

Lebensnerv der Industrie

VCI sieht offenes Ende im Dialog zum Bundesverkehrswegeplan

Ein fließender Verkehr ist sowohl für die Chemie als auch für die gesamte Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Er ist der Lebensnerv für die Industrie. Eine wachsende Wirtschaft wird zu mehr Güterverkehr führen. Das zeigen aktuelle Prognosen des Bundesverkehrsministeriums (BMDV). Umso dringender ist, dass marode Straßen, Brücken, Schienen und Wasserwege schnellstens auf Vordermann gebracht werden. Setzt hierfür der neue „Infrastrukturdialog zum Bundesverkehrswegeplan“ die richtigen Signale?

Wichtige Standortvorteile Deutschlands sind seine zentrale Lage und sein dichtes Verkehrsnetz. Von gut ausgebauten Verkehrswegen haben Wirtschaft und Standort Jahrzehnte profitiert. Doch das ist Vergangenheit. Die Infrastruktur muss dringend zuverlässiger und leistungsfähiger werden. Das ist in

der Politik zwar angekommen, aber leider nur in Teilbereichen. Während LNG-Terminals im Rekordtempo genehmigt und gebaut werden, gilt bei der Verkehrsinfrastruktur nach wie vor Schnecken-tempo. Das muss sich ändern. Ob der neue Infrastrukturdialog des BMDV dazu beitragen kann, wird sich zeigen.

Die Ampel-Koalition hat sich vorgenommen, den nächsten Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BMVP) 2040 nach zeitgemäßen Kriterien zu entwickeln. Außerdem streben die Koalitionäre einen „neuen Infrastrukturkonsens“ an. Dazu haben sie einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden begonnen. Das Ziel dieses Infrastrukturdialogs ist jedoch noch unklar. Laut Koalitionsvertrag soll es um eine „Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans 2030“ gehen. Das Ministerium scheint den Schwerpunkt eher auf die künftige Verkehrswegeplanung zu legen.

Die Auftaktveranstaltung zu diesem Infrastrukturdialog fand im Dezember 2022 statt. Interessant war dabei die Vorstellung der aktuellen Langfristprognosen zur Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland. Denn diese Vorhersagen gelten als wichtige Grundlage für die Verkehrsplanung. Für den Güterverkehr wird bis zur Mitte des Jahrhunderts ein Wachstum der transportierten Gütermenge um 30% und der Verkehrsleistung (Menge multipliziert mit Transportentfernung) um 46% prognostiziert.

Struktur der transportierten Güter ändert sich

Bezogen auf die einzelnen Verkehrsträger wird sich der Modal Split bis 2051 im Vergleich zum Basisjahr 2019 nur wenig ändern: Der Anteil der Straße stiege danach



©JOE LORENZ DESIGN - stock.adobe.com

leicht – von 73,4 auf 77,5% bezogen auf die Verkehrsleistung – Schiene und Wasserstraßen müssten dagegen einen Rückgang von 19 auf 17,3% bzw. von 7,6 auf 5,2% verkraften. Der Grund dafür sind Änderungen in der Struktur der transportierten Güter: Der unterstellte Rückgang bei den Massen- und Energiegütern geht zu Lasten von Bahn und Binnenschiff. Bei Stückgütern, Postsendungen und Sammelgütern, die überwiegend mit dem Lkw transportiert werden, erwartet das BMDV ein überdurchschnittliches Wachstum.

Diese Voraussagen stehen im Widerspruch zum politischen Ziel, mehr Transporte auf Bahn und Binnenschiffe zu verlagern. Der Masterplan Schienenverkehr sieht vor, den Anteil der Schiene am Gü-

terverkehr in Deutschland bereits bis 2030 von derzeit etwa 18% auf 25% zu steigern. Ein wünschenswertes, aber wohl unerreichbares Ziel: Hauptgrund ist die derzeit schlechte Performance des Schienengüterverkehrs, der stark unter den Kapazitätsengpässen und der intensiven Bautätigkeit im Netz leidet.

Die Straße bleibt wichtig

Für die Transporte der chemisch-pharmazeutischen Industrie wird die Straße ein unentbehrlicher Verkehrsträger bleiben. Um eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und zu erneuern, muss aus Sicht des VCI auch künftig der Ausbau aller Verkehrswege langfristig vorangetrieben werden – entspre-

chend dem Sanierungsbedarf und dem prognostizierten Verkehrsaufkommen. Die real existierenden Mobilitäts- und Transportbedürfnisse der Wirtschaft müssen der Maßstab für den Ausbau bleiben. Einzelne Verkehrsträger oder Maßnahmen dürfen dabei nicht im Fokus stehen, sondern alle Verkehrsträger müssen gleichberechtigt gefördert und intelligent miteinander verknüpft werden.

Tilman Benzing, Referent für Verkehrsinfrastruktur, Verband der Chemischen Industrie e.V., Frankfurt am Main

■ tbenzing@vci.de
■ www.vci.de

Beseitigung von Engpässen

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 stellt als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die verkehrspolitischen Weichen für einen Zeitraum von etwa 10 bis 15 Jahren. Er betrachtet dabei sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Die im neuen Plan bewerteten Vorhaben wurden einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und zusätzlich umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt. Auf dieser Basis wurden sie in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingruppiert.

