



Metropolregion Nürnberg – Erfordernisse für eine optimale Verkehrsinfrastruktur aus Sicht der Wirtschaft

Fortschreibung 12-Punkte-Programm Verkehr
der Industrie- und Handelskammern in der Metropolregion



Inhaltsverzeichnis

Projekt 1

A 3 Ausbau Aschaffenburg–Würzburg–
Nürnberg–Regensburg–Passau
als Teil des TEN Brüssel – Wien **Seite 5**

Projekt 2

A 6 Ausbau Heilbronn–Nürnberg
als Teil des TEN Paris–Prag **Seite 8**

Projekt 3

A 73 Erhöhung der Leistungsfähigkeit
Nürnberg–Forchheim **Seite 10**

Sonderkapitel

Stauursachen und Staukosten
auf Autobahnen **Seite 13**

Projekt 4

Verlängerung der A 70 in Ost- und Westrichtung als
Teil der Magistrale Würzburg–Schweinfurt–
Bamberg–Prag **Seite 18**

Projekt 5

Direkte Anbindung des internationalen
Airports Nürnberg an die A 3 **Seite 20**

Projekt 6

Aus- und Neubau der ICE Hochgeschwindigkeits-
Trasse Nürnberg–Bamberg–Coburg–Erfurt als Teil
des TEN 1 Palermo–Stockholm **Seite 23**

Projekt 7

Verbesserung der Schienenverbindung
Frankfurt–Würzburg–Nürnberg–Regensburg–
Passau–Wien **Seite 27**

Projekt 8

Verbesserung der Schienenverbindungen

- Nürnberg–Prag/Dresden
(als Teil des TEN 22)
- Leipzig–Hof–Regensburg
(als Teil Ostkorridor DB) **Seite 29**

Projekt 9

Ausbau des S-Bahn-Netzes
der Metropolregion (Stufe 2 + 3) **Seite 32**

Projekt 10

Donauausbau Straubing–Vilshofen und
Mainausbau Würzburg–Bamberg als Teil
des TEN 18 Rotterdam–Konstanza **Seite 35**

Projekt 11

Ausbau des Kombinierten Verkehrs
in der Metropolregion **Seite 38**

Projekt 12

Erhalt und Ausbau des Geschäfts- und Werkflug-
verkehrs in der Metropolregion **Seite 40**

Gesamtübersichtskarte der Projekte **Seite 2–3**
Übersichtskarte der Autobahnprojekte **Seite 4**
Übersichtskarte der Schienenprojekte **Seite 22**

Die nachfolgende Broschüre enthält eine Aktualisierung des „12-Punkte-Programms Verkehr“. Es wurde in 2007 erstmals von den Industrie- und Handelskammern in Bayreuth, Coburg, Nürnberg, Regensburg und Würzburg aufgelegt.

Die IHKs stellen darin die wichtigsten Infrastrukturprojekte für Straße, Schiene, Wasser und Luft in der Europäischen Metropolregion Nürnberg (EMN) dar. Auswahlkriterien waren eine überregionale Ausstrahlung, die Korridorfunktion für transeuropäische Netze, ein internationaler Charakter und die Berücksichtigung eines Mix der Transportwege. Einzige Ausnahme sind die S-Bahn-Projekte, die innerhalb der Metropolregion ein wichtiges integrierendes Element darstellen.

Seit Bestehen der EMN haben die IHKs eng zusammengearbeitet und zur Fortentwicklung der Projekte beigetragen. Die größten Etappensiege waren in den vergangenen drei Jahren die Lückenschlüsse an der A 6 zwischen Amberg und Waidhaus und die Fertigstellung der A 73 im Raum Lichtenfels/Coburg bis Suhl. Darüber hinaus wurde die zweite Stufe des Terminals für den kombinierten Ladeverkehr im Nürnberger Güterverkehrszentrum abgeschlossen, was seitdem eine Umschlags-Kapazität von fast 500.000 Containern pro Jahr vorweist.

Die Notwendigkeit eines Ausbaus des Autobahnnetzes haben die IHKs mit einer eigenen Erhebung zum Thema Stau und Staukosten unterstrichen. Die Ergebnisse und die sich daraus ergebenden Handlungsempfehlungen werden in dieser Broschüre im Sonderkapitel Stau kurz vorgestellt.

