intensiver Einbindung der Anrainer-Industrie erfolgen.
- ◆ Dieses Projekt hat keine Relevanz für den BVWP, ist aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.

3. FOKUS BRÜCKEN - Neubau der Rheinquerung A 1 bei Leverkusen



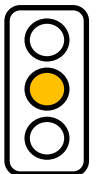
- ◆ Freigabe für den Verkehr auf dem ersten Teil des Brückenneubaus Anfang 2024. Nun geht es noch um den schnellstmöglichen Ersatzneubau des parallel verorteten zweiten Brückenteils. Bereits durch die Fertigstellung des ersten Bauwerks ist die langjährige Situation deutlich verlängerter Fahrtwege für LKW um durchschnittlich 30 - 40 km pro Fahrt beendet.
- ◆ Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.

4. FOKUS BRÜCKEN - Mülheimer Rhein-Brücke: Aufhebung und Änderung der Traglasteinschränkung



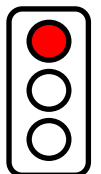
- Die Brücke liegt in unmittelbarer Nähe großer Industrieansiedlungen wie den Ford-Werken, dem Chemiestandort Leverkusen und dem Niehler Hafen.
- Die kommunale Brücke ist eine wichtige Alternative zur Rheinquerung für die Region.
- Die Sanierung des Brückenbauwerks inkl. der Vorlandbrücken und Rampen hat sich immer wieder verzögert, der Abschluss der Gesamtinstandsetzung ist (Stand 08/2023) nun erst für Ende 2027 vorgesehen. Dies führt zu großen Umwegen bei den Verkehren etwa zwischen dem Chemiestandort Leverkusen und dem Hafen Köln-Niehl.
- Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung. Die Umsetzung des Projektes startet verzögert.

5. FOKUS BRÜCKEN - Rheinbrücken A 4 (Rodenkirchen) und A 46 (Flehe) Schnellstmögliche Planung und Umsetzung der Ersatzneubauten



- Bei der Fleher Brücke sind im Rahmen von Untersuchungen Materialschäden aufgetreten. Die Sanierung ist wirtschaftlich nicht darstellbar, weshalb ein Ersatzneubau erforderlich und seit 2020 in der Planung ist.
- Vor dem Hintergrund steigender Verkehrsmengen wird die Rodenkirchener Brücke in 15 bis 20 Jahren das Ende ihrer Lebensdauer erreichen und von sechs auf acht Fahrspuren erweitert werden müssen. Ein Neubau soll nach Inbetriebnahme der Leverkusener Rheinbrücke und planmäßig nach dem Bau der Rheinquerung zwischen Köln und Bonn erfolgen (siehe 12.). Die Vorplanungen hierzu und zu sieben weiteren Bauwerken im Vor- und Nachlauf der Brücke laufen.
- Wichtig ist die schnellstmögliche Umsetzung von Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie die Sicherstellung, dass der LKW-Verkehr auf den Bestandsbrücken in der Phase bis zur Fertigstellung der Ersatzbauten aufrechterhalten bleibt.
- Diese Abschnitte werden im BVWP nicht berücksichtigt.

6. FOKUS BRÜCKEN - Rheinbrücke B 288 (Krefeld): Schnellstmögliche Planung und Umsetzung des Ersatzneubaus und innovative Lösung für die Befahrung des Bestandsbauwerks durch regionale LKW-Verkehre

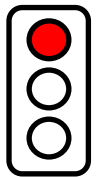


- Bei der B 288-Rheinbrücke sind irreparable Materialschäden aufgetreten, die einen Neubau und bis zu dessen Fertigstellung Einschränkungen für den LKW-Verkehr beim Bestandsbauwerk erforderlich machen. Das hat gravierende Konsequenzen für regionale Pendelverkehre auch aus der chemischen Industrie.

Fahrtwege verdreifachen sich nahezu mit allen nachfolgenden Auswirkungen auf Kosten, Fahrerverfügbarkeit etc.

