

Ausführungen von Herrn Gerd Deimel,

**Vorsitzender des Ausschusses Verkehr und Logistik im VCI und
Sprecher der VCI-Initiative Verkehrsinfrastruktur
am 12. Juni vor der Presse in Frankfurt**

(Es gilt das gesprochene Wort)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie alle kennen das Bild von den Überbleibseln einer antiken Hochkultur, die von der Natur zurück erobert wurde. So weit wollen wir es in Deutschland nicht kommen lassen. Auch wenn man beim Blick auf unsere Verkehrsinfrastruktur an einigen Stellen den Eindruck haben könnte: Wir leben in Angkor Wat, statt in Frankfurt am Main.

Wir wissen wohl, dass es manche Interessengruppen gibt, die es darauf anlegen, die Verkehrsinfrastruktur zurückzubauen. Doch das ist einer industriellen Hochkultur wie Deutschland nicht angemessen, wenn es um die Infrastruktur für unsere Wirtschaft und unseren Wohlstand geht. Nur eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ermöglicht wettbewerbsfähiges Wirtschaften. Sie ist deshalb ein wichtiger Standortfaktor und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie. Das gilt besonders für die Chemie.

Die Branche ist eine der transportintensivsten Wirtschaftszweige in Deutschland: Im Jahr 2012 hat sie rund 226 Millionen Tonnen (ohne Pipelines) chemischer Erzeugnisse befördert. Sie verantwortet damit rund 6 Prozent des gesamten Güterverkehrsaufkommens in Deutschland. Knapp zwei Drittel der Produkte transportieren die Chemieunternehmen mit dem Lkw, 14 Prozent mit der Eisenbahn und 10 Prozent mit dem Binnenschiff.

Bundesweit ist die chemische Industrie der zweitgrößte Auftraggeber von Transportdienstleistungen. Etwa 80 Prozent der Produktion gehen an industrielle Weiterverarbeiter. Deshalb sind die Unternehmen auf funktionstüchtige Straßen,

Eisenbahnen und Binnenwasserwege angewiesen, um ihre Kunden pünktlich beliefern und die eigene Rohstoffversorgung sichern zu können.

Ein weiterer Aspekt hat in der Branche einen sehr hohen Stellenwert: die Sicherheit der Chemikalientransporte. Darauf legen wir in der Chemie besonders großen Wert. Wo immer es geht, bevorzugen unsere Unternehmen die Eisenbahn und das Binnenschiff als Transportmittel. Bestimmte Chemikalien dürfen grundsätzlich nur auf der Schiene befördert werden – oder auf Binnenwasserstraßen. Sichere Transporte setzen aber eine intakte Verkehrsinfrastruktur voraus. Und genau daran hapert es. Warum?

Verkehrsinfrastruktur lebt von der Substanz

Seit vielen Jahren ist die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland chronisch unterfinanziert. Der Staat hat den Erhalt von Straßen, Brücken, Schienen und Schleusen sträflich vernachlässigt und stattdessen das Geld lieber in den prestigeträchtigen Neubau gesteckt. Die Folge: Der Wert der Infrastruktur sinkt.

Nach Schätzungen des Kieler Instituts für Weltwirtschaft von 960 Milliarden Euro im Jahr 2004 auf 925 Milliarden Euro im Jahr 2017. Und eine Umkehr dieses Trends sehe ich vorerst nicht.

Mangelnde Investitionen haben Folgen

Die fehlenden Investitionen bleiben nicht ohne Konsequenzen: Die Straßen in Deutschland sind löchrig, Brücken gesperrt, Kanäle und Schleusen nicht betriebsfähig und Bahntrassen überlastet. Ganz gleich, welchen Verkehrsträger man betrachtet, die Mängelliste ist lang:

- In Deutschland müssen rund 2.500 Straßenbrücken saniert werden; davon sind über 300 akut gefährdet. Sie müssten sogar ganz gesperrt werden. In den Regionen, in denen der Investitionsbedarf für Straßenbrücken vielfältig und am höchsten ist, liegen große Chemiestandorte wie Leverkusen.

Ich komme aus Leverkusen. Als uns die Nachricht erreichte, dass die nahegelegene A1-Brücke in Leverkusen über den Rhein für Lkw ab 7,5 Tonnen gesperrt werden sollte, war das für uns ein Schock. Über 80 Millionen Euro volkswirtschaftlichen Schaden hat diese Maßnahme verursacht. Für Bürger, Mitarbeiter, Unternehmer und Industrie bedeutete dies tagtäglich mehrere Monate lang einen Ausnahmezustand.

- Auch bei 1.400 Eisenbahnbrücken besteht ebenfalls dringender Sanierungsbedarf.