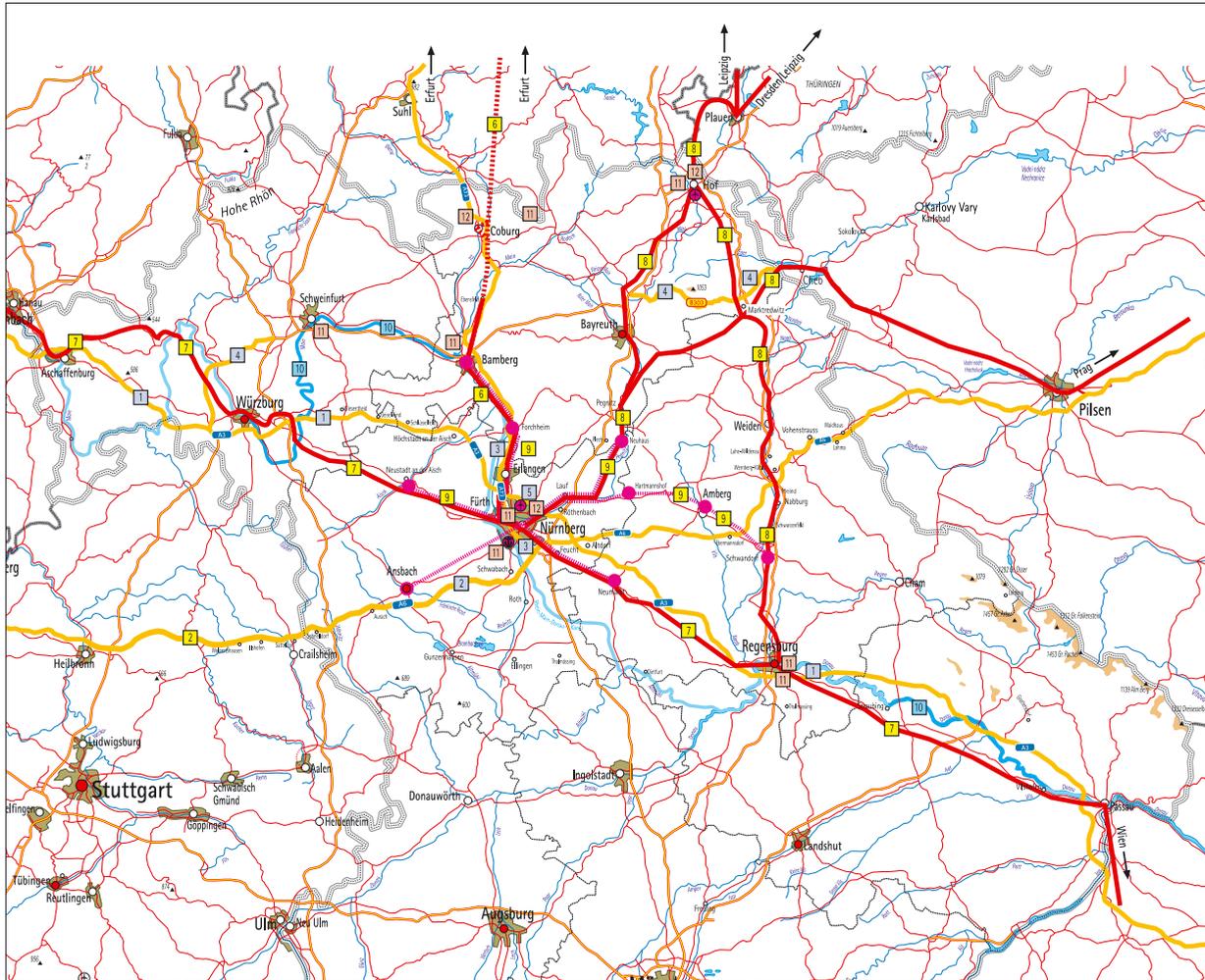
Eine gute Verkehrsanbindung gehört neben qualifizierten Arbeitskräften zu den wichtigsten Standortfaktoren einer Wirtschaftsregion. Der wirtschaftliche Erfolg der Metropolregion hängt in hohem Maße von einem guten Zusammenspiel von Mittel- und Großstädten und ländlichem Raum ab. Führungsvorteile der Großstädte können weit in die Region ausstrahlen und umgekehrt. Doch diese win-win-Situation tritt nur ein, wenn in der gesamten Region eine optimale Verkehrsinfrastruktur gegeben ist.

Die Broschüre informiert Entscheidungsträger aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung und dient als griffige Argumentationsbasis für die zügige Umsetzung der geforderten Neu- und Ausbaumaßnahmen.

