

„Ein untragbarer Zustand“

VCI-INITIATIVE Gerd Deimel, Sprecher der Initiative Verkehrsinfrastruktur des Verbandes der Chemischen Industrie, spricht über den miserablen Zustand der Verkehrswege und die Probleme, die daraus für die Chemiebranche entstehen.



Marode Brücken bei Straße und Schiene: Gerd Deimel und die Initiative drängen darauf, die Versäumnisse aufzuholen.

Der VCI hat eine Initiative Verkehrsinfrastruktur gegründet. Warum?

Die Chemieindustrie ist eine transportintensive Branche, die auf eine funktionierende und leistungsstarke Infrastruktur angewiesen ist. 2013 haben wir 221 Millionen Tonnen Chemikalien transportiert. Damit verantworten wir sechs Prozent des gesamten Güterverkehrsaufkommens in Deutschland. 80 Prozent unserer Produktion gehen an industrielle Weiterverarbeiter und wir versenden unsere Produkte durch ganz Deutschland. Dabei stellen wir fest, dass alle Verkehrsträger zum Teil gravierende Probleme mit der Infrastruktur haben.

Wo ist die Not am größten?

Uns bereiten vor allem die Straßenbrücken in Westdeutschland Sorgen; dort sind viele Brücken 40 Jahre und älter. Schon wenn die Transportmenge gleich bliebe, wäre die Belastung kaum noch zu verkraften. Jetzt soll aber bis 2030 das Aufkommen nochmals um 39 Prozent zunehmen. Werden immer mehr Brücken gesperrt, gefährdet das die Logistikketten in der Chemieindustrie und damit unsere Wettbewerbsfähigkeit. Der Staat

„Sorgen bereiten uns vor allem die Straßenbrücken in Westdeutschland.“

hat es versäumt, hier frühzeitig etwas zu tun. Deshalb wollen wir darauf drängen, dass diese Versäumnisse aufgeholt werden.

Steht die Straße beim VCI auch deshalb im Blickpunkt, weil die Chemieindustrie mehrheitlich den LKW einsetzt?

In der Tat werden in der Chemieindustrie etwa 60 Prozent der gesamten Verkehrsleistung durch den LKW erbracht. Zu knapp 14 Prozent nutzen wir die Schiene, zehn Prozent entfallen auf die Binnenschifffahrt, der Rest auf das Seeschiff und das Flugzeug. Wir betrachten jedoch alle Verkehrsträger als wichtig und unverzichtbar. Für die eingehenden Transporte nutzen unsere Unternehmen beispielsweise bis zu 50 Prozent das Binnenschiff: Wir können damit große Mengen umweltfreundlich und sicher transportieren. Ein solches Volumen können die Unter-

nehmen nicht mit dem LKW befördern. Und die Schiene kommt oftmals nicht infrage, weil Anschlussgleise fehlen. Die Chemieindustrie ist jedoch bestrebt, Transporte von der Straße auf die Bahn und das Binnenschiff weiter zu verlagern.

Aber dort läuft auch nicht alles reibungslos.

Das stimmt. Das Binnenschiff ist zum einen saisonal anfälliger: Bei Niedrigwasser beispielsweise können die Unternehmen nicht so viel transportieren und müssen zusätzlich noch Kleinwassergeld zahlen. Aber auch die Wasserwege sind teilweise in einem miserablen Zustand. Die Schleusenprobleme im Nord-Ostsee-Kanal verdecken, dass der Zustand von Schleusen auf anderen Wasserstraßen zum Teil ebenfalls nicht besonders gut ist. Ich bin an der Schleuse Friedrichsfeld am Wesel-Datteln-Kanal gewesen, durch die jährlich 19.000 Schiffe fahren. Dort haben Schiffe bis zu 32 Stunden warten müssen, weil eine Schleuse bereits nicht mehr funktioniert. Jetzt müssen alle Schiffe, die in den Kanal hinein- und herausfahren wollen, durch eine einzige Schleuse. Für Logistiker ein untragbarer Zustand. Es ist jetzt sogar zu befürchten, dass die Schleuse aufgrund der Belastung völlig ausfällt.

Und bei der Schiene?

Auch dort sind Tausende von Brücken renovierungsbedürftig. Hinzu kommt das Thema Lärm. Hier laufen Bemühungen mit allen Beteiligten auf Hochtouren, um die Züge leiser zu machen. Der zeitliche und finanzielle Aufwand, die Waggons mit entsprechenden Bremssohlen auszurüsten, ist jedoch enorm.

Ist der Zustand der Infrastruktur in Deutschland schon so kritisch, dass die Gefahr besteht, dass Chemie-Unternehmen ihren Standort verlagern?