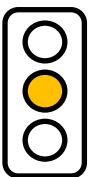
- Erforderlich ist der schnellstmögliche Ersatzneubau und der bis dahin dringend notwendige Erhalt des Bestandsbauwerks bei gleichzeitig bestmöglicher Nutzung (Vermeidung der Ablastung mindestens für regionale Verkehre) – hierfür bedarf es der ergebnisoffenen Prüfung alternativer Herangehensweisen etwa bzgl. einer Priorisierung regionaler Verkehre oder der Einrichtung von Wechselverkehren.
- Der Ausbau der B 288 ist im weiteren Bedarf des BVWP berücksichtigt.

7. FOKUS BRÜCKEN – Rheinquerung Düsseldorf Josef-Kardinal-Frings-Brücke (B 1): Schnellstmögliche Planung und Umsetzung des Ersatzneubaus



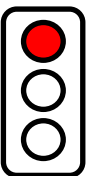
- Im August 2023 wurde die bevorstehende Ablastung der Josef-Kardinal-Frings-Brücke bekannt gegeben. Von dieser Ablastung waren seitdem bereits rund 600 LKW pro Tag betroffen. Als Ziel der Maßnahme wurde ausgegeben, dass statische Lastüberschreitungen vermieden und die Ermüdung der Bauwerksmaterialien verlangsamt werden sollten bis das Brückenbauwerk grundsaniert werden kann bzw. ein Ersatzbau erfolgt. So soll auch verhindert werden, dass sich die Bauarbeiten von Frings-Brücke und benachbarter Fleher Brücke überschneiden.
- Die seit dem 11.10.2024 geltende erweiterte Sperrung des Bauwerkes selbst für LKW >7,5 to nach der Feststellung weiterer Schäden lässt nun Schlimmeres befürchten, da sich die Mehrbelastung der noch verbliebenen Querungen dadurch weiter erhöht.
- Erforderlich ist die schnellstmögliche Grundsaniierung bzw. der schnellstmögliche Ersatzneubau, die Sicherung des Bestandsbauwerks bei gleichzeitig bestmöglicher Nutzung.

8. FOKUS BRÜCKEN - Talbrücke Rahmede A 45: Schnellstmögliche Planung und Umsetzung des Ersatzneubaus



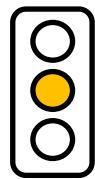
- Die Talbrücke Rahmede wurde Anfang Dezember 2021 aufgrund von Tragwerksschäden voll gesperrt. Im Oktober 2023 war Baubeginn für den Ersatzneubau, die Freigabe des ersten Teilbauwerks wird im Sommer 2026 erwartet.

9. FOKUS BRÜCKEN - Zusätzliche Rheinquerung zwischen Köln und Bonn in Form einer Brücke für den Autoverkehr



- Verbesserung der Verkehrsanbindung an und Verknüpfung der Industriestandorte.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.

10. Freigabe des Standstreifens auf der A 3 zwischen dem Kreuz Hilden und Leverkusen-Opladen zur Entlastung des stark belasteten Autobahnabschnitts



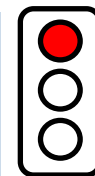
- Zeitweise Freigabe des Standstreifens mit Telematik-Unterstützung bis zum Beginn des geplanten Ausbaus auf acht Spuren.

11. Ertüchtigung der A40 von AK Moers bis zum AK Duisburg



- Mehrspuriger Ausbau von sechs auf acht Spuren, um den konsequenten Ausbau der Rheinbrücke von sechs auf acht Spuren zu ermöglichen.
- Keine vollständige Abdeckung der Anforderungen oder Kategorie „Weiterer Bedarf“ für den Streckenausbau des Abschnittes im BVWP.

