



### VCI-Position

## Die wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte für die chemische Industrie in Deutschland

### Übersicht

1. Verkehrsinfrastruktur und die chemische Industrie .....	2
2. VCI-Forderungen .....	6
3. Priorisierung der Infrastruktur-Engpässe.....	7
Infrastruktur-Engpässe Allgemein .....	7
Infrastruktur-Engpässe Bayern .....	10
Infrastruktur-Engpässe Hessen.....	13
Infrastruktur-Engpässe Region Nord und Nordhäfen .....	15
Infrastruktur-Engpässe Nordrhein-Westfalen .....	20
Infrastruktur-Engpässe Rheinland-Pfalz.....	27
Infrastruktur-Engpässe in Ostdeutschland .....	29
4. Kontakt und Ansprechpartner im VCI.....	32

## 1. Verkehrsinfrastruktur und die chemische Industrie

### Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor

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

### Substanz der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland gefährdet

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

### Chemische Industrie braucht sichere Verkehrswege

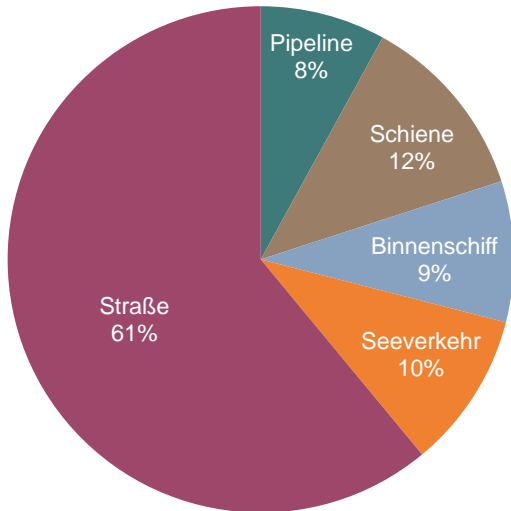
Die Chemie zählt zu den transportintensivsten Branchen in Deutschland und legt großen Wert auf sichere Transporte. Hierfür ist eine gute Verkehrsinfrastruktur eine grundlegende Voraussetzung. Langfristig will die Chemie Schiene und Binnenschiff für ihre Transporte noch stärker nutzen als bisher. Dafür müssen die richtigen Voraussetzungen geschaffen werden. Die chemisch-pharmazeutische Industrie ist der zweitgrößte Auftraggeber von hochwertigen Transportdienstleistungen in Deutschland. Mit ihrem Know-how kann sie die Politik beraten, wo zügig gehandelt werden muss. Zudem möchte sie der Politik für den prioritären Erhalt und die Modernisierung des Verkehrsnetzes in Deutschland die notwendige Unterstützung verschaffen.

### Die Chemieindustrie ist eine besonders transportintensive Branche

Im Jahr 2018 wurden in Deutschland etwa 229,1 Mio. Tonnen chemischer Erzeugnisse transportiert (inklusive Pipeline). Sie verantwortet 5,5 % des gesamten Güterverkehrsaufkommens. Bundesweit ist sie der zweitgrößte Auftraggeber von Transportdienstleistungen, denn ein Großteil der Chemieproduktion geht an industrielle Weiterverarbeiter. Die Branche ist besonders auf sichere Transportwege angewiesen.

### Beförderungsmenge

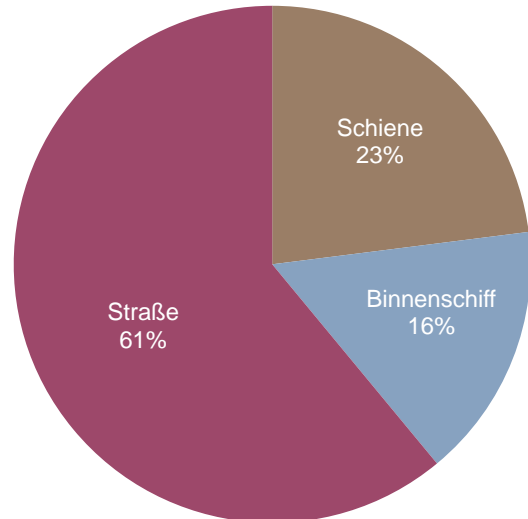
Beförderung chemischer Erzeugnisse etc. 2018  
nach Verkehrsträgern, gesamt: 229,1 Mio. t



Quelle: Statistisches Bundesamt, VCI

### Beförderungsleistung<sup>1</sup>

Beförderung chemischer Erzeugnisse etc. 2018  
nach Verkehrsträgern, gesamt: 36,3 Mio. tkm



<sup>1</sup> Beförderungsleistung = transportierte Gütermenge  
in Tonnen x zurückgelegte Kilometer

Quelle: Statistisches Bundesamt, VCI

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

### Alle Verkehrsträger sind für die Chemie von Bedeutung

Alle Verkehrsträger - Straße, Schiene, Binnenschiff, Seeverkehr und Pipelines - sind für die chemische Industrie notwendig, um ihre Rohstoffversorgung zu sichern und Kunden beliefern zu können. Dabei sind Eisenbahnen und Binnenschiffe das bevorzugte Transportmittel der Branche. Sogenannte Listengüter, darunter fallen ausdrücklich „gelistete“ Gefahrgüter, dürfen nur auf der Schiene oder auf Binnenwasserstraßen befördert werden. Schienentransporte sind für die chemische Industrie die einzige wirtschaftliche Alternative, aber u.a. mangels ausreichender Kapazitäten kein Ersatz wenn die Binnenwasserstraßen ausfallen. Und versagen die Schienenwege, dann ist der Wareneingang und -ausgang massiv betroffen.

## Verkehrsinfrastruktur in Deutschland lebt von der Substanz

Seit vielen Jahren ist die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland chronisch unterfinanziert. Obwohl sich das BMVI und andere zuständige Behörden darum bemühen, notwendige Baumaßnahmen einzuleiten und umzusetzen, ist eine Trendwende hin zu einer leistungsfähigeren Verkehrsinfrastruktur im Gesamtsystem leider noch nicht deutlich zu erkennen. Das deutsche Infrastrukturnetzwerk gleicht zunehmend einem „Flickenteppich“, in dem wichtige Maßnahmen teilweise noch nicht einmal geplant sind oder aber viel zu spät realisiert werden.