Kernanliegen des BVWP sind der Erhalt der Bestandsnetze und die Beseitigung von Engpässen auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten. Vom Gesamtvolumen des Plans von rund 270 Mrd. EUR fließen allein bis 2030 etwa 142 Mrd. EUR in den Erhalt der Bestandsnetze. Für Aus- und Neubauprojekte sind ca. 98 Mrd. EUR vorgesehen. Die Projekte konkret: Weniger Staus auf den Bundesfernstraßen, mehr Kapazität im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene und wirtschaftlichere Transportmöglichkeiten auf den Wasserstraßen des Bundes.

Der vorgesehene Aus- und Neubau des Schienennetzes orientiert sich erstmals am Ziel eines Deutschland-Takts und bildet die infrastrukturelle Grundlage für seine Einführung. Er hat das Ziel, mit einem netzweit abgestimmten Taktangebot im Schienenpersonenverkehr die Wegetakte im System Bahn für eine große Anzahl von Personen attraktiver zu gestalten.

Optimierte Liefertreue bei schwefelbasierten Produkten

WeylChem nimmt in Bilbao neuen Oleumtank in Betrieb

WeylChem hat am Standort Bilbao einen neuen Oleumtank mit einem Volumen von 3.000 t in Betrieb genommen. Die im November 2021 begonnene Installation wurde Ende Februar abgeschlossen. Das Investitionsvolumen betrug rund 2 Mio. EUR. Das Frankfurter Fein- und Spezialchemieunternehmen hatte auf dem Hafengelände im Norden Spaniens zusätzliche Fläche erworben, um die erweiterte Tanktasse mit optimalen

Sicherheitsvorkehrungen für Mensch und Umwelt zu errichten.

Laut Uwe Brunk, dem Präsidenten der WeylChem-Gruppe, verschafft der Tank die nötige Flexibilität, um das Oleumgeschäft weiter auszubauen und den Kunden angesichts der weltweit sinkenden Verfügbarkeit von Schwefel ein noch höheres Maß an Liefertreue bei schwefelbasierten Verbindungen und Zwischenprodukten zu bieten. (mr) ■

Anlage für Gasseparationsmembranen

Evonik startet neue Membranproduktion in Schörfling

Evonik hat im oberösterreichischen Schörfling am Attersee eine neue Hohlfaserspinnanlage zur Produktion von Membranen für die Gasseparation in Betrieb genommen.

Mit den neuen Produktionskapazitäten bedient der Spezialchemiekonzern die anhaltend starke Nachfrage nach Sepuran-Membranen, die u.a. in Biogas-, Stickstoff-, Wasserstoff- und Erdgasanwendungen genutzt werden. Evonik inves-

tierte einen niedrigen zweistelligen Millionen-Euro-Betrag in die neue Anlage und schuf in Schörfling rund 30 neue Arbeitsplätze.

Bei der Membranproduktion in Schörfling setzt Evonik vollständig auf erneuerbare Energien. Seit Jahren fließt Strom aus Wind, Wasser oder Biomasse in das Werk und seit 2022 deckt das Unternehmen seinen Gasbedarf zu 100% mit Biomethan aus regionaler Erzeugung. (mr) ■

CO₂-arme Fernwärmeversorgung

OQ Chemicals und EVO kooperieren in Oberhausen

Industrielle Abwärme von OQ Chemicals trägt bereits heute zuverlässig zu einer effizienten und CO₂-armen Fernwärmeversorgung in Oberhausen bei. Durch eine weitergehende Zusammenarbeit zwischen dem Chemieunternehmen und der Energieversorgung Oberhausen (EVO) soll das Wärmenetz der EVO noch effizienter werden.

Dazu sollen auf dem Gelände von OQ Chemicals in Oberhausen-Hol-

ten weitere Wärmequellen für das Fernwärmenetz erschlossen werden. Zudem wollen die Partner durch Investitionen in Digitalisierung und neue Technologien wie Wärmepumpen zusätzliche Energiepotenziale identifizieren und effizienter nutzen. Derzeit koppelt OQ Chemicals für die EVO jährlich ca. 80 GWh thermische Energie aus seinen Anlagen aus, was ca. 20% des gesamten Wärmebedarfs der EVO entspricht. (mr) ■

GETEC: IHR NAVIGATIONSSYSTEM DURCH DIE ENERGIEWENDE.

Ganz gleich, ob Industrie oder Immobilienwirtschaft: Ihre Energieversorgung ist komplex. Und sie muss wirtschaftlich und nachhaltig zugleich sein – für uns kein Spagat, sondern Selbstverständnis. Denn GETEC bietet smarte, grüne und ganzheitliche Energiekonzepte für Industrie und Immobilienwirtschaft. Mit uns als Partner genießen Sie mehr Effizienz und reduzieren dabei Ihren Carbon-Footprint. Gehen Sie mit uns den GETEC-Weg für Ihre Energie-Strategie. Partnerschaftlich. Effizient. Nachhaltig.

ENERGIE FÜR MEHR.

WWW.GETEC-ENERGYSERVICES.COM



GETEC