- Es fehlen Transportkapazitäten auf der Schiene.
- Die Schleusen der Binnenwasserstraßen sind zum Teil mehr als 100 Jahre alt. Knapp ein Drittel davon müssten saniert oder ausgebaut werden.
- In der Binnenschifffahrt gibt es zu wenige moderne Umschlagpunkte und Schleusen.
- Um Kanäle optimal nutzen zu können, ist der doppellagige Containertransport auf Binnenschiffen zweckmäßig. Dazu sind aber die Brücken über den Kanälen zu niedrig.
- Die Anbindung der Seehäfen an das Hinterland ist unzureichend. Das Stichwort Jade-Weser-Port mag hier genügen.

Diese Mängelliste ließe sich beliebig fortsetzen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Debatte über marode Verkehrswege hat in den vergangenen Monaten zunehmend an Fahrt gewonnen. Und das ist gut so. Denn Verkehrspolitik ist Standortpolitik. Infrastruktur ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Deutschland muss einen weiteren Verfall des Verkehrsnetzes stoppen, wenn es Fortschritt und Wohlstand erhalten will. Angkor Wat darf kein Vorbild für das Industrieland Deutschland sein. Deshalb muss der Staat die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur erhöhen, um das Prädikat „Made in Germany“ nicht durch unzuverlässige Transporte zu gefährden.

Der VCI will die politische Diskussion mit seiner neuen Initiative „Verkehrsinfrastruktur“ intensivieren und konstruktiv begleiten. Vor allem wollen wir der Politik die Dringlichkeit des Problems vor Augen führen und Entscheidungsträger dort beraten, wo unserer Meinung nach zügig gehandelt werden muss. Anfang des Jahres haben wir deshalb die Initiative gestartet. Acht Unternehmen aus dem Ausschuss Verkehr und Logistik beteiligen sich aktiv daran. Die zahlreichen Gespräche, die wir mittlerweile mit Politikern auf Landes- und Bundesebene geführt haben, zeigen: Man hört der Chemie zu und begrüßt die Vorschläge der Branche. Auch die Wahrnehmung der Initiative bei der Politik ist gestiegen.

Wie kann eine sinnvolle Verkehrspolitik aussehen? Dazu hat die VCI-Initiative konkrete Vorstellungen: Langfristig muss der Staat den Ausbau von Straßen, Schienen- und Wasserwegen vorantreiben. Denn in den kommenden Jahren erwarten wir bei allen Verkehrsträgern eine signifikante Steigerung der Verkehrsleistung: 85 Prozent beim Güterverkehr auf der Straße, 65 Prozent beim Güter-

verkehr auf der Schiene, vorausgesetzt, fehlende Trassen und Kapazitäten werden geschaffen. Beim Binnenschiff wird die Verkehrsleistung um 26 Prozent zunehmen. Auf dieses Wachstum sind Wasserwege, Schienen und Straßen aber nicht vorbereitet. Dadurch werden die Transporte weniger sicher und weniger zuverlässig. Und das schadet der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands.

Die Politik steht vor einem großen Kraftakt, um die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern. Zwar sieht der Koalitionsvertrag vor, durch eine grundlegende Reform die Planung und Finanzierung der Verkehrswege auf eine neue Grundlage zu stellen und Investitionen zu priorisieren. Auch die Investitionsmittel sollen in den kommenden vier Jahren um 5 Milliarden Euro aufgestockt werden. Das sind positive Ansätze. Doch die Finanzspritze reicht bei weitem nicht aus. Vielmehr wäre ein zusätzlicher Investitionsbedarf von 7,2 Milliarden Euro jährlich notwendig. So wie es die Bund-Länder-Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastruktur“ bereits 2012 in ihrem Bericht gefordert hat.

Verkehrspolitik: Investitionsplanung und klare Ziele notwendig

Eine bessere Investitionsplanung setzt klare verkehrspolitische Ziele voraus. Das genau aber vermissen wir. Es fehlt am Erhalt und gezielten Ausbau von Straßen, Brücken, Schienen und Wasserwegen. Das Geld muss dahin fließen, wo es wirklich gebraucht wird – entsprechend dem Schadensausmaß und dem Verkehrsaufkommen sowie der Umfahrungsmöglichkeiten. Einzelne Verkehrsmittel oder singuläre Maßnahmen dürfen nicht im Mittelpunkt stehen, sondern sie müssen gleichberechtigt gefördert und intelligent verknüpft werden.

Wie machen wir es denn, wenn wir Auto fahren? Wir geben das Ziel in unser Navigationssystem ein und fahren danach. Wir brauchen also einen Masterplan Verkehrsinfrastruktur! Sinnvoll wäre auch die Einrichtung eines Planungs-Kompetenzzentrums und eine Organisation, die sich am Vorbild der Treuhandanstalt für den Wiederaufbau Ost orientiert. Es fehlt auch ein praxisnaher Infrastrukturbericht, der die Schwachstellen aufdeckt, den tatsächlichen Bedarf aufzeigt und damit als Entscheidungsgrundlage dienen kann. Darüber hinaus müssen die Investitionsmittel über mehrere Jahre hinweg festgeschrieben werden, damit die Bundesländer Infrastrukturprojekte kontinuierlich umsetzen können. Es kann nicht sein, dass die schon jetzt stark dezimierten Zusatzmittel wegen fehlender Planungskapazitäten nicht eingesetzt werden.