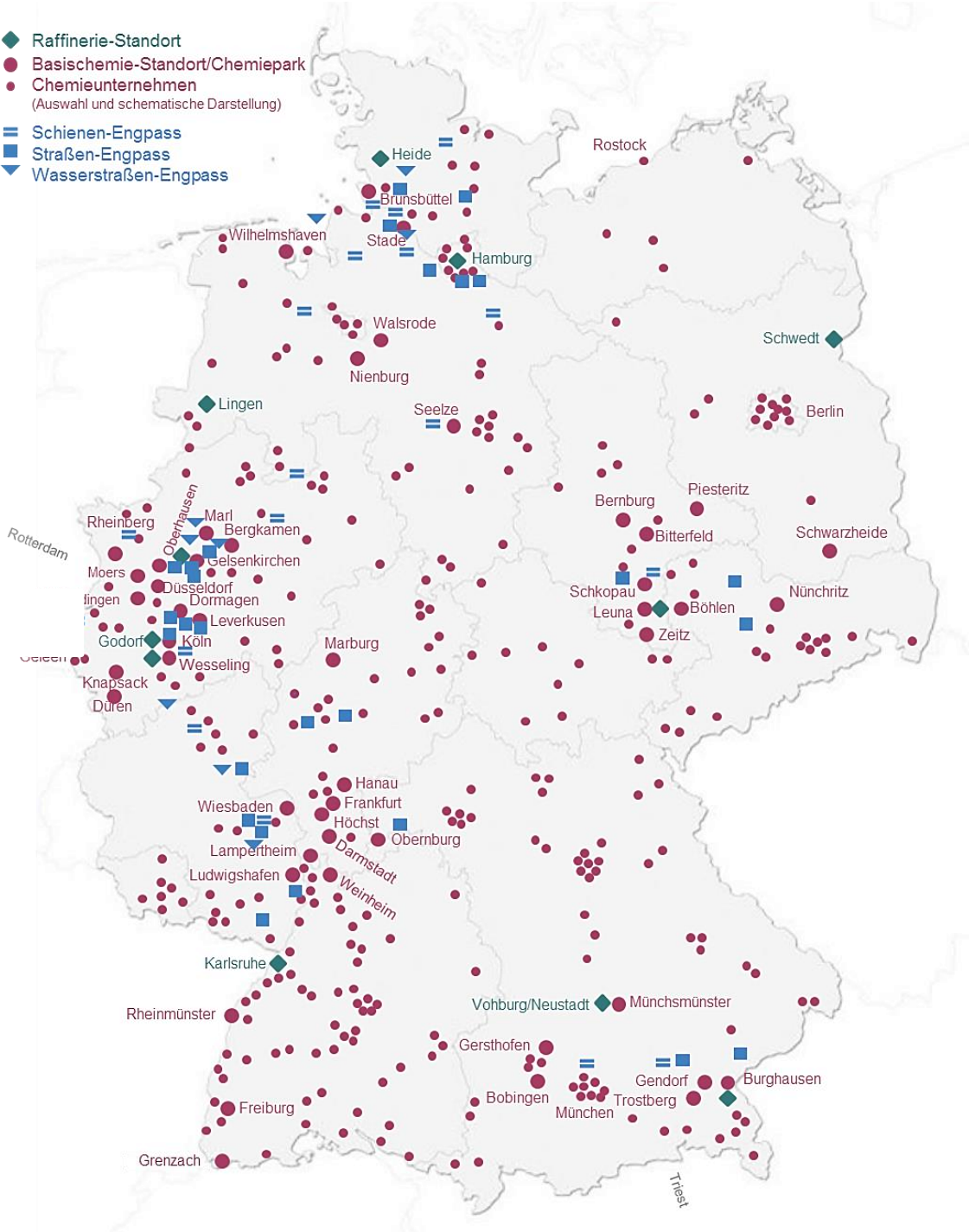
Fehlende Investitionen bleiben nicht ohne Konsequenzen: Straßen in Deutschland sind löchrig, Brücken gesperrt, Kanäle und Schleusen nicht betriebsfähig, Bahntrassen überlastet:

- ▶ Mehr als 11.000 Straßenbrücken, davon rund 2.500 im Bereich von Bundesstraßen, sind in einem so schlechten Zustand, dass eine umgehende Instandsetzung oder gar Erneuerung notwendig ist.
- ▶ Bei 1400 von insgesamt ca. 26.000 Eisenbahnbrücken besteht ebenfalls dringender Sanierungsbedarf. Bei 55 % bedarf es eines kompletten Ersatzes.
- ▶ Es fehlen Bahntrassen und Transportkapazitäten auf der Schiene.
- ▶ Das Kanalnetz ist zum Teil mehr als 100 Jahre alt und massiv überaltert. Rund 30% der Wasserbauwerke müssen mittlerweile saniert oder ersetzt werden.
- ▶ In der Binnenschifffahrt fehlen moderne Umschlagpunkte und Schleusen. Auch die Durchfahrtshöhe unter den Brücken in den Kanälen verhindert bisher die Verkehrsverlagerung bei Containertransporten. Die Schiffbarkeit des Rheins muss verbessert werden.
- ▶ Die Verbindungen zwischen den Seehäfen und dem Binnenland tragen den weiter steigenden Exportverkehren keine Rechnung.

Bis zum Jahr 2030 beträgt der Investitionsbedarf allein für Brücken in Deutschland über 10 Mrd. €, Tendenz steigend.

## Chemiestandorte und Infrastrukturengpässe in Deutschland

- ◆ Raffinerie-Standort
- Basischemie-Standort/Chemiepark
- Chemieunternehmen  
(Auswahl und schematische Darstellung)
- ≡ Schienen-Engpass
- Straßen-Engpass
- ▼ Wasserstraßen-Engpass



## 2. VCI-Forderungen

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland muss wieder in einen leistungsfähigen Zustand gebracht werden, damit das Premium-Prädikat "Made in Germany" nicht durch unzuverlässige Transporte gefährdet wird. Langfristig muss die Politik daher den Ausbau aller Verkehrsträger konsequent vorantreiben – und zwar entsprechend dem Sanierungsbedarf und dem Verkehrsaufkommen. Dabei dürfen nicht einzelne Verkehrsmittel oder Einzelmaßnahmen im Fokus stehen, sondern alle Verkehrswege müssen gleichberechtigt gefördert und intelligent miteinander verknüpft werden.

