

**Wir brauchen eine moderne
und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur**

**Eine Handlungsempfehlung der Arbeitsgruppe 2 „Investitionsstarke
Industrie“ des Bündnis „Zukunft der Industrie“**

Berlin, im März 2017

Das Bündnis Zukunft der Industrie

Das Bündnis "Zukunft der Industrie" ist der starke Zusammenschluss von 17 Partnern aus Industrie, Gewerkschaften, Arbeitgebern und BMWi. In fünf Arbeitsgruppen werden Handlungsempfehlungen zu industriepolitischen Kernthemen erarbeitet. Im Rahmen des „Forum Industriepolitik“ wollen die Partner des Bündnis „Zukunft der Industrie“ in den Dialog über diese Empfehlungen treten. Politische Entscheider in Parlamenten und Parteien sowie die interessierte Öffentlichkeit wollen wir damit zum Dialog einladen und auf die Herausforderungen für eine zukunftsfähige Industriepolitik in Deutschland und Europa hinweisen. In der Arbeitsgruppe 2 des Bündnisses „Investitionsstarke Industrie“ haben Verbände, Kammern und Gewerkschaften gemeinsame Positionen für eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur entwickelt.

Unsere Positionen:

- Es muss das Ziel sein, dass Deutschlands Verkehrsinfrastruktur 2030 wieder unter den „Top Drei“ des „Global Competitiveness Index“ ist.
- Wir brauchen eine bedarfsgerechte Aufstockung der Finanzmittel auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene. Das Bündnis schlägt vor, die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturausgaben auf allen staatlichen Ebenen insgesamt um 5 Mrd. Euro pro Jahr anzuheben.
- Effiziente Mittelverwendung und qualitativ hochwertige Umsetzung: Dies beinhaltet sowohl eine effiziente Projektrealisierung als auch die konsequente Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen. Nur durch verbindliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen kann gewährleistet werden, dass die im Einzelfall wirtschaftlichste Beschaffungsvariante aus einer breiten Modellvielfalt identifiziert und umgesetzt wird. Das „Bündnis Zukunft der Industrie“ begrüßt, dass ein „stärkeres Miteinander“ und die „Einbeziehung aller Projektbeteiligten auf Augenhöhe“ von Beginn eines Projekts an im Vordergrund stehen.
- Bauherren- und Planungskompetenz stärken: Das Bündnis „Zukunft der Industrie“ fordert die Länder auf, alle Möglichkeiten zu nutzen, um die drohenden Engpässe im Planungsbereich auch kurzfristig zu beseitigen. Dazu sind die personellen Kapazitäten aufzustocken sowie Planungs- und Genehmigungsverfahren zu vereinfachen. Darüber hinaus können Beschaffungsformen stärker genutzt werden, bei denen Teile der Planung auch auf die bauausführende Wirtschaft übertragen werden, etwa im Rahmen von Design-and-Build-Verträgen.
- An den wirtschaftlichsten Anbieter vergeben, nicht an den billigsten: Das Bündnis „Zukunft der Industrie“ regt an, dass gemeinsame konkretisierende Kriterien für eine faire und wirtschaftliche Auftragsvergabe unter Preis- und Qualitätsaspekten in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe u.a. mit den betroffenen Sozialpartnern, Mitgliedern des Bündnis „Zukunft der Industrie“ und der Bundesregierung entwickelt werden.

Das Bündnis „Zukunft der Industrie“ fordert, im Interesse von Investitionen und Arbeitsplätzen von morgen einen Gesamtansatz für die deutsche Verkehrspolitik, der stärker Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Einzelmaßnahmen und Verkehrsträgern berücksichtigt. Orientierung kann dabei das Vorgehen im „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ der Bundesregierung leisten

Die Problematik

In vielen Regionen müssen Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur modernisiert werden, um industrielle Standorte in Deutschland langfristig nicht zu gefährden und Investitionen zu fördern. Die Infrastruktur, die Schlagader industrieller Wertschöpfungsnetzwerke, ist in vielen Regionen verstopft. Zu lange hat Deutschland zu wenig in seine Infrastruktur investiert. Selbst wenn Geld verfügbar ist und Umsetzungskonzepte erarbeitet sind, werden viele Maßnahmen viel zu langsam umgesetzt. Die Folgen werden jetzt spürbar.

Brückensperrungen, über 100 Jahre alte marode Schleusen, kaputte Schienenwege – das alles sind Zeichen des schleichenden Verfalls. Die Verkehrsinfrastruktur am Wirtschaftsstandort Deutschland ist in vielen Regionen in die Mittelmäßigkeit abgerutscht. Es muss jetzt kurzfristig etwas geschehen!

Die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) schätzt den kommunalen Investitionsstau auf rund 120 Milliarden Euro. Der Handlungsdruck für die Städte und Gemeinden ist daher enorm, vor allem angesichts des prognostizierten weiteren Verkehrszuwachses.

Nach Aussage von Wirtschaftsverbänden müssen über 10.000 kommunale Straßenbrücken bis 2030 ersetzt werden.

Allein in Nordrhein-Westfalen gibt es 31 lastbeschränkte Autobahnbrücken, elf davon dürfen von Schwertransporten gar nicht passiert werden, andere nur bis maximal 44 Tonnen oder 100 Tonnen Alleinfahrt. Weitere bekannte Fälle sind die Rader Hochbrücke im Verlauf der A7 in Schleswig-Holstein, die A1-Autobahnbrücke über den Rhein bei Leverkusen oder die Schiersteiner Brücke in Mainz. Ihre Sperrungen verursachen einen volkswirtschaftlichen Schaden in dreistelliger Millionen-Höhe.

Für viele Unternehmen ist es zum alltäglichen Geschäft geworden, Umfahrungen auszukundschaften, für die sie dann auch noch hohe Genehmigungsgebühren bezahlen müssen. Die Kräne, die beispielsweise Liebherr in Ehingen bei Ulm herstellt, wiegen 48, 60, 96 und auch 108 Tonnen. 1.400 davon werden im Jahr ausgeliefert, für die Bauindustrie oder für Verladearbeiten. Die Kräne werden über Nord- und Ostsee verschifft. Dabei wird es immer schwieriger, die Last von Baden-Württemberg nach Norden zu transportieren. Aus 610 Autobahnkilometern von Ehingen nach Osnabrück werden dann 865 Kilometer, statt zehn Stunden Fahrt sind es unter Beachtung der Lenkzeitenregelung 24 Stunden. Aus der Fahrt ins 760 Kilometer entfernte Bremerhaven werden 1.020 Kilometer.