12. 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) / Rhein-Herne-Kanalbrücke



- Reduktion der besonders hohen Stauanfälligkeit in diesem Bereich. Ausbau inklusive des Autobahnabschnittes vom AK Herne bis zur A 45.
- Keine vollständige Abdeckung der Anforderungen oder Kategorie „Weiterer Bedarf“ für den Streckenausbau des Abschnittes im BVWP.
- Der Abschnitt AS Bottrop-Süd – AK Herne liegt gemäß GBeschlG im überragenden öffentlichen Interesse.
- Bei der Rhein-Herne-Kanalbrücke sind Risse aufgetreten. Sie ist für den LKW-Verkehr gesperrt, sodass eine zentrale West-Ost-Achse im Ruhrgebiet ausfällt. Der Ersatzneubau ist planfestgestellt. Es muss schnellstmöglich mit dem Neubau der Brücke begonnen werden

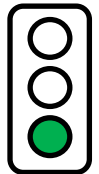
13. A 43 Durchfahrung Ruhrgebiet Nord-Süd-Richtung: Durchgehende Erweiterung auf sechs Fahrstreifen im Abschnitt zwischen A 2 (AK Recklinghausen) und A 1/A 46 (AK Wuppertal-Nord) / A 43-Brücke über den Rhein-Herne-Kanal



- Reduktion der besonders hohen Stauanfälligkeit im Bereich AK Recklinghausen bis AS Witten-Heven.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.
- Einzelne Abschnitte liegen gemäß GBeschlG im überragenden öffentlichen Interesse: AS Marl-Sinsen – AS Recklinghausen/Herten, AS Bochum-Riemke – AS Bochum-Gerte, AK Bochum – AS Witten-Heven.

- ◆ Verbesserung der Netzleistung durch Aufnahme des Teilstückes AS Witten-Heven bis zum AK Wuppertal-Nord (A 1/A 43/A 46).
- ◆ Dieser Abschnitt wird im BVWP nicht berücksichtigt.
- ◆ Die Sperrung der A 43-Brücke über den Rhein-Herne-Kanal für LKW voraussichtlich noch bis 2025 führt zu großen Umleitungen mit einer deutlichen Erhöhung der Fahrzeiten und steigenden Mautkosten. Eine schnellstmögliche Fertigstellung des Ersatzneubaus ist daher von großer Bedeutung.

14. Ausbau B 224 zur A 52 (betrachtet von Nord nach Süd) vom heutigen Süden der A 52 AS Gelsenkirchen-Buer über die A 2 bis hin zur A 42 (AS Essen-Nord)

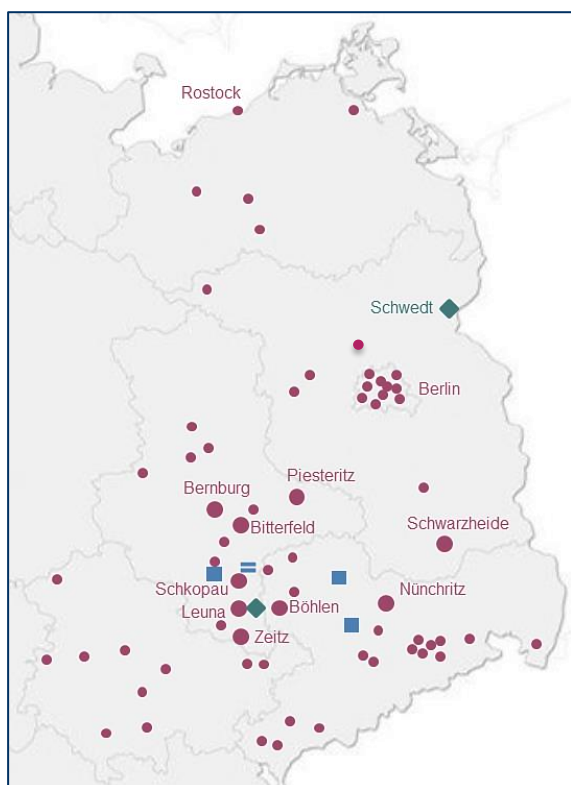


- ◆ Schaffung einer leistungsfähigen Anbindung an den Chemiepark Marl zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Gladbeck.
- ◆ Der Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt und liegt gemäß GBeschlG im überragenden öffentlichen Interesse.