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

### Priorisierung der Infrastruktur-Engpässe

Wir haben geprüft, welches die aus Sicht der deutschen chemischen Industrie vorranglichen Verkehrsprojekte sind. Die nachfolgende Übersicht „Priorisierung der Infrastruktur-Engpässe“ über die wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte für die chemische Industrie zeigt auf, wo zwingender Handlungsbedarf besteht. Die Übersicht stellt die ermittelten Engpässe dar und unterteilt diese nach Regionen. Den Regionen untergeordnet sind die für den Standort relevanten Verkehrsträger, deren jeweiliger Verschleiß oder nicht voran getriebener Ausbau für die Wirtschaft zu Infrastruktur-Engpässen führt. Die einzelnen Infrastruktur-Engpässe wurden um eine geographische Ausrichtung sowie um notwendige Maßnahmen und Lösungsansätze zur Behebung ergänzt. 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 (im BVWP 2030 oder anderweitig) **nicht beplant** – Handlungsbedarf!

- oder -



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) **beplant, eine Realisierung bis 2030 aber nicht absehbar** – *dringender* Handlungsbedarf!

- oder -

Es besteht **anderweitig dringender Handlungsbedarf** bezogen auf diesen Engpass!

### 3. Priorisierung der Infrastruktur-Engpässe

#### Infrastruktur-Engpässe Allgemein

##### Bahn

Weitere Verstärkung des Brückensanierungsprogramms und Priorisierung von Sanierung und Neubau nach Betriebswichtigkeit

- ▶ Erweiterung/Differenzierung der Berichterstattung im IZB über den Zustand wichtiger Brücken nach Betriebswichtigkeit. Dabei zusätzlich Ausweisung der aktuell nur nach Brückenfläche mengengewichteten durchschnittlichen Zustandsnote auch nach Betriebswichtigkeit.
- ▶ Trendwende erforderlich! Trotz gesteigerter Anstrengungen zur Aufhebung des Sanierungsstaus bei den Eisenbahnbrücken lag 2019 die Anzahl der 363 Bauwerke mit Zustandsnotenverbesserung weit hinter den 771 Brücken deren Zustandsnote sich gegenüber Vorjahr verschlechtert hat.
- ▶ **Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.**



Mobiles Schienenlärm-labor zur Steigerung der Akzeptanz von Güterverkehren in den betroffenen Regionen.

- ▶ Unterstützung von Bürgerdialogen vor Ort durch Einsatz von mobilen Lärm-laboren, zur Veranschaulichung und Verdeutlichung, dass die Geräuschbelastung durch Güterverkehre in der Zukunft signifikant reduziert wird. Die Lärm-labore sollten kostenfrei über den Bund zur Verfügung gestellt werden.
- ▶ **Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.**



Umfassende Aufrüstung des elektrischen Schienennetzes.

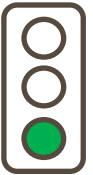
- ▶ Sicherstellung von durchgängigen Strecken ohne Unterbrechungen durch Wechsel der Traktionen für größere Zuglasten und längere Züge („740-Meter-Netz“).
- ▶ Für die chemische Industrie nur nutzbar, wenn auch die „letzte Meile“ 740-Meter fähig gemacht und elektrifiziert wird, dies betrifft auch Überholgleise, Bahnübergangssicherungen usw.



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

### Bundesweite Forschungseinrichtung für Schienentransporte und das Schienennetz.

- Um den kontinuierlichen Fortschritt voranzutreiben, sollte die Forschung für schienengebundene Transporte erweitern und die Erkenntnisse allen Schienenunternehmen zugänglich gemacht werden (vgl. BAST).
- Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) als unabhängige, technisch-wissenschaftliche Ressortforschungseinrichtung des Bundes ist als Institut beim Eisenbahn-Bundesamt 2019 eingerichtet worden.
- Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.



## Binnenschiff

### 1. Hafenkonzzept Inland

- Bestehende Hafenflächen müssen vor anderweitiger Nutzung geschützt werden und potentiell nutzbare hafenauffine 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.
- Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.



### 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).
- Mit der Entscheidung des Bundestags zum Haushalt 2020 ist ein großer Aufwuchs an Stellen für die Wasserstraßenverwaltung verbunden gewesen (etwa für das westdeutsche Kanalnetz und die Abladeoptimierung Rhein).



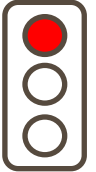


## Luftfrachtverkehr

### Flughäfen:

Luftfracht – Keine Einführung oder zeitliche Ausdehnung der Nachtflugverbote für Transportmaschinen auf Deutschlands meist genutzten Frachtumschlagsplätzen;

Umsetzung der Ausbauvorhaben v.a. an den internationalen Drehkreuzen zur Beseitigung von Engpässen im internationalen Frachtverkehr.



- ▶ Bei weiterer Serviceverschlechterung verstärkte Nutzung von Alternativflughäfen wie Amsterdam.
- ▶ Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.

## Straße

### 1. Deutschlandweit – Planung Infrastruktur: Budgetierung modifizieren und Personalverfügbarkeit sicherstellen.

- ▶ Die Planungsaufwände müssen insgesamt erhöht werden. Zudem muss eine Anpassung des Planungsaufwands-Budgets stattfinden, die Vorfinanzierung der Straße beläuft sich auf ca. 3% wohingegen sich die Vorfinanzierung bei der Schiene abhängig vom Projektzuschnitt bis zu 18% beläuft.
- ▶ Die Budgetierung ist hier angepasst worden, sodass die Länder nicht mehr massiv in Vorleistung gehen müssen.
- ▶ Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.