Der **Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA)** bestätigt dies in einer Umfrage. Vor allem VDMA-Mitgliedsunternehmen aus den alten Bundesländern klagen zunehmend über Probleme beim Transport ihrer Produkte. Besonders betroffen sind Unternehmen, die in den Ländern Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen beheimatet sind. „Die VDMA-Mitglieder monieren, dass durch die seit Jahren immer schlechter und maroder werdende Infrastruktur und durch die notwendigen Reparaturmaßnahmen bei der Organisation von Schwertransporten große Umwege in Kauf genommen werden müssen. Dies gilt auch für die Erreichbarkeit von Umschlagplätzen, wenn alternative Verkehrsträger wie Binnenschiffe oder die Schiene genutzt werden sollen“, erklärt VDMA-Hauptgeschäftsführer Thilo Brodtmann

(das ausführliche Interview finden sie unter <http://www.vdma.org/article/-/articleview/10015257>).

Der **Hauptverband der Deutschen Bauindustrie** (HDB) mahnt seit Jahren schon Investitionen in die marode Verkehrsinfrastruktur an. In einer Studie des Instituts für Urbanistik (Difu), die im Auftrag des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI), des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie (HDB), des Bundesverbandes Baustoffe – Steine und Erden (BBS) und der Wirtschaftsvereinigung Stahl (WV Stahl) erstellt wurde, wird ermittelt, dass bis 2030 allein 16 Mrd. Euro oder jährlich 930 Mio. Euro in die kommunale Brückeninfrastruktur investiert werden müssen. Der hohe Investitionsbedarf kann aber nur durch einen Schulterchluss von Bund, Ländern und Kommunen bewältigt werden. Der Bund muss deshalb bei der Finanzierung der kommunalen Verkehrswege „im Boot“ bleiben und sein GVFG-Bundesprogramm auf mindestens 400 Mio. Euro erhöhen. Die Länder müssen die wegfallenden Entflechtungsmittel in Höhe von 1,3 Mrd. Euro durch das zusätzliche Umsatzsteueraufkommen, das sie im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020 erhalten, ausgleichen und die Mittel landesgesetzlich für Investitionen in die kommunale Infrastruktur zweckbinden.

Peter Hübner, Präsident des HDB: „Über 10.000 kommunale Straßenbrücken müssen bis 2030 ersetzt werden. Das sind rund 15 Prozent der insgesamt 66.700 kommunalen Straßenbrücken in ganz Deutschland. Darüber hinaus befindet sich jede zweite Brücke in einem schlechten Zustand und muss dringend saniert werden. Die Zeit drängt. Wir müssen jetzt investieren und sanieren, damit unser starker Wirtschaftsstandort nicht durch eine marode Infrastruktur gefährdet wird.“

Die **Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt** (IG BAU) betont seit Jahren die vielfältigen Chancen, die Infrastrukturinvestitionen bieten: Eine gute Infrastrukturausstattung ist Voraussetzung dafür, dass die Arbeitsplätze in der deutschen Industrie zukunftsfähig bleiben. Für den Staat bedeutet ein Euro Ausgaben für die Infrastruktur 40 Cent Steuern und Sozialversicherungsbeiträge in den Kassen.

Dietmar Schäfers, stellvertretender IG BAU-Vorsitzender und Co-Leiter der Arbeitsgruppe „Investitionsstarke Industrie“ des Bündnisses „Zukunft der Industrie“: „Auch deswegen ist eine Aufstockung der Verkehrsinfrastrukturausgaben um insgesamt rund fünf Milliarden Euro über alle staatlichen Ebenen sinnvoll. Gleichzeitig muss bei der Vergabe von Verkehrsinfrastrukturprojekten noch stärker darauf geachtet werden, dass der wirtschaftlichste Anbieter zum Zuge kommt und nicht der billigste. Dies wurde auch im gerade reformierten Vergaberecht verankert. Deswegen regen wir eine gemeinsame Arbeitsgruppe an, die konkretisierende Kriterien für eine faire und wirtschaftliche Auftragsvergabe entwickelt.“

Der **DIHK** nennt zahlreiche Beispiele für Schwachstellen in der Verkehrsinfrastruktur. Im Anhang finden sich einige Beispiele, die IHKn gemeldet haben. Engpässe führen zu verlängerten Fahrzeiten und machen die Transportzeiten unberechenbar. Marode Brücken erfordern im Güterverkehr und insbesondere bei Schwertransporten Umwegfahrten. Dies führt zu unnötigen Kosten, die die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen beeinträchtigen.

Der stellvertretende Hauptgeschäftsführer des DIHK Dr. Achim Dercks erklärt hierzu: „Für eine hoch entwickelte, arbeitsteilige Volkswirtschaft sind leistungsfähige Verkehrswege unverzichtbar. Um den Industriestandort Deutschland dauerhaft zu sichern, sollten Engpässe beseitigt und marode Verkehrswege saniert werden. Hierzu brauchen wir eine verlässliche und ausreichende Finanzierung. Ebenso wichtig sind professionelle Planungskapazitäten, damit die Mittel auch verbaut werden können.“

Weitere Informationen zu notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur unter:

- **Handlungsempfehlungen der AG 2 „Investitionsstarke Industrie“** unter www.ihre-industrie.de/Forum **Industriepolitik**
- **Masterplan Schwergut**,
<http://www.bsk-fm.de/fileadmin/bsk/downloads/Masterplan-Schwergut.pdf>
- **KfW-Kommunalpanel 2016**
<https://www.kfw.de/KfW-Konzern/Newsroom/Veranstaltungen-und-Termine/KfW-Kommunalpanel/>
- **Beispiele von IHKen und Unternehmen**

Anhang:

1. **Handlungsempfehlung**
2. **Beispiele von IHKen und Unternehmen**

**Wir brauchen eine moderne
und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur**

**Eine Handlungsempfehlung der Arbeitsgruppe 2 „Investitionsstarke
Industrie“ des Bündnis „Zukunft der Industrie“**

Berlin, im März 2017

Das vorliegende Positionspapier beschränkt sich auf die Infrastruktur im Verkehrsbereich. Positionen zu anderen Infrastrukturbereichen (insbesondere digitale Infrastruktur, Bildung und Energie) werden vom Bündnis „Zukunft der Industrie“ schrittweise erarbeitet, da es auch dort teils große Bedarfe gibt, die die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie und ihrer Unternehmen einschränken und damit Arbeitsplätze gefährden.