Infrastruktur-Engpässe in Ostdeutschland

Die chemisch-pharmazeutische Industrie in Ostdeutschland erwirtschaftete mit ihren 400 Betrieben im Jahr 2023 einen Umsatz von 30,8 Mrd. Euro. 40 % der Umsätze entfallen auf Sachsen-Anhalt und ein Viertel auf Berlin. Die Produktpalette ist so bunt wie das Verbandsgebiet des VCI-Landesverbandes Nordost 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 export-intensiver. In den sechs ostdeutschen Bundesländern lagen die Investitionen in Chemie-Sachanlagen im Jahr 2022 bei rund 1,4 Mrd. Euro.

Die ostdeutschen Chemiebetriebe beschäftigen knapp 56.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon ist ein Drittel in Sachsen-Anhalt, ein Fünftel in Sachsen und ein Sechstel in Berlin beschäftigt. Dazu kamen zuletzt 651 neu eingestellte Auszubildende allein im Jahr



2021. In der Region sind rund drei Viertel der Chemiebetriebe kleine und mittelständische Betriebe.

Einer der Chemie-Schwerpunkte in den neuen Bundesländern ist das mitteldeutsche Chemiedreieck mit bedeutenden Industrieparks wie Leuna, Schkopau, Bitterfeld-Wolfen, Piesteritz, Zeitz und Schwarzheide. Von Töchtern internationaler Konzerne wie BASF Schwarzheide, Dow Olefinverbund, TOTALenergies Raffinerie Leuna und Wacker bis hin zu Hidden Champions, die als Spezialisten auf internationalen Märkten Erfolg haben, reicht das Spektrum der Unternehmen.

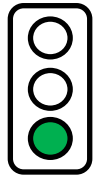
Die Infrastruktur in der Region sorgt leider in einigen Bereichen immer noch für Standortprobleme. So sind einzelne größere Chemiestandorte nicht ausreichend an das Fernstraßennetz angeschlossen. Auch in der Eisenbahninfrastruktur gibt es teilweise gravierende Engpässe. Von besonderer

Wichtigkeit sind, neben dem zeitnahen Ausbau sowie Zugang zu den Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs, ausreichende Gleiskapazitäten zur Aufnahme der Transportmengen im Schienengüterverkehr unerlässlich. Ein Radschnellweg zwischen Halle und Leipzig würde eine sichere Radverbindung für die Beschäftigten in der Region sicherstellen.

Schiene

1. Kombiverkehrs-Anbindung zur Erweiterung des Kombiverkehrs-Terminals Leipzig

- Ausbau des Ringverkehrs um Leipzig auf der Schiene.
- Schienenseitige leistungsfähigere Anbindung des Terminals.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.



2. Verbesserte Anbindung des Chemie- und Industrieparks Zeitz

2.1 Aufwertung der Strecke Zeitz Bahnhof – Chemie- und Industriepark Zeitz:

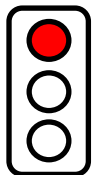
- Die Anbindung des Standorts erfolgt über den Güterbahnhof Zeitz. Diese ist nach der Sanierung der sogenannten Flutbrücke wieder als Stichgleis befahrbar. Die weiterführende Strecke nach Meuselwitz ist allerdings nicht mehr in Betrieb. Für die interne Gleisinfrastruktur hat die Infra-Zeitz ein Entwicklungskonzept erarbeitet.
- Die Erhöhung der Streckenklasse der Strecke ab Zeitz von CM4 (84 t pro Wagen) auf D4 (90 t pro Wagen) wäre sehr wichtig für den Standort.

2.2 Aufwertung der Bahnstrecke Zeitz Bahnhof:

- Diese Strecke kann als Redundanz für den Chemie- und Industriepark Zeitz dienen. Eine derartige Alternativstrecke kann den Bahnverkehr zum Chemie- und Industriepark Zeitz dauerhaft sicherstellen.