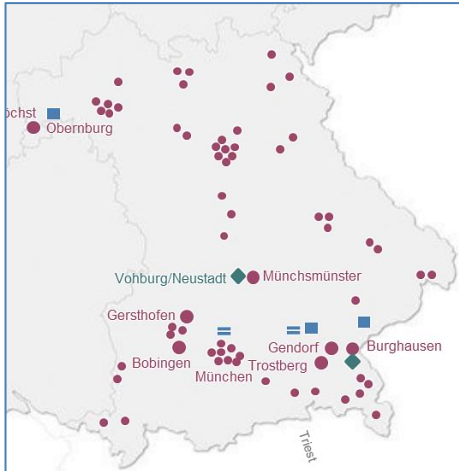


### 2. Deutschlandweit – Verkehrsleitsysteme: Ausbau Telematik-Systeme in den Bereich der Lkw-Navigation.

- ▶ Zur Entzerrung von Verkehrsbrennpunkten.
- ▶ Gewährleistung und Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- ▶ Intelligentes Parkmanagement auf Rastplätzen.
- ▶ Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.



## Infrastruktur-Engpässe Bayern



Die chemisch-pharmazeutische Industrie in Bayern umfasst rund 400 Firmen, die 2019 mehr als 18 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 5.000 Mitarbeitern, die ca. 30 Unternehmen im Industriecenter Obernburg mit rund 3.000 Mitarbeitern und der Industriepark Gersthofen bei Augsburg mit 11 Unternehmen und etwa 1.500 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 1,5 % des gesamtdeutschen Güterverkehrsaufkommens abgewickelt. Der Ausbau ist unabdingbar für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit dieser Wirtschafts- und Chemieregion.

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.

## Bahn

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 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 ist im MgvG enthalten.**

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. 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.
- **Ausbau Landshut – Mühldorf im BVWP enthalten.**

#### 4. 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.



### Straße

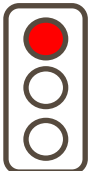
#### 1. A94 München – Passau: Lückenschluss der A94 zwischen Markt und Passau

- 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

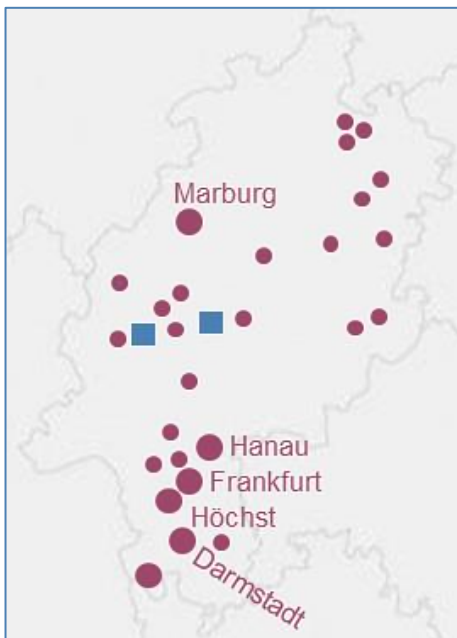
- Zur Entlastung der Bundesstraßen.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP nicht berücksichtigt.



## Infrastruktur-Engpässe Hessen

In Hessen sind 230 Unternehmen aus der chemisch-pharmazeutischen Branche beheimatet. Diese setzten 2019 27,9 Mrd. € um und beschäftigten rund 60.976 Mitarbeiter. Damit ist diese Branche bei weitem die umsatzstärkste des Verarbeitenden Gewerbes in Hessen. Der Pharmaanteil am Standort Hessen liegt deutschlandweit mit 42% vorne und erwirtschaftet rund 11,7 Mrd. €. In den Export gehen rund 63% der in Hessen produzierten pharmazeutischen Produkte. Insgesamt liegt die Exportquote der hessischen Unternehmen der chemisch-pharmazeutischen Industrie bei 68%. Ein weiterer hessischer Schwerpunkt liegt bei den Unternehmen der Medizinprodukteherstellung, mit denen die hessischen Unternehmen zum Teil Weltmarktführer sind.

Große Unternehmen und Industrieparks in Hessen sind unter anderem Infracore Höchst, InfraServ Wiesbaden, Evonik mit einem Standort in Hanau, Merck in Darmstadt und Sanofi in Frankfurt sowie die Medizinproduktehersteller Fresenius in Bad Homburg und B.Braun in Melsungen.



## Straße

### 1. Flughafen Frankfurt – Region Frankfurt/Darmstadt: Sechsspuriger Ausbau der A67 zwischen Darmstädter Kreuz und Lorsch

- ▶ Hohe Stauanfälligkeit bei der Verkehrsanbindung von und nach Süddeutschland.
- ▶ Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.



### 2. Flughafen Frankfurt – Region Frankfurt/Darmstadt: Sechsspuriger Ausbau der A5 zwischen Darmstädter Kreuz und Kreuz Walldorf

- ▶ Hohe Stauanfälligkeit bei der Verkehrsanbindung von und nach Süddeutschland.
- ▶ Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.



### 3. Region Bad Homburg: Achtspuriger Ausbau der A5 zwischen Gambacher Kreuz und Frankfurt

- ▶ Hohe Stauanfälligkeit bei der Verkehrsanbindung von und nach Nord- und Ostdeutschland.
- ▶ Zeitweise Freigabe des Seitenstreifens kann keine Dauerlösung sein.
- ▶ Keine vollständige Abdeckung der Anforderungen oder Kategorie „Weiterer Bedarf“ für den Streckenausbau des Abschnittes im BVWP.



### 4. Region Gießen A49 Lückenschluss zwischen Neuental und der A5 bei Gemünden

- ▶ Fehlende Entlastung B3 zur Verbindung nach Kassel und weiter Norden / Nordhäfen.
- ▶ Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.



### 5. Region Hanau: Achtspuriger Ausbau der A3 zwischen Hanau und Würzburg

- ▶ Hohe Stauanfälligkeit bei der Verkehrsanbindung von und nach Süden.
- ▶ Dieser Abschnitt wird im BVWP nicht berücksichtigt.



## Infrastruktur-Engpässe Region Nord und Nordhäfen

Die 200 in Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Bremen ansässigen Unternehmen der chemisch-pharmazeutischen Industrie haben 2019 einen Gesamtumsatz von 18,7 Mrd. € erzielt. Sie beschäftigen mehr als 46.400 Mitarbeiter. In Norddeutschland gehören außerdem die Unternehmen der Gummi und Kunststoff verarbeitenden Industrie zu den bedeutenden Arbeitgebern. Ihre 250 Unternehmen erzielten 2019 einen Gesamtumsatz von rund 10,5 Mrd. € und beschäftigten über 52.300 Mitarbeiter. Alle Unternehmen stellen jedes Jahr rund 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.