Wir brauchen eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bildet die Grundlage für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung in Deutschland. Sie ermöglicht Mobilität für Bürgerinnen und Bürger, gewährleistet einen effizienten Warenverkehr für die deutsche Wirtschaft und ist eine Grundvoraussetzung für private Investitionen. Denn die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft und vieler Industriearbeitsplätze hängen unter anderem davon ab, ob es gelingt, auch morgen die gewandelten Mobilitäts- und Transportbedürfnisse mit einer guten Verkehrsinfrastruktur zu befriedigen. Hierfür müssen Herausforderungen auf allen föderalen Ebenen und für alle Verkehrsträger angegangen werden.

In den letzten Jahrzehnten wurde nicht ausreichend in den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur investiert. Die Folge: marode Straßen und Brücken, marode Schleusen und Störungen im Bahnverkehr. Der Investitionsstau beeinträchtigt bereits heute zahlreiche Industrieunternehmen und Arbeitnehmer, zum Beispiel durch längere Transportwege oder Fahrzeiten. Eine Umfrage unter Industrieunternehmen ergab, dass Infrastrukturmaßnahmen zu den drei wichtigsten Faktoren für die Verbesserung ihrer Investitionsbedingungen zählen.¹ Deutschland ist im „Global Competitiveness Index“ des Weltwirtschaftsforums in der Kategorie „Verkehrsinfrastruktur insgesamt“ von Platz 3 in 2006 auf Platz 11 in 2015 abgerutscht.²

Der hohe Investitionsstau in der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur trägt dazu bei, dass sich der Standortfaktor Infrastruktur in Deutschland zum Hemmnis für unternehmerische Investitionen in Bauten und Ausrüstungen entwickelt. Die „Bodewig II-Kommission“ beziffert den Nachholbedarf allein durch unterlassene Erhaltungsmaßnahmen auf insgesamt 45 Mrd. Euro. Andere Studien kommen auf weitaus höhere Summen: Allein für die Verkehrsinfrastruktur auf kommunaler Ebene beziffert das Kommunalpanel der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) den Investitionsstau auf 36 Mrd. Euro.

Es geht aber nicht nur um den Erhalt und Ausbau von Straßen, Schienen und Wasserwegen. Die Bündnispartner teilen angesichts von E-Mobilität und Digitalisierung im Verkehrsbereich

¹ Bundesverband der Deutschen Industrie/PricewaterhouseCoopers AG: Investieren in Deutschland – Die Sicht des Investors, S. 10.

² World Economic Forum, Global Competitiveness Reports 2006 bis 2015, Rubrik: Quality of overall infrastructure

ein erweitertes Verständnis von Verkehrsinfrastruktur, das auch die digitale Infrastruktur und die Versorgungsstruktur für alternative Antriebe umfasst. Auch hier gibt es erheblichen Investitionsbedarf, um die Verkehrsinfrastruktur zu modernisieren und die Leistungsfähigkeit zu erhöhen.

Für die Versorgungsinfrastruktur verlangt die EU, dass die Mitgliedsstaaten bis November 2016 einen nationalen Strategierahmen erstellen. Für die Elektromobilität gibt es in Deutschland derzeit rund 5.700 öffentliche Ladepunkte, davon etwa 150 Schnellladepunkte. Die Nationale Plattform Elektromobilität sieht für 2020 einen Bedarf von 70.000 Ladepunkten und 7.100 Schnellladesäulen. Daher ist es zu begrüßen, dass die Bundesregierung bis 2020 300 Mio. Euro für den Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellen will. Ein entsprechendes Programm muss jetzt möglichst zügig umgesetzt werden.

Die digitale Infrastruktur – zu der das Bündnis zu einem späteren Zeitpunkt eine umfassende Positionsbestimmung vorlegt – muss für Anwendungen im Verkehrsbereich besonderen Anforderungen genügen, die hier nur skizziert werden. So ist zu beachten, dass hier auch ausreichende Übertragungsgeschwindigkeiten bis hin zur Einführung des Mobilfunkstandards 5G erforderlich sind und Kriterien wie Latenzzeiten oder Flächenabdeckung von entscheidender Bedeutung sind. Darüber hinaus gilt es, die bestehende Verkehrsinfrastruktur auch fit zu machen z. B. für eine Kommunikation direkt mit den Fahrzeugen.

Die Bundesregierung hat in dieser Legislaturperiode bereits mit verschiedenen Maßnahmen reagiert und zusätzliche Haushaltsmittel für den Erhalt und Ausbau primär der Bundesverkehrswege zur Verfügung gestellt. So steigt die Investitionslinie Verkehr durch den von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt initiierten Investitionshochlauf bis 2018 auf über 13 Mrd. Euro an. Gleichzeitig hat der Bund zusätzliche 3,5 Mrd. Euro Mehrausgaben für ein Sondervermögen „Kommunalinvestitionsförderungsfonds“ vorgesehen, mit dem Kommunen in den kommenden Jahren in die Lage versetzt werden sollen, mehr zu investieren. Schließlich hat die Bundesregierung zahlreiche Maßnahmen beschlossen, die die allgemeinen Finanzierungsspielräume der Kommunen bis 2020 um 18 Mrd. Euro erhöhen.

Es muss das Ziel sein, dass Deutschlands Verkehrsinfrastruktur 2030 wieder unter den „Top Drei“ des „Global Competitiveness Index“ ist. Das Bündnis „Zukunft der Industrie“ sieht in den Maßnahmen der Bundesregierung einen ersten wichtigen Schritt zu einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur.

Es sind aber weitere Anstrengungen erforderlich. Das Bündnis sieht drei konkrete Handlungsfelder.

1. Eine bedarfsgerechte Aufstockung der Finanzmittel

Um den Investitionsstau abzubauen und gleichzeitig in Zukunft die Verkehrsinfrastruktur erhalten bzw. ausbauen zu können, müssen die Finanzmittel weiter aufgestockt und auf einem bedarfsgerechten Niveau verstetigt werden. Auf jährliche Haushaltsansätze umgerechnet schätzt das Bündnis den zusätzlichen Bedarf auf rund 5 Mrd. Euro pro Jahr.