2.3 Ausbau und Ertüchtigung des Zeitzer Güterbahnhofs:

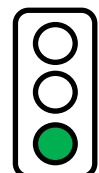
- Dieser vorgelagerter Güterbahnhof hat als Schnittstelle eine große Bedeutung für den Chemie- und Industriepark Zeitz. Mit einem erwarteten Anstieg an Schienengüterverkehr ist ein Ausbau und eine Ertüchtigung notwendig.



Binnenschiff & Seeschiff

Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock: Vertiefung der Zufahrt um 2 Meter zur Erreichung eines Tiefganges von 15 Metern

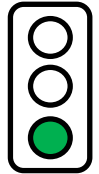
- Für die Zukunftsfähigkeit des Hafens ist das Anlaufen von Schiffen mit einem Tiefgang von 15 Metern von entscheidender Bedeutung.
- Die Arbeiten zur Vertiefung und Verbreiterung konnten im Juni 2024 vorzeitig abgeschlossen werden, Anfang November 2024 wurde der neue Ausbauzustand des Seekanals Rostock für 15 Meter tiefgehende Schiffe freigegeben.
- Im Hafen gibt es jedoch noch keine Liegeplätze mit entsprechender Wassertiefe, diese werden nicht vor 2028 zur Verfügung stehen.



Straße

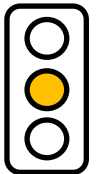
1. Autobahnring Halle: Verbindung nach Magdeburg durch Lückenschluss auf der A 143

- ◆ Schwerlastverkehr wird heute durch die Stadt Halle geführt mit der Folge erheblicher Verkehrsstaus in der Stadt Halle.
- ◆ Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.



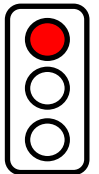
2. Verkehrsanbindung Riesa: Autobahnanbindung durch Ausbau der B169 von Riesa bis zur A 14

- ◆ Zur Gewährleistung einer leistungsfähigen Anbindung an den Chemiestandort Riesa muss die Planung und der Ausbau zwischen der B 6 und Salbitz und weiterführend bis zur A 14 AS Döbeln-Nord vorangetrieben werden.
- ◆ Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.



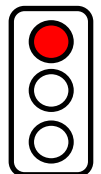
3. Bessere Anbindung des Raumes Zeitz an die überregionale Infrastruktur

- ◆ Ausbau und qualitative Aufwertung der vorhandenen Infrastruktur.
- ◆ Die Hauptanbindung des Chemie- und Industrieparks Zeitz an die überregionalen Verkehrsachsen (z.B. BAB 4 und BAB9) erfolgt über den Zubringer zur B2 (L 193).
- ◆ Notwendigkeit der Ertüchtigung und des Ausbaus des ca. 2 km langen Zubringers vom Kreisverkehr Bornitz (B2) bis Einfahrt des Chemie- und Industrieparks Zeitz, da mit der weiteren Entwicklung des Chemie- und Industrieparks Zeitz mehr Verkehr erwartet wird.

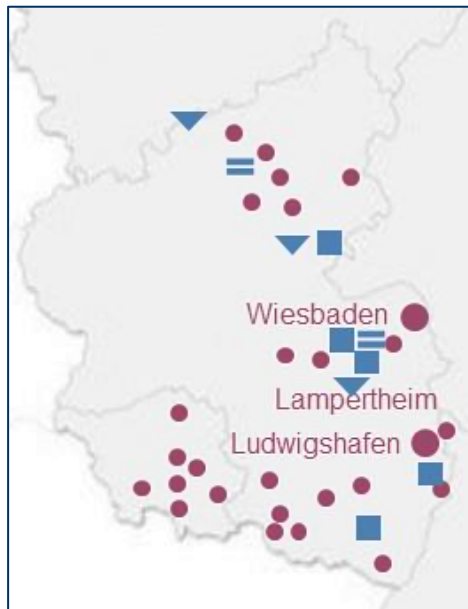


4. Zweite LKW-taugliche Verkehrsanbindung in das Gewerbegebiet Brehna/Carlsfeld

- ◆ Bisher gelangt man nur über eine Zufahrt von der B100 in das Gewerbegebiet Brehna/Carlsfeld bzw. über einen schmalen Wirtschaftsweg, der mit LKWs nicht befahren werden kann.
- ◆ Damit im Falle etwaiger Blockaden (Unfälle, Sperrungen) eine Anfahrt in das Gewerbegebiet möglich ist, ist eine zweite Verkehrsanbindung notwendig. Denkbar ist eine neue Abfahrt von der B100 oder der Bau einer Strecke zum Gewerbegebiet ab der bestehenden Abfahrt der B100 nach Landsberg. Im neuen B-Plan ist eine zweite Anbindung vorgesehen. Diese muss nun zügig umgesetzt werden.