Nicht nur für die Chemieindustrie ist eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur ein Standortvorteil. Damit dies auch zukünftig so bleibt, benötigt die chemische Industrie ein integriertes und ganzheitliches norddeutsches Hafenkonzept, das die

Anforderungen der Versender optimal berücksichtigt und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie langfristig erhält und stärkt.

## Bahn

### 1. Jade-Weser-Port (Nord-Süd): 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 wird im BVWP nicht berücksichtigt.**



### 2. Jade-Weser-Port (Nord-Süd): Elektrifizierung der Bahnlinie von Wilhelmshaven nach Oldenburg

- ▶ Elektrifizierung bis 2022 zwischen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven bis Oldenburg ist zwischen Bund und DB-Netz im Oktober 2015 vereinbart worden. Budget in Höhe von 423 Mio. € ist bereitgestellt für die Erstellung der Oberleitungen und die durchgehende Ertüchtigung der Teilstrecke.
- ▶ **Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.**



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

- ▶ Notwendige Sanierung des Güterbahnhofs Brunsbüttel.
- ▶ Anschluss des Industriegebietes und des Hafens.
- ▶ **Keine vollständige Abdeckung der Anforderungen im BVWP.**



### 4. Gleisnetz (Nord-Süd): Ausbau der bestehenden Trassen („Alpha-Variante“) in Niedersachsen zwischen Hamburg, Bremen und Hannover (Alternative zur Trasse in Niedersachsen zwischen Hamburg, Bremen und Hannover)





- Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens und der Leistungsfähigkeit der Hinterland-Verbindungen von den norddeutschen Seehäfen nach Süddeutschland und Ost-Europa über den Ausbau bestehender Trassen („Alpha-Variante“).
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt, aber von DB Netz abgelehnt.

#### 5. Gleisnetz (Ost-West): Streckensanierung der Verbindung Stade – Bremervörde – Bremerhaven von Stade nach Bremerhaven

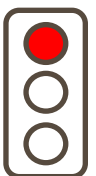
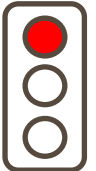
- Einbeziehung von nicht bundeseigenen Bahnverbindungen in ein Gesamtversorgerkonzept erforderlich. Hierfür ist eine Änderung der Förderrichtlinien des Bundes dringend erforderlich.
- Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.

#### 6. 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.
- Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.

#### 7. Durchgängige Viergleisigkeit auf der Strecke Hannover-Celle-Lüneburg-Hamburg

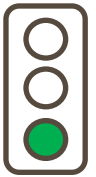
- Maßnahme um der Zunahme des Güterverkehrs – auch in der Peripherie um Maschen herum – gerecht zu werden, und um den leistungsfähigen Gütertransport auf der Schiene zu sichern und weiter auszubauen.
- Dreigleisiger Ausbau von DB Netz im Jahr 2019 abgelehnt, da Viergleisigkeit benötigt wird (Fortsetzung der bis Hannover 4-gleisig ausgebauten Nord-Süd-Strecke).
- Viergleisiger Ausbau wird im BVWP nicht berücksichtigt.



## Binnenschiff & Seeschiff

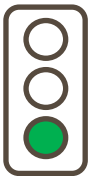
1. Nord-Ostsee-Kanal (West-Ost – von Brunsbüttel nach Kiel): Neubau einer 5. Schleusenkammer mit anschließender Sanierung der Kammern 1 bis 4, sowie Vertiefung und Verbreiterung des Nord-Ostsee-Kanals und Ausbau der Ost-Strecke

- 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 und im MgvG enthalten



## Straße

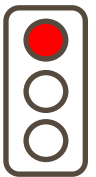
1. A20 (Ost-West): Weiterbau der A20 von Bad Segeberg bis Westerstede inklusive Elbquerung bei Glückstadt und Anbindung an die A26 bei Stade

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



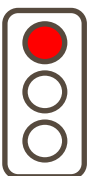
2. B5 – Brunsbüttel: Durchgängig dreispuriger Ausbau der B5 mit Anbindung an die A23 bei Itzehoe

- Über die Anbindung der A23 an die A20 entsteht eine notwendige und leistungsfähige Anbindung des Chemiepark Brunsbüttel.
- 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.



- Bauvorhaben wurde vom Hamburger Senat gestoppt.
- 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 A1 und der A7.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.



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

- Fehlende Autobahnanbindung der A26 an die A7.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.



#### 6. A7: Zügiger 8 spuriger Ausbau der A7 zw. Elbtunnel und Autobahndreieck Hamburg Nordwest und sechsspuriger Ausbau bis AD Bordesholm in Schleswig-Holstein

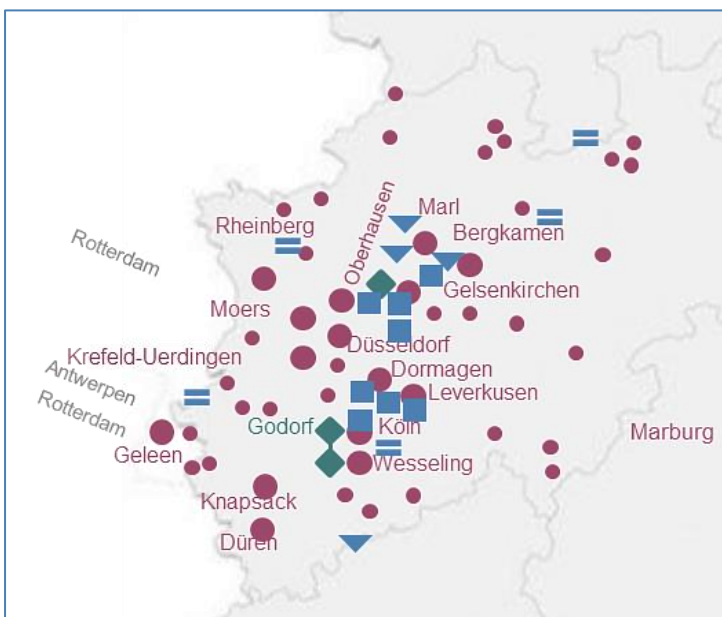
- A7 stellt in Schleswig-Holstein eine der zwei möglichen Straßentransportwege von und nach Skandinavien dar, bei Gefahrgut ist es, wegen Vermeidung der Fährverbindung die einzige für die chemische Industrie.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.