Dabei sind alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserwege, Luft) und alle föderalen Ebenen berücksichtigt:

- **Bundesebene:** Der Bundesverkehrswegeplan weist bis 2030 einen Gesamtinvestitionsbedarf in Höhe von 227 Mrd. Euro aus. Dies entspricht einem jährlichen Investitionsbedarf von 15 Mrd. Euro. Demnach muss die Investitionslinie Verkehr gegenüber den bisherigen Planungen zunächst um weitere 2 Mrd. Euro, langfristig um rund 1 Mrd. Euro aufgestockt werden.
- **Landesebene:** Aus dem Abschlussbericht der „Bodewig-II-Kommission“ ergibt sich, dass für die nachholende Sanierung bis 2030 ein jährlicher Mehrbedarf von rund 0,3 Mrd. besteht. Hinzu kommt ein jährlicher Mehrbedarf von 0,6 Mrd. Euro für den laufenden Betrieb.
- **Kommunale Ebene:** Auf Grundlage des KfW-Kommunalpanels ergibt sich, dass bis 2030 jährlich mindestens zusätzlich 2,4 Mrd. Euro notwendig sind.

Ein großer Teil des zusätzlichen Mittelbedarfs besteht auf der kommunalen Ebene. Allerdings ist es in den Verhandlungen über die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen nur bedingt gelungen, den Bund bei der Finanzierung der kommunalen Verkehrswege „im Boot“ zu halten. Das GVFG-Bundesprogramm soll zwar dauerhaft fortgeführt werden, die Finanzausstattung des Programms bleibt allerdings offen. Wir plädieren für eine Aufstockung auf mindestens 400 Mio. Euro. Zur Fortschreibung der Entflechtungsmittel über das Jahr 2019 hinaus haben sich Bund und Länder dagegen nicht entschließen können. Wir appellieren deshalb an die Länder, das zusätzliche Umsatzaufkommen in Höhe der bisherigen Entflechtungsmittel – also 1,3 Mrd. Euro – landesgesetzlich für Investitionen in die kommunale Infrastruktur zweckzubinden.

Das Bündnis „Zukunft der Industrie“ engagiert sich dafür, dass trotz aller Anstrengungen zur Haushaltskonsolidierung und trotz weiterer politischer Herausforderungen eine aktive Investitionspolitik auch im Bereich der Verkehrsinfrastruktur weit oben auf der politischen Agenda platziert wird. Konkret schlägt das Bündnis vor, die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturausgaben auf allen staatlichen Ebenen insgesamt um 5 Mrd. Euro pro Jahr anzuheben. Auch aufgrund der angestiegenen Investitionsmittel auf Bundesebene ist nun insbesondere für die kommunale Ebene eine zukunftsfähige Lösung zu finden.

Darüber hinaus sind aus Sicht des Bündnisses bestehende Haushaltslinien konsequent auf die Förderung von Innovationen und Investitionen hin auszurichten.

Mittelfristig sind höhere Budgetansätze für öffentliche Investitionen erforderlich. Dies setzt finanzpolitische Anpassungen voraus. Dafür ist eine breite Debatte über Haushaltsstrukturpolitik notwendig. Zu den Instrumenten könnte eine stärkere Selbstbindung der öffentlichen Hand bezüglich öffentlicher Investitionen, zumindest auf dem Niveau der Abschreibungen, gehören.

Ob und in welchem Umfang eine stärkere Nutzerfinanzierung als aktuell von der Bundesregierung beschlossen anzustreben ist, wird zwischen den Bündnispartnern weiter diskutiert.

2. Effiziente Mittelverwendung und qualitativ hochwertige Umsetzung

Öffentliche Bauprojekte haben in den vergangenen Monaten immer wieder für Schlagzeilen gesorgt. Terminpläne konnten nicht eingehalten werden, und wiederholte Planungsänderungen während der Bauphase haben zu Mehrkosten geführt. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, die Realisierung von öffentlichen Infrastrukturprojekten auf den Prüfstand zu stellen und Maßnahmen für eine bessere Projektumsetzung einzuleiten.

Es braucht aber nicht nur eine bessere Finanzausstattung auf allen Ebenen. Es ist unstrittig, dass dies mit einem effizienten Mitteleinsatz „Hand in Hand“ gehen muss. Hierzu zählen ausreichende Planungs- und Genehmigungskapazitäten auf öffentlicher Seite, eine Verkürzung der Planungs- und Genehmigungsverfahren, etwa über eine Reform des Planungs- und Genehmigungsrechts, sowie eine höhere Kosten- und Terminalsicherheit bei öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen.

Das bestehende System der Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen muss einerseits auf mehr Effizienz reformiert und andererseits wegen wachsendem Investitionsbedarf weiterentwickelt werden. Das Bündnis Zukunft der Industrie begrüßt, dass die Politik auf Landes- und Bundesebene Handlungsbedarf erkannt hat.

Bei der nun von Bund und Ländern beschlossenen Gründung einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr ist es zielführend, dass Bau, Instandhaltung und Betrieb aus einer Hand erfolgen. So können Ineffizienzen überwunden werden, die aus der aktuellen Form der Trennung von operativer Verantwortung und Finanzierungsverantwortung resultieren. Gleichzeitig kann ein Finanzierungskreislauf etabliert werden, in dem die beschlossenen Nutzergebühren und Haushaltsmittel zweckgebunden für den Erhalt, Aus- und Neubau sowie für den Betrieb der Bundesfernstraßen eingesetzt werden.

Bei der Ausgestaltung der Gesellschaft müssen allerdings die vorhandenen Auftrags- und Straßenbauverwaltungen einbezogen werden und Bau-, Instandhaltungs- und Betriebskompetenzen vor Ort erhalten bleiben. Eine Privatisierung oder Teilprivatisierung einer solchen Gesellschaft lehnt das Bündnis ab. Dies muss grundgesetzlich verankert werden.

Ein wichtiges Element ist, dem Akzeptanzproblem von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch mehr Transparenz und mehr Bürgerbeteiligung zu begegnen. Die Bevölkerung ist von Beginn an und kontinuierlich über die Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten zu informieren. Dies setzt auch eine höhere Transparenz über die tatsächlichen Kosten voraus. Gleichzeitig sollten neue Verfahren der Bürgerbeteiligung erprobt werden, da eine Beteiligung im Rahmen traditioneller Planfeststellungsverfahren oft nicht ausreicht bzw. erst zu spät erfolgt. Die Instrumente hierfür sind teilweise bereits vorhanden – seien es Vorerörterungstermine, Planungsdialoge oder Mediationsverfahren. Nach Abschluss der Beteiligungsverfahren und einer Entscheidung der demokratisch legitimierten Gremien können die Projekte dann zügiger umgesetzt werden.