Infrastruktur-Engpässe Rheinland-Pfalz



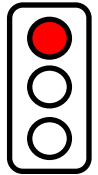
Die Chemie und ihre verwandten Industrien sind die umsatzstärksten Industriebranchen in Rheinland-Pfalz. Sie spielen auch bundesweit eine entscheidende Rolle. Ihre Innovationskraft sichert am Standort rund 80.000 Arbeitsplätze mit einem starken Mittelstand – neun von zehn Chemiebetrieben beschäftigen weniger als 500 Mitarbeiter, mehr als die Hälfte sogar weniger als 100. In den Chemieverbänden Rheinland-Pfalz sind rund 180 Unternehmen der chemischen-pharmazeutischen Industrie vertreten mit einem Umsatz von etwa 43 Mrd. € im Jahr 2023. Die Produktion und Verarbeitung von Kunststoffen bilden den größten Anteil im Spektrum der Chemieindustrie 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 weltweit an der Spitze zu bleiben, boten die Unternehmen im Jahr 2023 ca. 1300 Ausbildungsplätze an. Damit das so bleibt, benötigt die Branche eine weitsichtige Standortpolitik des Bundes. Die Branche macht gut ein Drittel des Umsatzes und stellt jeden 4. Arbeitsplatz im verarbeitenden Gewerbe in Rheinland-Pfalz. Die Standorte konzentrieren sich entlang der Rheinschiene zwischen Lahnstein, Mainz/Ingelheim, Worms und Ludwigshafen. Weitere Zentren sind in Bad Kreuznach und Pirmasens. In Alzey wird bis 2027 ein großer Produktionsstandort für Arzneimittel neu errichtet.

Schiene

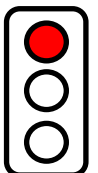
Korridor Mittelrhein: Neubau einer Güterzugtrasse zur Entlastung des Mittelrheintals mit rechts- oder linksrheinischer Tunnelführung zwischen Troisdorf oder Bonn-Meckenheim und Mainz



- Zentraler Streckenabschnitt des europäischen Schienengüterverkehrskorridors Rhein-Alpen zwischen Rotterdam und Genua
- Die bestehende Strecke mit links- und rechtsrheinisch jeweils zwei Gleisen stößt an ihre Kapazitätsgrenzen. Für Verkehrswachstum und Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist der weitere Ausbau dieses Streckenabschnitts zwingend und dringend erforderlich, aufgrund der topographischen Bedingungen aber nur durch eine neue Trasse fernab des Mittelrheintals realistisch.
- Einzige nachhaltige Problemlösung hinsichtlich der Lärmproblematik.
- Umgehung der überlasteten Bahnknoten Mannheim, Frankfurt und Köln bei linksrheinischer Streckenführung (Hunsrück-Tunnel)
- Dieser Abschnitt wird im BVWP nicht berücksichtigt.
- Der „Korridor Mittelrhein: Zielnetz II“ sieht eine rechtsrheinische Streckenführung vor und wird als Vorhaben des Potenziellen Bedarfs geführt.
- Das BMDV hat im August 2023 die lange erwartete Machbarkeitsstudie für eine Alternativtrasse für den Schienengüterverkehr entlang des Mittelrheintals veröffentlicht:
 - - Als gegenüber der bisherigen Planung optimierte Vorzugsvariante identifiziert wurde eine rechtsrheinische Neubaustrecke zwischen Wiesbaden-Schierstein und Neuwied als Tunnel mit 69 km Länge (Variante 1).
 - - Auch unter Einbeziehung einer erweiterten Nutzenbetrachtung verfehlen alle untersuchten Varianten das erforderliche Nutzen-Kostenverhältnis immer noch sehr deutlich. Das BMDV will die Ergebnisse seiner Prognose des künftigen Verkehrsaufkommen auf der Schiene für eine spätere Neubewertung nutzen.