## Infrastruktur-Engpässe Nordrhein-Westfalen

Die 500 Standorte der chemisch-pharmazeutischen Industrie in Nordrhein-Westfalen haben in 2019 110.000 Mitarbeiter beschäftigt. Diese erwirtschafteten einen Umsatz von knapp 51,5 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. 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 Uerdingen sowie der Chemiapark Knapsack und der Chemiapark in Marl.

Unterstützt werden die über ganz NRW flächendeckend verteilten Produzenten und Verloader chemischer Güter durch zahlreiche – hauptsächlich entlang des Rheins, nah an den dortigen Chemieparks, Häfen und multimodalen Terminals, konzentrierten – Logistikdienstleister. Eine engmaschige aber gleichzeitig weitreichende Infrastruktur ist also gerade für die in NRW ansässigen Unternehmen, ihre Kunden und die bestehenden Wertschöpfungsketten von besonderer Bedeutung. Transport und Logistik bedeutet in NRW ein permanentes Durchqueren von Ballungsräumen: Von Nord nach Süd, von West nach Ost und umgekehrt. Durch die räumliche Nähe zu den Westhäfen ist zudem die grenzüberschreitende Anbindung der Region insbesondere an die Niederlande und Belgien von hoher Relevanz. Aus diesem Grund ist die Industrie in NRW auf



eine funktionierende Infrastruktur angewiesen, die einen sicheren und effizienten Transport zulässt und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie am Standort langfristig erhält und stärkt. Darüber hinaus sind viele Unternehmen in umliegenden Regionen darauf angewiesen, dass die Verkehrsinfrastruktur in NRW intakt ist und ihre Güter die Industriestandorte in NRW sicher und schnell erreichen. Das besonders dichte und stark überalterte Netz der Verkehrswege stellt dabei aktuell den Standort NRW vor besonders große Herausforderungen. Beispielhaft sei hier der Anteil

der Eisenbahnbrücken in den Schadenskategorien 3 und 4 genannt. Im Bundesdurchschnitt liegt der Anteil der Bahnbrücken mit umfangreichen oder gravierenden Schäden bei „nur“ bei 32%, in NRW aber bei 46%.

## Bahn

### 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.
- ▶ Baurecht besteht derzeit (März 2020) nur auf 12 von 73 Kilometern. Zudem ist von einer deutlichen Verzögerung bei der Fertigstellung auszugehen.
- ▶ **Im BVWP wird nur ein dreigleisiger Ausbau berücksichtigt.**



### 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 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.
- ▶ Positiv zu bewerten ist, dass dieses Projekt als eines von wenigen Vorhaben in das der Beschleunigung dienende Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz aufgenommen wurde. Jedoch erfolgt der Ausbau nur, wenn auch ein entsprechender Anschluss in den Niederlanden und Belgien gewährleistet ist.
- ▶ **Streckenabschnitt Kaldenkirchen-Dülken im „Vordringlichen Bedarf“. Zusätzlich ist die Rheydter Kurve im Ausbauplan assoziiert.**



### 3. 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“



- Abstellung bahnspezifischer Nachteile und Entzerrung zur Steigerung der Attraktivität einer Verlagerung von LKW-Verkehren hin zur Schiene.
- Knoten Köln grundsätzlich im Vordringlichen Bedarf aufgenommen, jedoch ohne vollständige Abdeckung unserer Anforderungen.

#### 4. Zusätzliche Rheinquerung zwischen Köln und Bonn in Form einer Brücke für den Bahnverkehr

- Verbesserung der Verkehrsanbindung an, Verknüpfung der Industriestandorte, Entlastung der alternativlosen, aber veralteten Kölner Südbrücke
- Dieser Abschnitt wird im BVWP nicht berücksichtigt.



#### 5. Zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Münster - Hamm (-Dortmund)

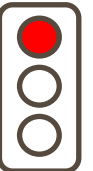
- Schienengüter- und Seehafen-Hinterlandverkehre von und zu den deutschen Nordseehäfen aus der größten Chemieregion West für den Güterverkehr stärken.
- Keine vollständige Abdeckung der Anforderungen oder Kategorie „Weiterer Bedarf“ für den Streckenausbau des Abschnittes im BVWP.



## 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.
- 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.



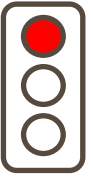
- Wichtige Initiative von BMVI und u.a. der verladenden Industrie zu einem „8-Punkte-Plan zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein“ ([Link](#)) ermöglicht die umfassende lösungsorientierte Diskussion des Themenfeldes „Abladeoptimierung“ und der Fragestellungen im weiteren Kontext.



## 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 realistisch erscheint.

- Verankerung dafür notwendiger Personalressourcen im Bundeshaushalt 2020
- Positiv zu bewerten ist, dass dieses Projekt als eines von wenigen Vorhaben in das der Beschleunigung dienende Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz aufgenommen wurde.



## 3. Schleusen und Kanäle: Erhöhung der Brückendurchfahrten

- Entlastung des Straßennetzes durch Ermöglichung einer 2-lagigen, wenn möglich 3-lagigen Containerstauung.
- 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

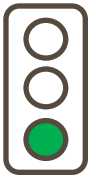
- Verbesserung der Einfahrt bei Rhein-Niedrigwasser.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.