2.1. Effiziente Projektrealisierung sowie konsequente Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

Die Reformkommission „Bau von Großprojekten“ hat ein umfangreiches Aktionsprogramm vorgelegt, in dem praktikable Wege aufgezeigt werden, wie öffentliche Großprojekte künftig termintreuer und kostensicherer umgesetzt werden könnten.

Das „Bündnis Zukunft der Industrie“ begrüßt, dass ein „stärkeres Miteinander“ und die „Einbeziehung aller Projektbeteiligten auf Augenhöhe“ von Beginn eines Projekts an im Vordergrund stehen. Es hält die folgenden Handlungsempfehlungen der Reformkommission für richtungsweisend:

- Stärkung der Bauherrenkompetenz,
- bessere Abstimmung von Planen und Bauen,
- Berücksichtigung des Lebenszyklusansatzes,
- stärkere Nutzung zusammengefasster Vergaben,
- die Erprobung von Modellen der Partnerschaftlichen Projektzusammenarbeit,
- Einführung interner und externer Konfliktlösungsmechanismen, wie zum Beispiel der Adjudikation auf Verlangen einer Seite,
- verbindliche Einführung eines systematischen Risikomanagements sowie
- die Digitalisierung und Verzahnung einzelner Projektphasen über Building-Information-Modelling.

Um einen wirtschaftlichen Mitteleinsatz in der öffentlichen Infrastrukturbeschaffung sicherstellen zu können, sollten zudem Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen verbindlich eingeführt werden. Aktuell besteht ein erheblicher Nachholbedarf bei der Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen. So hat der Bundesrechnungshof im April 2013 festgestellt, dass „für nahezu 85 % der von Bundesministerien und nachgeordneten Behörden gemeldeten finanzwirksamen Maßnahmen [...] keine Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vorlagen. Soweit solche durchgeführt wurden, herrschten vielfältige methodische und organisatorische Defizite vor.“

Nur mit verbindlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen kann gewährleistet werden, dass die im Einzelfall wirtschaftlichste Beschaffungsvariante identifiziert und umgesetzt wird. Hierfür muss die öffentliche Hand auf eine Projekt- und Modellvielfalt zurückgreifen können, zu denen neben der konventionellen Variante u. a. auch Funktionsbauverträge, Design&Build-Modelle und Öffentlich-Private Partnerschaften gehören

Da für die Durchführungen adäquater Wirtschaftlichkeitsvergleiche insbesondere auf kommunaler Ebene Know-how und Kapazitäten fehlen, begrüßt das Bündnis „Zukunft der Industrie“, den Ansatz des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, eine kommunale Infrastrukturgesellschaft zu gründen, die öffentlichen Auftraggebern bei der Vorbereitung und Durchführung von Infrastrukturprojekten zur Seite steht.

2.2. Bauherren- und Planungskompetenz stärken, Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen

Die öffentliche Hand sieht sich einem permanenten Engpass an Planungskapazitäten gegenüber, durch den wichtige Maßnahmen nicht zeitnah umgesetzt werden können. Im Bereich der Bundesfernstraßen besteht aktuell die Gefahr, dass die Bundesländer die ihnen zugewiesenen Mittel nicht einsetzen können. Grund hierfür ist der zu geringe „Vorrat“ an baureifen Projekten. Hier rächt sich, dass einige Bundesländer ihren Personalbestand in den Auftragsverwaltungen in den vergangenen Jahren stark ausgedünnt haben.

So verbleibt nach Abzug der Baufreigaben im Rahmen des von Bundesverkehrsminister Dobrindt auferlegten 2,7-Mrd.-Euro-Investitionsprogramms 2015 ein Volumen an baureifen Projekten in Höhe von nur rund 1 Mrd. Euro. Die Projekte verteilen sich dabei auf die Länder Bayern (56%), Hessen (27%), Thüringen (10%), Sachsen-Anhalt (4%) und Baden-Württemberg (2%). Die übrigen sieben Bundesländer verfügen anscheinend über keine weiteren baureifen Projekte.

Für die deutsche Industrie wäre es ein herber Fehlschlag, wenn Investitionsmittel aus Mangel an baureifen Projekten an den Bundesfinanzminister zurückgegeben werden müssten.

Gleichzeitig müssen das Planungs- und Genehmigungsrecht wie auch die Planungs- und Genehmigungsverfahren auf den Prüfstand gestellt werden. Wir begrüßen deshalb ausdrücklich, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein Innovationsforum Planungsbeschleunigung eingesetzt hat.

Dabei ist es aus unserer Sicht sinnvoll, dass insbesondere die folgenden Vorschläge noch einmal auf ihre Beschleunigungswirkungen abgeklopft werden:

- die Anwendung vereinfachter Genehmigungsverfahren für Ersatzbauwerke (z. B. Brücken), d. h. ob anstatt eines langwierigen Planfeststellungsverfahrens auch ein Unterbleibensentscheid oder eine Plangenehmigung ausreichend sein könnte,
- die verstärkte Anwendung von projekt- oder programmbezogenen Maßnahmen-gesetzen,
- die Prüfung umweltrechtlicher Vorgaben, z. B. an die Bereitstellung von Ausgleichsflächen, mit dem Ziel der Straffung
- die vernetzte Zusammenarbeit von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde,
- mehr Effizienz bei der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Das Bündnis „Zukunft der Industrie“ fordert die Länder auf, alle Möglichkeiten zu nutzen, um die drohenden Engpässe im Planungsbereich auch kurzfristig zu beseitigen. Dazu sind die personellen Kapazitäten aufzustocken sowie Planungs- und Genehmigungsverfahren zu vereinfachen. Darüber hinaus können Beschaffungsformen stärker genutzt werden, bei

denen Teile der Planung auch auf die bauausführende Wirtschaft übertragen werden, etwa im Rahmen von Design-and-Build-Verträgen.

2.3. An den wirtschaftlichsten Anbieter vergeben, nicht an den billigsten!

Bei der öffentlichen Auftragsvergabe ist es noch gängige Praxis der Vergabestellen, den Zuschlag auf das preislich günstigste Angebot und nicht auf das wirtschaftlichste Angebot zu erteilen. Das allein preislich günstigste Angebot kann jedoch nicht zwangsläufig eine langfristige mangelfreie Gebrauchsfähigkeit des Bauwerks sicherstellen und verursacht dann hohe Folgekosten. Zudem hemmt der reine Preiswettbewerb Innovationen bzw. Investitionen in der Bauwirtschaft und vernichtet Stammarbeitsplätze.