Binnenschiff

Rhein: Abladeoptimierung Mittelrhein im Abschnitt zwischen Koblenz und Mainz

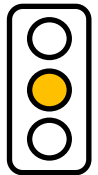


- Reduzierung der Transportprobleme bei Niedrigwasser.
- Umsetzung deutlich vor dem Jahr 2030 erforderlich.
- Sicherstellung der dafür notwendigen Personalressourcen.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.
- Die notwendigen Mittel für Personal stehen zur Verfügung, die Realisierung ist aber durch Engpässe bei der Besetzung von Planstellen mit den entsprechenden Fachkräften verlangsamt. Auch bei Umsetzung aller Vorschläge der Beschleunigungskommission Mittelrhein ist mit einer Fertigstellung nicht vor 2032-2033 zu rechnen.

Straße

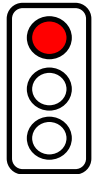
1. Rheinbrücke Wörth: Neubau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz

- ◆ Siehe Status im Kapitel Baden-Württemberg

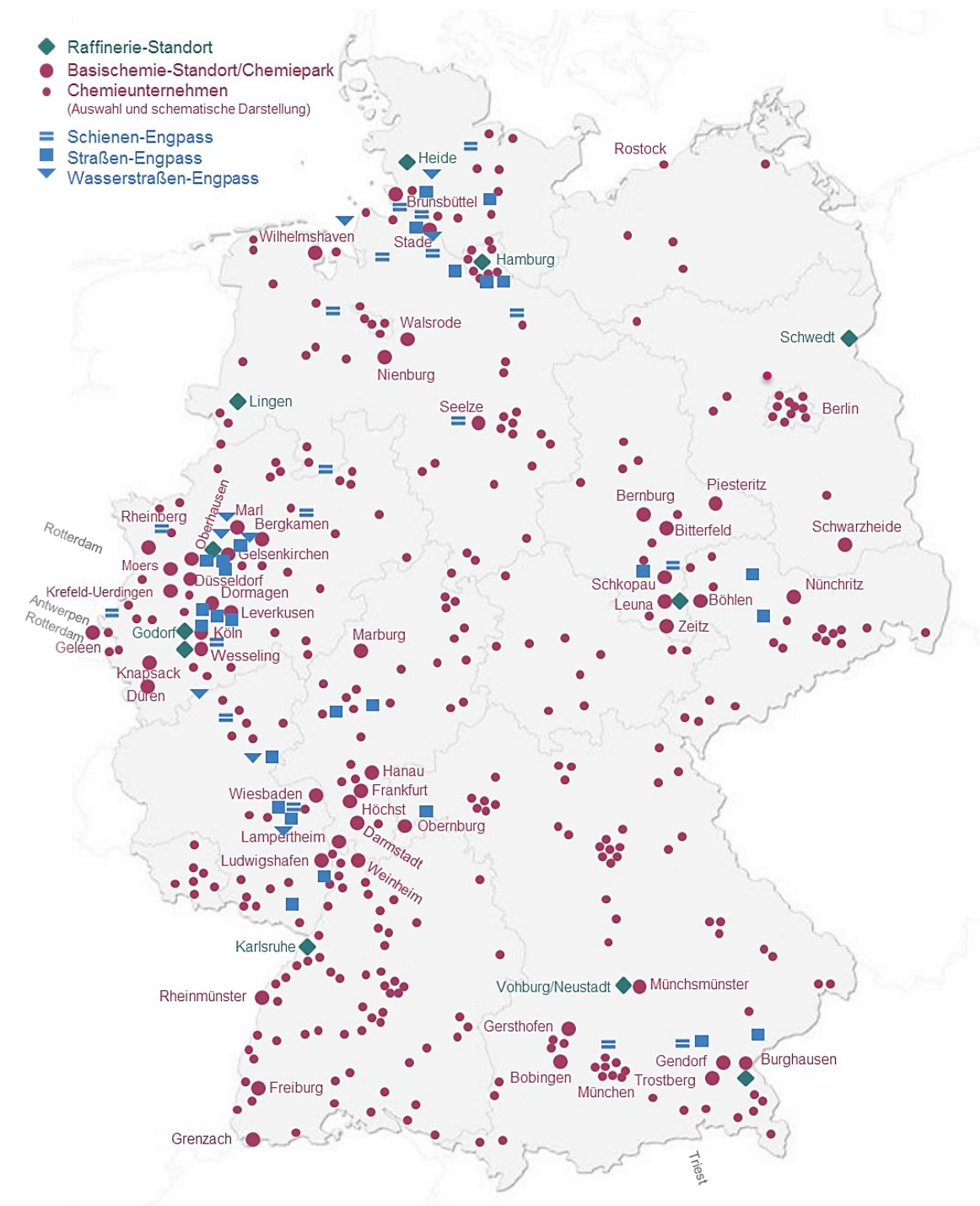


2. Neubau der Hochstraße Nord in Ludwigshafen

- ◆ Die einzige Verbindung zum Hafen Mannheim zur Abwicklung der nachfolgenden Überseetransporte.
- ◆ Projektverschiebung aufgrund unplanmäßiger Vollsperrung und Abriss der Hochstraße Süd. Im Juli 2023 haben die Arbeiten zum Lückenschluss an der Hochstraße Süd begonnen und Anfang 2026 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.
- ◆ Gefahr der kurzfristigen Sperrung der Hochstraße Nord aufgrund der zusätzlichen Belastung als einzig verbleibender Verbindung Ludwigshafen-Mannheim
- ◆ Im August 2023 wurde der Planfeststellungsbeschluss für den Umbau der Hochstraße Nord vom Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) erlassen. Baubeginn wird jedoch erst nach Fertigstellung der Hochstraße Süd im Jahr 2026 sein.