## Straße

### 1. Autobahnring Köln "Kölner Ring" – Autobahnring um Köln (A1, A3 und A4): Durchgehende Erweiterung auf sechs bzw. acht Fahrstreifen sowie Umbau der relevanten und betroffenen Autobahnkreuze – "Anmeldungen BVWP Köln"

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



### 2. A1/A3 Verkehrsknoten Leverkusen – Uneingeschränkte Befahrbarkeit für Gefahrguttransporte

- Insbesondere die Autobahnen A1/A3 bei Leverkusen mit den Kreuzen Leverkusen und Leverkusen-West bilden zusammen mit der Leverkusener Rheinbrücke bedeutsame Lebensadern für eine der wichtigsten europäischen Chemieregionen.
- Die durchgängige und uneingeschränkte Befahrbarkeit für Gefahrguttransporte, dieser zum TEN-T Rhein-Alpen-Korridor gehörenden Autobahnabschnitte, muss aufrechterhalten und gesichert werden.
- **Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.**



### 3. Sicherung der Rheinquerung A1 bei Leverkusen

- Weiträumige Aufrechterhaltung des Verkehrssystems rund um Leverkusen. Bis zum Neubau der Leverkusener Rheinbrücke muss die Möglichkeit einer Befahrung mit PKW unter allen Umständen möglich bleiben, sonst droht der Region ein Verkehrsinfarkt.
- Die zu erwartenden Verzögerungen bei der Fertigstellung der Leverkusener Rheinbrücke verlängern die Fahrtwege für LKW um durchschnittlich 30 - 40 km pro Fahrt und müssen in der Mauterhebung kompensiert werden.
- Domino-Effekt. Fortdauernde Umfahrungen, die längere Dauer und zeitgleiche Baumaßnahmen an weiteren Rheinbrücken führen zu dem Risiko, dass Überlastungen der Infrastruktur auf den Ausweichrouten auftreten.
- **Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.**





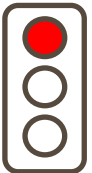
#### 4. Neubau der A1-Rheinbrücke bei Leverkusen

- ▶ Schnellstmöglicher Ersatzneubau der Rheinbrücke
- ▶ Durch die Kündigung des Vertrags zum Neubau der Rheinbrücke im April 2020 und die neue Ausschreibung mit Blick auf die Fertigstellung der ersten Brückenhälfte bis September 2023, verzögert sich der Bau um mindestens drei Jahre zum ursprünglich anvisierten Termin und es entstehen Risiken weiterer Verzögerungen im Rahmen des Vergabeverfahrens.
- ▶ Die vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherstellung der schnellstmöglichen Fertigstellung sollten bei Neuvergabe schon im Vertragskonstrukt enthalten sein.
- ▶ **Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.**



#### 5. Rheinbrücke – Mülheimer 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 Traglasteinschränkung ist verlängert worden, wodurch weiterhin große Umwege bei den Verkehren etwa zwischen dem Chemiestandort Leverkusen und dem Hafen Köln-Niehl erforderlich sind.
- ▶ **Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung. Die Umsetzung des Projektes startet verzögert.**



#### 6. A42 Durchfahrung Ruhrgebiet Ost-West-Richtung: Durchgehende Erweiterung auf sechs Fahrstreifen im Abschnitt zwischen A3 (AK Oberhausen-West) und A45 (AD Dortmund-Bodelschwingh)

- ▶ Reduktion der besonders hohen Stauanfälligkeit in diesem Bereich. Ausbau inklusive des Autobahnabschnittes vom AK Herne bis zur A45.
- ▶ **Keine vollständige Abdeckung der Anforderungen oder Kategorie „Weiterer Bedarf“ für den Streckenausbau des Abschnittes im BVWP.**



#### 7. A43 Durchfahrung Ruhrgebiet Nord-Süd-Richtung: Durchgehende Erweiterung auf sechs Fahrstreifen im Abschnitt zwischen A2 (AK Recklinghausen) und A1/A46 (AK Wuppertal-Nord)



- ▶ Reduktion der besonders hohen Stauanfälligkeit im Bereich AK Recklinghausen bis AS Witten-Heven.
- ▶ Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.
- ▶ Verbesserung der Netzleistung durch Aufnahme des Teilstückes AS Witten-Heven bis zum AK Wuppertal-Nord (A1/A43/A46).
- ▶ Dieser Abschnitt wird im BVWP nicht berücksichtigt.

#### 8. Ausbau B224 zur A52 (betrachtet von Nord nach Süd) vom heutigen Süden der A52 AS Gelsenkirchen-Buer über die A2 bis hin zur A42 (AS Essen-Nord)

- ▶ Schaffung einer leistungsfähigen Anbindung an den Chemiepark Marl zur Entlastung der Ortdurchfahrt Gladbeck.
- ▶ Der Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.



#### 9. 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.



#### 10. Rheinbrücke A40 Duisburg: Beginn, Planung und Neubau der Schwesterbrücke A1 bei Leverkusen

- ▶ Die A40-Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp ist baugleich zur Leverkusener Brücke und nur fünf Jahre jünger! Die Lkw-Rheinquerung auf der A40 muss aufrechterhalten und gesichert werden.
- ▶ Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.

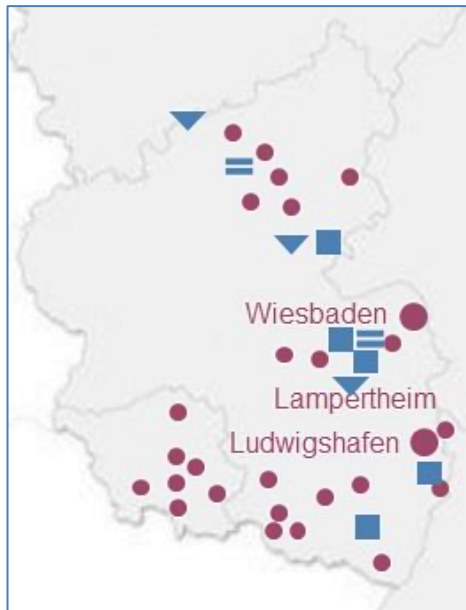


#### 11. Zusätzliche Rheinquerung zwischen Köln und Bonn in Form einer Brücke für den Autoverkehr

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



## 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 79.000 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 37 Mrd. € im Jahr 2019. 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 2019 ca. 1400 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.

## Bahn

1. 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.

## 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 teilweise berücksichtigt und ins MgvG aufgenommen, die notwendigen Personalressourcen stehen zur Verfügung, die Realisierung ist aber – u.a. aufgrund der Bundesgartenschau im Mittelrheintal im Jahr 2029 – vor 2030 nicht zu erwarten.