Bayreuth, Coburg, Nürnberg, Regensburg, Würzburg im Juli 2011

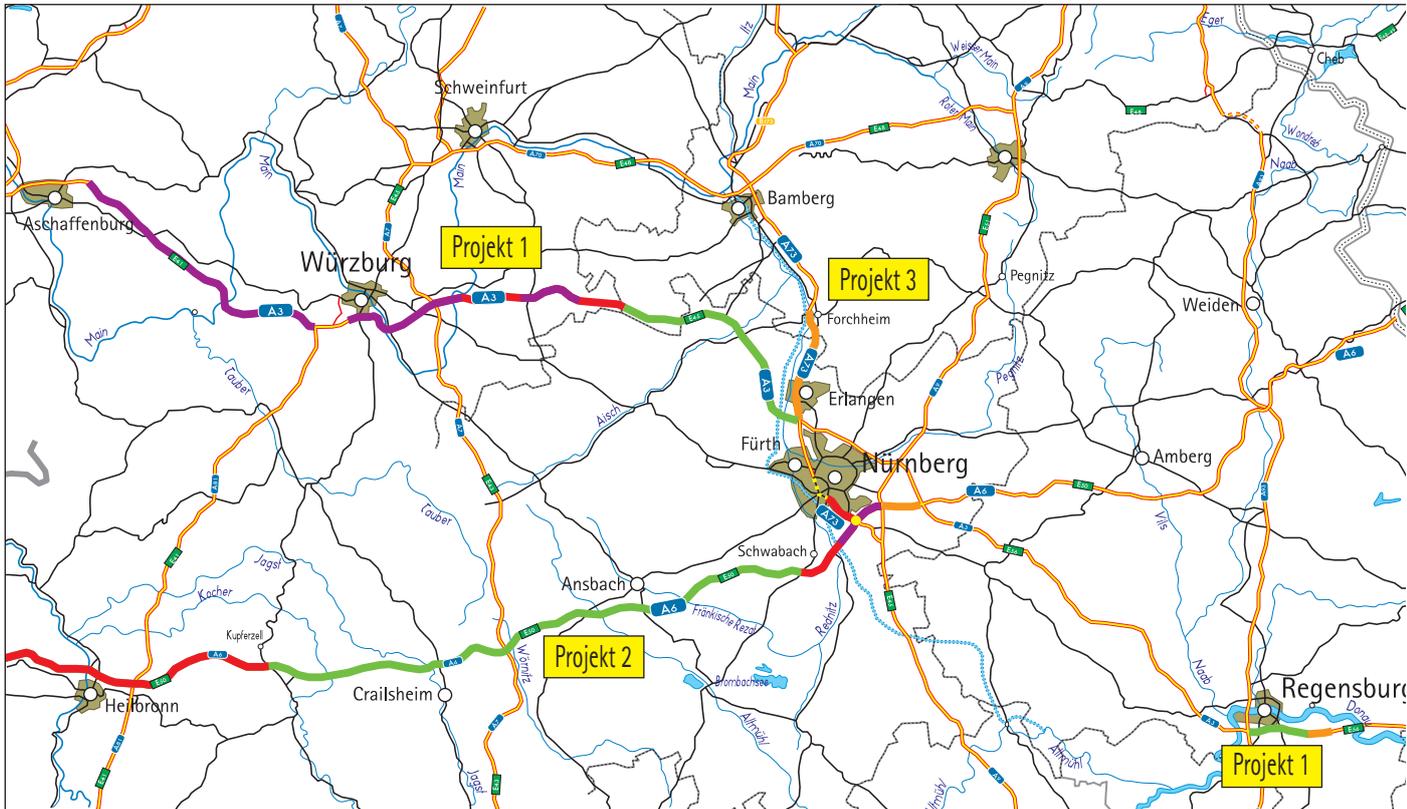
Übersicht der Projekte

12 Verkehrsprojekte für die Metropolregion Nürnberg



- 1 A 3 Ausbau Aschaffenburg–Würzburg–Nürnberg–Regensburg–Passau als Teil des TEN Brüssel–Wien
- 2 A 6 Ausbau Heilbronn–Nürnberg als Teil des TEN Paris–Prag
- 3 A 73 und Frankenschnellweg: Erhöhung der Leistungsfähigkeit Nürnberg–Forchheim
- 4 Verlängerung der A 70 in Ost- und Westrichtung als Teil der Magistrale Würzburg–Schweinfurt–Bamberg–Prag
- 5 Direkte Anbindung des internationalen Airports Nürnberg an die A 3
- 6 Aus- und Neubau der ICE Hochgeschwindigkeits-Trasse Nürnberg–Bamberg–Coburg–Erfurt als Teil des TEN 1 Palermo–Stockholm
- 7 Verbesserung der Schienenverbindung Frankfurt–Würzburg–Nürnberg–Regensburg–Passau–Wien
- 8 Verbesserung der Schienenverbindungen
 - Nürnberg–Prag/Dresden (als Teil des TEN 22)
 - Leipzig–Hof–Regensburg (als Teil Ostkorridor DB)
- 9 Ausbau des S-Bahn-Netzes der Metropolregion (Stufe 2 + 3)
- 10 Donauausbau Straubing–Vilshofen und Mainausbau Würzburg–Bamberg als Teil des TEN 18 Rotterdam–Konstanz
- 11 Ausbau des Kombinierten Verkehrs in der Metropolregion
- 12 Erhalt und Ausbau des Geschäfts- und Werkflugverkehrs in der Metropolregion