Als Bestandteil der „Investitionsoffensive Verkehrsinfrastruktur“ muss die Bundesregierung daher dafür Sorge tragen, dass die Maßgabe, den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot zu vergeben und nicht auf das mit dem niedrigsten Preis, in der Praxis auch tatsächlich Anwendung findet. Dies wurde auch im gerade reformierten Vergaberecht verankert: Danach ist das wirtschaftlichste Angebot dasjenige mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis, und bei der Ermittlung des Preis-Leistungs-Verhältnisses können Vergabestellen qualitative, umweltbezogene (wie zum Beispiel Energieeffizienz) oder soziale Aspekte berücksichtigen.

Das Bündnis „Zukunft der Industrie“ regt an, dass gemeinsame konkretisierende Kriterien für eine faire und wirtschaftliche Auftragsvergabe unter Preis- und Qualitätsaspekten in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe u.a. mit den betroffenen Sozialpartnern, Mitgliedern des Bündnisses „Zukunft der Industrie“ und der Bundesregierung entwickelt werden.

3. Für einen integrierten Ansatz bei der Verkehrsinfrastruktur!

Mit der Verkehrspolitik von heute werden die ökonomischen und ökologischen Weichen für morgen und übermorgen gestellt. Doch trotz einzelner, übergeordneter Leitbilder in der Verkehrspolitik werden verkehrsträgerbezogene Ziele und die sich daraus ableitenden Maßnahmen vornehmlich isoliert betrachtet. Hierdurch entstehen vermeidbare Ineffizienzen, da insbesondere Wechselwirkungen verkehrspolitischer Einzelmaßnahmen nicht genügend berücksichtigt wurden.

Das Bündnis „Zukunft der Industrie“ fordert, im Interesse von Investitionen und Arbeitsplätzen von morgen einen Gesamtansatz für die deutsche Verkehrspolitik, der stärker Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Einzelmaßnahmen und Verkehrsträgern berücksichtigt. Orientierung kann dabei das Vorgehen im „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ der Bundesregierung leisten.

Auf der Grundlage der prognostizierten Nachfrage nach Mobilität sollen Leitplanken und verlässliche Rahmenbedingungen definiert werden. Es sollen die notwendigen Ressourcen mobilisiert, die tarifpolitischen Vereinbarungen und Standards für die Beschäftigten der

Mobilitätsbranche eingehalten und wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Gesichtspunkte berücksichtigt werden.

Für das Bündnis „Zukunft der Industrie“ hat die Umsetzung solcher Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen eine vorrangige Priorität, die für Industrieunternehmen und ihre Beschäftigten eine strategische Bedeutung haben.

Beispiele aus einige IHKen und von Unternehmen



(Auszug aus Stern, Ausgabe 14, vom 27.03.2014)

.....Leiden müssen alle Autofahrer und Unternehmen, Eines hat seinen Sitz in dem kleinen Ort Hilchenbach im Siegerland. SMS Siemag ist ein weltweit bekannter Stahl- und Anlagenbauer, die Mitarbeiter konstruieren bis zu 400 Tonnen schwere Maschinenteile für Fabriken, riesige Walzenträger, zehn Meter hoch. Sie verlassen die Fabrikhalle auf dem Rücken eines Schwerlasters. „Dann beginnt das Problem“, sagt Vorstandschef Burkhard Dahmen.

400 neue Brücken. Allein in NRW

Er hält ein Blatt in die Höhe. Es zeigt eine Deutschlandkarte, darauf die Route von Hilchenbach nach Norden zum Hamburger Hafen, eine ziemlich gerade Linie, die über die Autobahnen führt. So verlief die Route seiner Walzen im Jahr 2008, 420 Kilometer, es dauerte damals eine Nacht.

Dahmen nimmt ein anderes Blatt. Sommer 2013, in der Zwischenzeit haben im ganzen Land nach und nach die Brücken schlapp gemacht. Nun sieht die Route aus, als hätte jemand Malen nach Zahlen gespielt, sie führt über kleine Kreis- und Ortsstraßen. Ampeln und Grüninseln müssen dafür weggebaut werden. Dauer: acht bis neun Tage. Und fünfmal so teuer. Dahmen klingt genervt, spricht von „wettbewerbsnachteilen“ und „Planungsdesastern“ davon, dass sehr schnell noch sehr viel mehr Unternehmen darunter leiden können, Er weiß, dass auch seine Schwertransporte den Brücken zu schaffen machen, „aber wozu zahlen wir denn unsere Steuern?“

Es hat Jahre gebraucht, aber nun sind Dahmens Probleme in den Ministerien angekommen. 808 kritische Brücken nimmt sich Ingenieur Marzahn im Auftrag des Landes seit verganginem Jahr systematisch vor, 200 hat er bereits durchgerechnet, er hat dafür eine eigene Richtlinie entwickelt, an der sich seine Kollegen in den anderen Bundesländern orientieren. Marzahn schätzt, dass die Hälfte in den kommenden 20 Jahren neu gebaut werden muss, weil die Brücken nicht mehr zu sanieren sind, Also 400 Brücken. Und das nur in NRW.

In Bayern, Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz sieht es nicht besser aus, auch wenn es noch keine Schätzungen gibt. Wenn sie in NRW 4,5 Mrd. Euro bis 2025 brauchen, wie es das NRW-Verkehrsministerium grob geschätzt hat, wie viel braucht dann Deutschland insgesamt....

Beispiel Rheinbrücke Köln

Die Rheinbrücke zwischen Köln und Leverkusen ist das wohl prominenteste Beispiel einer Überführung, die insbesondere der Belastung durch den zunehmenden Lastwagenverkehr nicht gewachsen ist. Autos dürfen den Abschnitt der Autobahn 1 nur noch mit 60 Kilometern pro Stunde befahren, für Lastwagen war die Brücke über längere Zeiträume komplett gesperrt.

Mehr als 100 Unternehmen aus allen Branchen beteiligten sich an einer Umfrage der IHK Köln zu dieser Situation. Sie setzen täglich mehr als 3.600 LKW zur Erledigung von Transportaufträgen ein. Mehr als die Hälfte der befragten Unternehmen sind demnach von der Brückensperrung sehr stark oder stark betroffen. Je nach Ziel müssen Umwege gefahren werden, die rund 35 bis 50 km länger sind als die Direktverbindungen über die A1. Die Fahrzeit beträgt im Durchschnitt etwa 38 Minuten bis zu einer Stunde mehr. In der Summe addieren sich die Kosten pro Unternehmen im Durchschnitt auf etwa 1.700 Euro täglich, die nicht ohne Weiteres an die Kunden weitergegeben werden können. Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen durch Staus und Zeitverluste lassen sich kaum beziffern. Die IHK Köln fordert daher die schnellstmögliche Umsetzung des Neubaus der Rheinbrücke und eine optimierte Baustellenkoordination, in der nur absolut notwendige Baumaßnahmen auf dem Kölner Autobahnring umgesetzt werden. Mit flexiblen Baustellen und einem kontinuierlichen Dreischicht-Betrieb kann eine deutliche Optimierung erreicht werden.