## Straße

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

- ▶ Überlastung der bestehenden Rheinbrücke.
- ▶ Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt, jedoch Ablehnung des Projektes durch die Landesregierung Baden-Württemberg

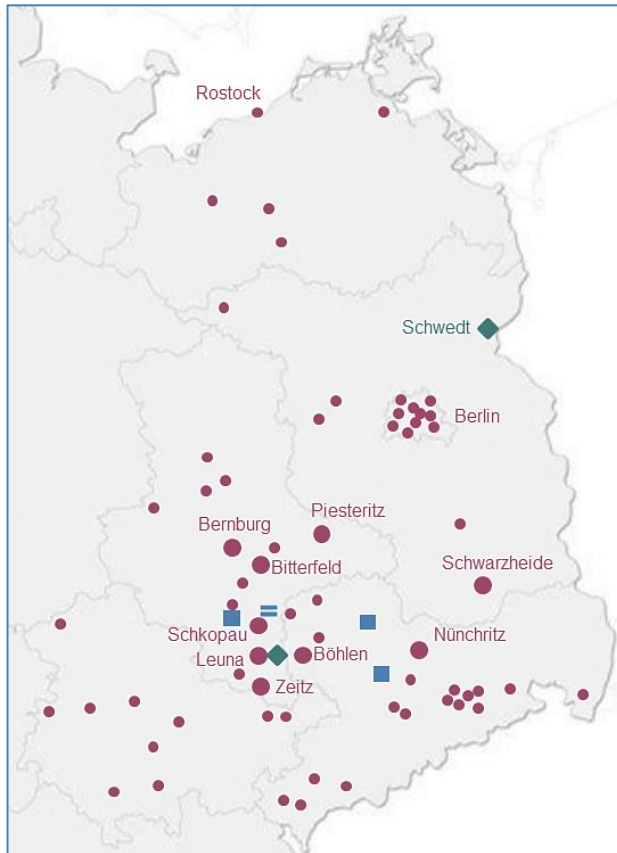


2. Neubau der Hochstraße Nord in Ludwigshafen

- ▶ Die einzige Verbindung zum Hafen Mannheim zur Abwicklung der nachfolgenden Überseetransporte.
- ▶ Projektverschiebung aufgrund unplanmäßiger Vollsperrung und Abriss der Hochstraße Süd.
- ▶ Gefahr der kurzfristigen Sperrung der Hochstraße Nord aufgrund der zusätzlichen Belastung als einzig verbleibender Verbindung Ludwigshafen-Mannheim
- ▶ Dieses Projekt ist für den BVWP nicht relevant, aber für das Verkehrsnetz von großer Bedeutung.



## Infrastruktur-Engpässe in Ostdeutschland



Die chemisch-pharmazeutische Industrie in Ostdeutschland erzielte 2019 einen Umsatz von 27 Mrd. €. Knapp vier Zehntel der Umsätze entfallen auf Sachsen-Anhalt. Die Produktpalette ist so bunt wie das Verbandsgebiet des VCI-Landesverbandes Nordost mit seinen 180 Unternehmen in Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Im Osten – wie in ganz Deutschland – ist die Chemie einer der wichtigsten Wirtschaftszweige. Sie schließt gut die Hälfte der Geschäfte mit dem Ausland ab. Keine andere Branche im Osten ist export-intensiver. In allen sechs ost-deutschen Bundesländern lagen die Investitionen in Chemie-Sachanlagen in den letzten Jahren unter 1 Mrd. € pro Jahr.

Die ostdeutschen Chemiebetriebe beschäftigen über 54.500 Mitarbeiter. Davon ist ein Drittel in Sachsen-Anhalt sowie je ein Fünftel in Berlin und Sachsen beschäftigt. In der Region sind rund drei Viertel der ostdeutschen Chemiebetriebe kleine und mittelständische Betriebe.

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

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

## Bahn

### 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.**



## Binnenschiff & Seeschiff

### Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock: Vertiefung der Zufahrt um 2 Meter zur Erreichung eines Tiefganges von 15 Metern und einer Wassertiefe von 16,5 Metern

- Für die Zukunftsfähigkeit des Hafens ist das Anlaufen von Schiffen mit einem Tiefgang von 15 Metern von entscheidender Bedeutung.
- Die volle Leistungsfähigkeit für massengutrelevante Verkehre wird durch die angedachte Vertiefung um 1,3 Meter (14,3 Meter Tiefgang und 15,8 Wassertiefe) nicht erreicht. Es bedarf einer Vertiefung um 2 Meter um den Bedarfen der Ver-lader branchenübergreifend gerecht zu werden.
- Verzögerung aufgrund diverser Einsprüche
- **Keine vollständige Abdeckung der Anforderungen oder Kategorie „Weiterer Bedarf“ für den Streckenausbau des Abschnittes im BVWP.**



## Straße

### 1. Autobahnring Halle: Verbindung nach Magdeburg durch Lückenschluss auf der A143

- 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 A14

- 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 A14 AS Döbeln-Nord vorangetrieben werden.

- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.

### 3. B91 Ortsumfahrung Theißen: Anbindung des Raumes Zeitz an die A9

- Zügiger Neubau der Ortsumfahrung Theißen (Burgenlandkreis) zur Gewährleistung einer leistungsfähigen Anbindung an den Chemie- und Industriepark Zeitz.
- Dieser Abschnitt wird im BVWP berücksichtigt.



## 4. Kontakt und Ansprechpartner im VCI

### Tilman Benzing

Wissenschaft, Technik und Umwelt  
Bereich Umweltschutz, Anlagensicherheit und Verkehr  
Mainzer Landstraße 55  
60329 Frankfurt/Main  
Telefon: +49 69 2556-1414  
E-Mail: tbenzing@vci.de

### Elena Michels

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

### Monika von Zedlitz (VCI-Pressesprecherin)

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

Verband der Chemischen Industrie e.V.  
Mainzer Landstraße 55, 60329 Frankfurt  
[www.vci.de](http://www.vci.de)

- ▶ Registernummer des EU-Transparenzregisters: 15423437054-40
- ▶ Der VCI ist in der „öffentlichen Liste über die Registrierung von Verbänden und deren Vertretern“ des Deutschen Bundestags registriert.

*Der VCI vertritt die wirtschaftspolitischen Interessen von rund 1.700 deutschen Chemieunternehmen und deutschen Tochterunternehmen ausländischer Konzerne gegenüber Politik, Behörden, anderen Bereichen der Wirtschaft, der Wissenschaft und den Medien. 2019 setzte die Branche über 198 Milliarden Euro um und beschäftigte rund 464.000 Mitarbeiter.*