Es gibt wohl kein Unternehmen, das ausschließlich aufgrund von Mängeln bei der Infrastruktur seinen Standort aufgibt. Aber die Verkehrsinfrastruktur als Entscheidungsfaktor bei der Standortfrage spielt definitiv eine weitaus wichtigere Rolle als noch vor fünf Jahren. Denn wir sind eine Industrie, die nicht nur ihre Produkte zum Kunden bringen muss, sondern auch ihre Rohstoffe über Tausende von Kilometern nach Deutschland holt und dabei einen engen Zeitplan einhalten muss. Dafür benötigen wir eine funktionsfähige Infrastruktur.

Können Sie beziffern, welche Verluste mit der zunehmend schlechteren Infrastruktur für die chemische Industrie verbunden sind?

Nein, aber wir beabsichtigen zum Beispiel einen Infrastrukturindex aufzulegen, der sich mit dem Zustand der Infra-

struktur und den Folgen für die Wirtschaft befasst. Für einzelne neuralgische Punkte gibt es Berechnungen. So zum Beispiel für die Sperrung der Leverkusener Rheinbrücke. Alleine die Umfahrten während der dreimonatigen Sperre haben zu volkswirtschaftlichen Kosten in Höhe von 80 Millionen Euro geführt. Die Speditionen können aufgrund der Umwege weniger Rundläufe mit ihren LKW fahren. Die Standzeiten nehmen zu, weil die Ankunft der LKW unberechenbar wird. Jeder Umweg kostet Zeit und Geld für Kraftstoff und Maut. Und an anderen Brücken kommt es zu Überbelastungen, zu mehr Staus, die die Verkehrswege wieder stärker belasten.

Was soll der geplante Infrastrukturindex abbilden?

Es gibt einen Index in den USA, der die Qualität der einzelnen Verkehrsträger bemisst. Wir prüfen einen vergleichbaren Index, um besser zu dokumentieren, was es eigentlich bedeutet, wenn Transporte ausfallen, wie viel Geld das kostet, welche

Leistungen nicht mehr erbracht werden können. Wir wollen die betriebswirtschaftliche Brille ab- und die volkswirtschaftliche Brille aufsetzen. Dazu braucht man Vergleiche, die heute noch nicht verfügbar sind.

Wann kann man mit einer Veröffentlichung des Index rechnen?

Ich hoffe, dass dies im Laufe des Jahres 2015 so weit sein wird.

Die Fragen stellte Michael Cordes

Was die Initiative will

Ziel der „Initiative Infrastruktur“ ist es, dem Erhalt und der Modernisierung des Verkehrsnetzes in Deutschland politische Unterstützung zu verschaffen. Mit ihrem Logistik-Know-how will die chemische Industrie dabei beratend einwirken.

VERBAND DER
CHEMISCHEN INDUSTRIE e.V.
WIR GESTALTEN ZUKUNFT.



VCI



Neues aus dem heinrich-vogel-shop.de

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL

Inkl. GG-App!



Basiskurs

Erstschulung für den Gefahrgut-Fahrzeugführer

Softcover, DIN A5, farbig, 306 Seiten,
15. Auflage 2014, **inkl. GG-App!**
Bestell-Nr.: 23205

18,90 € zzgl. MwSt. und Versandkosten
ab 5 Stk.: 17,01 € | ab 10 Stk.: 15,69 €
ab 25 Stk.: 14,18 €

Preis pro Verkaufseinheit (netto)

Ab dem 01.01.2015 muss laut Kursplan des DIHK nach dem ADR 2015 ausgebildet und geprüft werden.

Die drei Lehrbücher zur Gefahrgut-Fahrerschulung wurden komplett überarbeitet, noch verständlicher aufbereitet und an die neuen Bestimmungen angepasst. Viele farbige Abbildungen, Merkkästen und Beispiele erleichtern die Vermittlung der Ausbildungsinhalte. Käufer der Bücher Basiskurs oder Auffrischungsschulung erhalten zusätzlich einen persönlichen Zugangscodex für die Gefahr/gut-App.

Jetzt bestellen

Das könnte Sie auch noch interessieren:

Inkl. GG-App!



Lehrbuch Auffrischungsschulung

Softcover, DIN A5,
farbig, 259 Seiten,
15. Auflage 2014
Bestell-Nr.: 23206



Lehrbuch Aufbaukurs Tank

Softcover, DIN A5,
farbig, 173 Seiten,
15. Auflage 2014
Bestell-Nr.: 23207



Folienprogramm Gefahrgut- Fahrerschulung

DVD-ROM mit über
1000 PowerPoint-Folien,
Bestell-Nr.: 33040

www.heinrich-vogel-shop.de

Bestellfax: 089/20 30 43 - 2100

Service-Telefon: 089/20 30 43 - 1600