Übersicht Chemiestandorte und Infrastrukturengpässe in Deutschland



Verzeichnis relevanter Abkürzungen

A	Autobahn
ABS	Ausbaustrecke (Eisenbahn)
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle (Autobahn)
B	Bundesstraße
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BPI	Bedarfsplan
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DB	Deutsche Bahn AG
EVB	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
GBschlG	Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (Genehmigungsbeschleunigungsgesetz), vom Bundestag beschlossen am 20.10.2023
HGK	Häfen und Güterverkehr Köln AG
IZB	Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht der DB
K	Kreisstraße
KV	Kombinierter Verkehr
LKW	Lastkraftwagen
NBS	Neubaustrecke (Eisenbahn)
TEN-T	Transeuropäische Netze Verkehr / Trans-European Network Transport

Kontakt

Ansprechpartner: Tilman Benzing

Referent Abteilung Umweltschutz, Anlagensicherheit, Verkehr
Bereich Wissenschaft, Technik und Umwelt
T +49 (69) 2556-1414 | **E** tbenzing@vci.de

Verband der Chemischen Industrie e.V. – VCI

Mainzer Landstraße 55
60329 Frankfurt

www.vci.de

- Registernummer des EU-Transparenzregisters: 15423437054-40
- Der VCI ist unter der Registernummer R000476 im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und gegenüber der Bundesregierung registriert.

Der VCI und seine Fachverbände vertreten die Interessen von rund 2.300 Unternehmen aus der chemisch-pharmazeutischen Industrie und chemienaher Wirtschaftszweige gegenüber Politik, Behörden, anderen Bereichen der Wirtschaft, der Wissenschaft und den Medien. 2023 setzten die Mitgliedsunternehmen des VCI rund 245 Milliarden Euro um und beschäftigten über 560.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.