Bei Erhalt- und Ersatzmaßnahmen wäre es ebenfalls sinnvoll, neue Infrastrukturanforderungen konzeptionell mit einzuplanen. Zum Beispiel für Unterflurtransporte – bei Brücken etwa. Dazu gehört auch eine belastbare Verkehrsprognose für die Bauwerke, die neu erstellt werden sollen.

Voraussetzung für mehr Chemietransporte mit Bahn und Binnenschiff schaffen

Sehr geehrte Damen und Herren,

kommen wir zu den Forderungen, die speziell für unsere Branche von zentraler Bedeutung sind: Die chemische Industrie will Eisenbahn und Binnenschiff künftig noch stärker einsetzen. Denn beide Transportmittel sind für die Chemieunternehmen aus mehreren Gründen ideal: Sie eignen sich vor allem für den Transport von Massengütern über längere Distanzen hinweg. Eisenbahn und Binnenschiff haben im Vergleich zum Lkw geringere CO₂-Emissionen. Um beide Verkehrsmittel häufiger nutzen zu können, muss der Staat jedoch die notwendigen Voraussetzungen schaffen:

- Wir brauchen zusätzliche Knotenpunkte, die die verschiedenen Verkehrsträger besser miteinander verknüpfen. Ein konkretes Beispiel ist der Verkehrsknoten Rhein-Main. Hier könnte man für die Chemielogistik einen Knotenpunkt von der Straße auf das Binnenschiff einrichten und dadurch das Transportaufkommen im Ballungsraum Rhein-Main entzerren.
- Außerdem müssen Engpässe beseitigt werden, indem man die Seehäfen besser an das Hinterland anbindet. Ich denke hierbei an den Jade-Weser-Port und an die Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Sie haben für die deutsche Chemie eine große Bedeutung.
- Im westdeutschen Kanalnetz müssen die Brücken dringend erhöht werden. Damit könnte die Chemie die noch deutlich freien Kapazitäten dieses Verkehrsträgers nutzen. Und auch andere Branchen könnte man so für die Binnenschifffahrt begeistern. Dies alles dient der Entlastung der Straßen.
- Ein zukunftsweisender Schritt wäre, spezielle Umspuranlagen und Fahrspuren auf Autobahnen und Schienen für den Güterverkehr zu schaffen beziehungsweise zu erweitern. Beispiele hierzu sind ganz im Süden die dringend notwendige Schienenerweiterung zum Chemiepark Burghausen. Aber auch der Telematikeinsatz an den Terminals der großen Wasserwege und neue Megahubs, welche Waren unsortiert anliefern. Diese können dann im Terminal

für das Überseeschiff sortiert und auf den weiteren Vorlauf zum Seehafen gebracht werden.

Erwartungen und Forderungen an die Politik sind das eine. Unsererseits sind wir aber auch nicht untätig: Die Chemieunternehmen organisieren ihre Transporte so effizient und umweltschonend wie möglich. Denn die Branche hat ein großes Interesse an einer nachhaltigen Logistik und will die negativen Auswirkungen ihres Verkehrs reduzieren. Daher ergreifen unsere Unternehmen vielfältige Maßnahmen:

- Sie nutzen, wenn immer möglich, Eisenbahn und Binnenschiff.
- Sie bilden regelmäßig alle am Transport und Umschlag beteiligten Mitarbeiter in Sicherheits- und Umweltfragen fort.
- Sie stellen sehr hohe Qualitätsansprüche an ihre Logistikdienstleister, was die Auswahl von Fahrern und Fahrzeugen betrifft. Sie überwachen diese mit Hilfe standardisierter Fragebögen, um sich beispielsweise ein Bild über die Ausrüstung der Fahrzeuge und den Ausbildungsstand der Fahrer zu machen.
- Der VCI hat für seine Mitglieder eine Checkliste zur nachhaltigen Logistik erarbeitet.
- Außerdem liefert die chemische Industrie moderne Werkstoffe für die Infrastruktur – beispielsweise Bauwerkstoffe, Carbon-Fasern, Zement. Mit modernen Verbundstoffsohlen zum Beispiel kann man die Lärmbelastung durch Güterzüge stark senken.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Steuererhöhungen für den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur lehnt der VCI ab. Es sind ausreichend staatliche Mittel vorhanden. Die Politik muss nur die richtigen Prioritäten setzen, damit die Infrastruktur am Standort Deutschland wieder gestärkt wird. Angkor Wat ist Geschichte – mit einer exzellenten Verkehrsinfrastruktur fahren wir in die Zukunft.

Kontakt: VCI-Pressestelle Telefon: 069 2556-1496

E-Mail: presse@vci.de