

Chemie – Verbindungen über die Grenze

ChemDelta Bavaria und Wirtschaftsraum Oberösterreich im Gespräch – Analyse der Verkehrsströme

Burghausen. Erfahrungsaustausch und Zusammenarbeit von Unternehmen der Industrie im Bayerischen Chemiesiedleck und in Oberösterreich nehmen konkrete Formen an. Im Mittelpunkt des jüngsten Treffens von Branchenvertretern aus Oberösterreich und aus der Initiative ChemDelta Bavaria standen Themen der Logistik, der Verkehrsinfrastruktur, aber auch Möglichkeiten, Synergien über die Grenze hinweg zu nutzen und enger zusammenzuarbeiten. Große Anerkennung auf bayerischer Seite fand die österreichische Organisation im Kunststoff-Cluster, dem größten Kunststoff-Netzwerk in Europa. Internet: www.Kunststoff-Cluster.at

Das Kunststoff-Cluster präsentierte Prof. Dr. Jürgen Karl Miethling von der Wirtschaftskammer Oberösterreich als ein leistungsfähiges Forum für Kooperation und Innovation von

insgesamt 596, darunter auch 51 deutschen Partnerunternehmen. Insgesamt erzielten die Partnerunternehmen einen Umsatz von rund 14,9 Milliarden Euro und beschäftigten etwas über 60 000 Mitarbeiter.

180 der beteiligten Unternehmen haben ihren Sitz in Oberösterreich, 79 in Niederösterreich, 25 Unternehmen in Salzburg, zwei in der Schweiz und je ein Unternehmen in den USA und in Liechtenstein. Gegründet wurde das Kunststoffcluster im Jahr 1999. Die Finanzierung erfolgt über Mittel der österreichischen Bundesländer Ober- und Niederösterreich sowie Salzburg und Leistungsbeiträgen der Mitglieder.

Die aktuelle Wirtschaftskrise trifft die Unternehmen im Nachbarland in vergleichbarer Ausprägung wie im Bayerischen Chemiesiedleck mit ebenso einheitlichen Trends: Produktionsbereiche, die der Automobilindustrie zuliefern, sind schwer

betroffen, Produktionsbereiche für den Pharma- und Konsumbereich sind kaum betroffen. Gut laufen auch Kunststoffe für medizinische Anwendungen und hochwertige Verpackungen. In der Bauchemie zeichnet sich derzeit eine leichte Erholung ab, allerdings lässt sich keine verlässliche Prognose für den weiteren Verlauf des Jahres abgeben.

Zur Analyse der Verkehrssituation für den gemeinsamen Wirtschaftsraum Oberösterreich und Bayerisches Chemiesiedleck wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretern aus der Industrie aus Bayern und Österreich sowie aus der IHK für München und Oberbayern und der Wirtschaftskammer Oberösterreich gebildet. Arbeitsziele sind eine Analyse des Ist-Zustandes mit Aufzeigen der Verkehrsmengen auf den Verbindungen zwischen Bayern und Oberösterreich – auf Straßen, Autobahnen und Schienen, darauf aufbauend die

Entwicklung denkbarer Szenarien mit einem Zeithorizont bis 2020 und auch ein Blick auf die Frachtmöglichkeiten auf der Donau. Für die Unternehmen in Oberösterreich ist diese Wasserstraße eine wichtige Verkehrsader.

Eine Analyse für das Chemiesiedleck zeigte, dass das Mengenaufkommen im Chemiesiedleck auf der Schiene von derzeit rund drei Millionen Jahrestonnen auf rund sechs Millionen Jahrestonnen ansteigen wird.

Ein Blick auf die Streckenbelastung zwischen Burghausen und Mühldorf zeigt für das Jahr 2006 im Abschnitt Burghausen – Kastl täglich 12 Regelgüterzüge, im Abschnitt Kastl – Tüßling 19 Regelgüterzüge und im Abschnitt Tüßling – Mühldorf 24 Regelgüterzüge. Für das Jahr 2015 wird gemäß dem von der Bahn im Jahr 2007 präsentierten Masterplan Güterverkehr ein Anstieg erwartet – auf bis zu 40,

61 und 66 Güterzüge je Tag in den jeweiligen Abschnitten.

Auch dem in Burghausen projektierten öffentlichen Terminal für den kombinierten Verkehr kommt nach Meinung der Experten eine zentrale Rolle in der Umverteilung der Gütermengen von der Straße auf die Schiene zu. Die geplante Umschlagkapazität in der ersten Ausbaustufe liegt bei 40 000 Einheiten, in einer zweiten Ausbaustufe bei rund 72 000 Einheiten.

Werden diese Möglichkeiten in Bezug gesetzt zur Entwicklung der Lkw-Zahlen auf der Verkehrsachse München – Passau, so zeigt sich zum einen ein im Jahr 2008 gemessenes und auf das Gesamtjahr hochgerechnetes Verkehrsaufkommen von rund 1,1 Millionen Lkw und eine Steigerung gegenüber von 2005 um etwa 44 Prozent. Zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf die Schiene gibt alleine schon deshalb keine Alternative. – ede