Von weiteren Defiziten der Verkehrsinfrastruktur sind in Köln viele Firmen, z.B. aus der Automobilindustrie, Chemieindustrie und anderen Wirtschaftszweigen, betroffen. Die Probleme umfassen sowohl den Pendler- als auch den Güterverkehr. Fehlende Investitionen in die Infrastruktur führen zur Überprüfung von unternehmerischen Investitionen und wirken sich so maßgeblich auf Standort- und Berufsentscheidungen von Unternehmen und Mitarbeitern aus. Sie führt aber auch zu Diskussionen über das betriebliche Mobilitätsmanagement und das Betreiben eigener Fährverbindungen für die Mitarbeiter. In Köln ist zum Beispiel der Niehler Hafen von der bröckelnden Infrastruktur betroffen. Die direkt an den Hafen anschließende Mülheimer Brücke wurde abgelastet und der Warentransport auf die rechtsrheinische Seite deutlich erschwert. Die IHK Köln hat hierzu als Projektpartner von der Logistikregion Rheinland e.V. das "Bahnsuttle-Projekt" gestartet, das die Realisierungschancen untersucht, großräumig Container bzw. Waren aus dem Hafen mit der Bahn statt mit dem Lkw an die rechtsrheinischen Zielorte zu transportieren und so die Brücken zu entlasten.

Coswig (Sachsen - Anhalt): Unzureichende Anbindung an Verkehrsstrassen

Der ländliche Raum in den neuen Bundesländern wird angesichts der sich dynamisch verändernden Rahmenbedingungen (Globalisierung, Digitalisierung, demografischer Wandel, unzureichendes Wirtschaftswachstum etc.) vor besondere Herausforderungen gestellt. Förderstrategische Ansätze auf Bundesebene sind auf die konzentrierte Unterstützung (Förderung) weniger Entwicklungszentren („Leuchttürme“) ausgerichtet. Das Risiko der „Abkopplung“ vor allem von staatlichen Interventionen auf den Gebieten Infrastruktur sowie Forschung und Entwicklung ist offensichtlich. Ländliche Regionen müssen

Netzwerk Zukunft der Industrie e.V.

Präsidium: Brigitte Zypries, Ingo Kramer, Jörg Hofmann *** Vorsitzende des Vorstandes: Dr. Markus Kerber, Frank Iwer
Geschäftsführende Vorstandsmitglieder: Armin Schild, Markus Schulz
Geschäftsstelle: Mauerstraße 83-84, 10117 Berlin *** Telefon: +49 30 516 95 6860 *** E-Mail: info@n3tzwerk.org
Internet: www.n3tzwerk.de und www.ihre-industrie.de

also eigene Strategien entwickeln und sich auf Schwerpunkte konzentrieren, die für eine nachhaltige Stärkung des jeweiligen Standortes von vorrangiger Bedeutung sind.

Der Landkreis Wittenberg bildet einen Teil des vor allem im 20. Jahrhundert entstandenen „Mitteldeutschen Industriereviers“. Grundsätzlich ist die geografische „Ferne“ von den Wachstumsräumen in Berlin und Umland, Leipzig-Halle, Sächsische Metropolregion, Thüringer Städtekette Jena-Erfurt-Eisenach ein Nachteil für den Landkreis, der nur über die Einbindung in nationale Verkehrsinfrastrukturnetze gemildert werden kann. Doch genau diese Anbindung fehlt und hemmt so die wirtschaftliche Entwicklung.

In Sachsen-Anhalt sind im Bereich der Elbe keine neuen Übergänge geschaffen worden (im Gegensatz zum Freistaat Sachsen). Vor allem der Raum Jessen leidet unter dieser „Abschneidung“ vom Wachstumsraum Leipzig-Halle. Der gesamte östliche Teil des Landkreises weist nach wie vor eine unbefriedigende Anbindung an das BAB-Netz auf. Über Ortsumgehungen (u.a. Coswig, Nordumgehung Wittenberg) könnte der Nachteil mittelfristig spürbar abgebaut werden.

Das Beispiel B 187: Die Straße hat eine Länge von 70,3 km und verläuft beginnend in Dessau-Roßlau nördlich der Elbe nach Schönwalde in Brandenburg. Vor Coswig kreuzt die B 187 die Bundesautobahn 9 (Anschlussstelle 8). Sodann wird ein großes Gewerbegebiet erreicht. Durch den unzureichenden Ausbauzustand der B 187 Coswig - Jessen kommt es immer wieder zu erheblichen Verkehrsbehinderungen. Zwar ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eine nördlich verlaufende Ortsumgehung vorgesehen (VB des BVWP 2030). Doch deren Umsetzung liegt in weiter Ferne. Für die ansässigen Wirtschaftsbetriebe wie für die Stadt- und Raumentwicklung führen Defizite der bestehenden Verkehrsanbindung, die fehlende Planungssicherheit bei bereits projektierten Maßnahmen und die strukturell unbefriedigende Verkehrsanbindung zu erheblichen Risiken und Nachteilen.

In Sachsen - Anhalt muss insgesamt das erreichte Niveau der Verkehrsinfrastruktur gesichert werden und weitere Netzengpässe sind mittel- und langfristig zu beseitigen. Der Schwerpunkt muss dabei in der bedarfsgerechten Instandsetzung der über 400 km Bundesautobahnen und über 2.200 km Bundesstraßen liegen. Dort sind trotz der bisherigen Instandhaltungs-, Aus- und Neubaumaßnahmen aktuell 16 % der Bundesstraßen sanierungsbedürftig.

Bayerisches Chemiedreieck: Schleppender Ausbau der ABS 38 und der A 94 für den Güterverkehr

Das Bayerische Chemiedreieck (ChemDelta Bavaria) ist eine Region im Südosten Bayerns, in der über 20 Unternehmen mit rund 20.000 Beschäftigten über 10 Mrd. Euro Umsatz jährlich erwirtschaften. Mit ca. 50 Prozent der bayerischen Chemiebeschäftigten werden somit über sechs Prozent des deutschen Chemieumsatzes erzielt. Rund 4 Mrd. Euro Investitionen wurden in den letzten Jahren getätigt. Innerhalb des gedachten Dreiecks von ChemDelta Bavaria sind heute sieben Wirtschaftsstandorte angesiedelt - vom klassischen Chemiestandort bis zum Industrie- und Chemiapark. Das „ChemDelta Bavaria“ kann als Schlüsselregion für die weltweite chemische Industrie im Zentrum Europas bezeichnet werden.

Rohöl gelangt als Rohstoff für die Produktionsanlagen des petrochemischen Werkes der OMV Deutschland via Triest über die Transalpine Ölleitung (TAL) und eine eigene unterirdische Rohrleitung in das Werk nach Burghausen. Mineralölprodukte werden auch über eine Produktpipeline in den Raum München und zum Flughafen München geliefert. Mit der 2012 in Betrieb gegangenen Ethylen-Pipeline Süd (EPS) wurde dem ChemDelta Bavaria der Zugang zum nordwesteuropäischen Ethylenverbund eröffnet - mit der Perspektive als Drehscheibe eines gesamteuropäischen Pipelinenetzes. Ein wichtiger Standortvorteil der angesiedelten Chemie-Unternehmen ist ihr ausgereiftes Verbundsystem. Innerhalb der Produktionsstandorte wie auch zwischen ihnen werden Stoff-, Energie- und Rohstoff-Verbundsysteme betrieben, die Menschen und Umwelt so gering wie möglich belasten.

Als vernetzte Chemieregion mit mehreren Standorten nutzt sie die ökonomischen und ökologischen Vorteile produktionsintensiver Unternehmen durch ein leistungsfähiges Transportnetz: Pipeline, Straße und Schiene sichern die Wirtschaftskraft der Region und ermöglichen, den Erwartungen der Kunden an "just-in-time"-Lieferfristen gerecht zu werden. Immerhin passieren rund sechs Millionen Tonnen Güter jährlich die Tore der Chemiewerke. In der Folge werden auch die Produktionskapazitäten zunehmen und die Menge der hergestellten Güter. Für die standortinterne Struktur sorgen die Unternehmen selbst. Die Straßen- und Eisenbahnverbindungen dieser Entwicklung anzupassen und mit ihr Schritt zu halten, ist jedoch Aufgabe der Bahn und des Staates.

"Die strategische Lage der Region und der Verbund der angesiedelten Unternehmen bieten auch für die Zukunft hervorragende Voraussetzungen, aber nur, wenn die Infrastruktur mit diesem Wachstum Schritt hält", sagt Dr. Bernhard Langhammer, Geschäftsleitung InfraServ GmbH & Co. Gendorf KG.

Längst sind Straßen und Bahnstrecken völlig überlastet. Immer wieder kommt es im Güterverkehr zu zeitraubenden Engpässen. Mit Fahrzeiten von fünf Stunden vom Wacker-Werk Burghausen bis Salzburg oder vier Stunden bis München-Ost stößt die Schiene im derzeitigen Ausbaustand an ihre Kapazitätsgrenzen. Bis zum Rhein-Hafen Ludwigshafen ist ein Container auf der Schiene 30 Stunden unterwegs, auf der Straße 10. Beim Transport von 2,5 Millionen Tonnen Gütern auf der Straße werden 28.000 Tonnen CO₂ erzeugt, auf der Schiene nur 4.000 Tonnen.

Auch wenn die Industrie ihre Transporte weitgehend über die Schiene abwickelt, ist eine moderne Autobahnverbindung unabdingbar. Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze der gesamten Region hängen auch von einem leistungsfähigen Verkehrsnetz ab. Allein aus diesem Grund ist die rasche Fertigstellung der Autobahn A 94 dringend erforderlich. Als wichtige Ost-West-Achse Europas wird sie anstelle der völlig überlasteten Bundesstraße B 12 endlich den nationalen und internationalen Verkehrsströmen gerecht werden. Zugleich wird dadurch eine direkte Autobahnanbindung nach Linz und Wien geschaffen. Ebenso wichtig ist auch eine Autobahnverbindung in Nord-Süd-Richtung.

Im Februar dieses Jahres startete das Bauprojekt für die A94, die von München durch das Chemiedreieck in Richtung Landkreis Passau führen wird. Der 33 Kilometer lange Abschnitt soll bis 2019 fertig sein. Damit wird die extrem stau- und unfallträchtige B12 gravierend entlastet. Der geplante Ausbau der A94 bis zur A3-Anschlussstelle Pocking in Richtung Passau

bindet die Unternehmen im Chemiedreieck besser an das übrige deutsche Fernstraßennetz an, etwa an die A3.

Um die Lage weiter zu verbessern, muss die Bahnstrecke von Burghausen über Mühldorf nach München zweigleisig ausgebaut, und von Diesel- auf Elektroloks umgestellt werden. Der schleppende Ausbau der ABS 38 von München über Mühldorf - Tüßling (Abzweigung zum Bayerischen Chemiedreieck nach Burghausen) bis nach Freilassing gefährdet den Erfolg der Region. So hat zum Beispiel die Fa. Wacker hat in den vergangenen Jahren mehrfach auf die hohe Bedeutung einer leistungsfähigen Autobahn- und Schienenanbindung für deren Logistik hingewiesen. Künftig könnten Investitionen anderenorts erfolgen, falls die A 94 nicht zeitnah (neu) gebaut bzw. die Schienenstrecke ABS 38 nicht zeitnah für den Schienengüterverkehr ertüchtigt wird. Mittlerweile ist die ABS 38 in Planung. Stufe 1 + 2 sind abgeschlossen.

Beide Maßnahmen sind im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 auch vorgesehen und gehören zum „vordringlichen Bedarf“, sodass die Planung für die Bauprojekte eigentlich sofort beginnen kann. Obwohl der in der Region ersehnte vollständig zweigleisige Ausbau bis Freilassing und Salzburg nicht enthalten ist, würde der Ausbau der Bahnstrecke München–Burghausen eine Erhöhung der Transportkapazitäten versprechen. Außerdem würde sich die Ausfallsicherheit des Bahnverkehrs bei Zweigleisigkeit erheblich verbessern. Die Strecke Tüßling – Burghausen wird elektrifiziert. Die Achslast wird von 20,5 auf 22,5 Tonnen erhöht. Aus Sicht des BMVI, IHK und die Wirtschaft fordern einen zweigleisigen Ausbau.