Übersicht der Autobahn-Projekte



Legende:

- Baurecht vorhanden bzw. in Bau
- vordringlicher Bedarf
- weiterer Bedarf mit Planungsrecht
- weiterer Bedarf

Erläuterung zu den Einstufungen im Bundesverkehrswegeplan 2003

Vordringlicher Bedarf:	es besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag
Weiterer Bedarf mit Planungsrecht:	planerische Vorbereitung vor 2015 möglich
Weiterer Bedarf:	gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit ist nachgewiesen, überschreitet jedoch Finanzrahmen; Bedarfsplanung nur in begründeten Ausnahmefällen mit Einwilligung des Bundesverkehrsministeriums



Die A 3 ist die zweitlängste Autobahn Deutschlands und eine äußerst wichtige internationale Straßenverkehrsverbindung. Sie verbindet Nürnberg mit dem Rhein-Main-Gebiet im Westen und mit den bayerischen und österreichischen Donaustädten im Südosten.

Zwei Teilabschnitte der A 3 befinden sich im besonderen Fokus der IHKs in der Europäischen Metropolregion Nürnberg.

• Aschaffenburg – Nürnberg

Im Bereich Aschaffenburg bis Nürnberg verfügt die A 3 in den Ballungsräumen über ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von über 90.000 Kraftfahrzeugen (Kfz). Davon sind durchschnittlich 14.000 Fahrzeuge Lkw, was je nach Streckenabschnitt einen Lkw-Anteil von 16 bis 21 Prozent ergibt. Besonders diese Abschnitte sind erheblich staugefährdet. Bereits kleine Beeinträchtigungen z. B. durch liegengeliebene Fahrzeuge oder Unterhaltungsarbeiten führen zu schweren Behinderungen des flüssigen Verkehrs. Bis zum Jahr 2025 soll die tägliche Belastung weiter ansteigen.

Besonders betroffen ist der Teilabschnitt vom Autobahnkreuz (AK) Fürth/Erlangen bis AK Nürnberg mit einer täglichen Verkehrsbelastung von bis zu 1 00.000 Kfz pro Tag und der Abschnitt Ausfahrt (AS) Würzburg/Heidingsfeld bis AS Würzburg/Randersacker

• Nürnberg – Passau

Der südöstliche Abschnitt der A 3 ist Bestandteil der zentralen Verkehrsachse nach Österreich und weiter nach Südosteuropa. Erhebliche Kapazitätsengpässe ergeben sich vor allem im Bereich Regensburg. Dort hat der Verkehr seit 1990 sehr stark zugenommen und liegt mittlerweile werktäglich bei 74.000 Fahrzeugen. Zu den abendlichen Spitzenstunden wurden 3.800 Kfz pro Stunde jeweils in beide Richtungen gezählt. Regelmäßige Staus in der Nähe des Autobahnkreuzes Regensburg sind deshalb an der Tagesordnung. Die Prognose für 2025 geht von ca. 90.000 Kfz in 24 Stunden aus.

Status im Bundesverkehrswegeplan (und weiteren Abstimmungen)

- Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wurde die Strecke von Aschaffenburg-West bis Schlüsselfeld als vordringlicher Bedarf eingestuft.
- Im Abschnitt von Schlüsselfeld bis zum Autobahnkreuz Fürth/Erlangen ist der Ausbau nur als weiterer Bedarf mit Planungsrecht aufgenommen.
- Der Abschnitt AK Regensburg bis Neutraubling befindet sich im Status weiterer Bedarf mit Planungsrecht.
- Der Bereich Neutraubling bis Rosenhof ist im weiteren Bedarf eingestuft. Aufgrund des verkehrlichen und planerischen Zusammenhangs hat das Bundesverkehrsministerium aber die Erlaubnis erteilt, auch diesen Streckenabschnitt bereits zu planen.

Länge und kalkulierte Kosten (Stand 2011)

- Aschaffenburg-West bis Schlüsselfeld: 137,0 km, 1,5 Mrd. Euro
- Schlüsselfeld bis AK Fürth/Erlangen: 36 km, 420 Mio. Euro
- AK Regensburg bis Neutraubling: 12,0 km, 120,6 Mio. Euro
- Neutraubling bis Rosenhof: 3,3 km, 19,3 Mio. Euro

A 3 Ausbau Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau als Teil des TEN Brüssel – Wien

Aktueller Stand 2011 (siehe Karte)

- Im Abschnitt Aschaffenburg bis Biebelried besteht auf einer Länge von 94 km durchgängig Baurecht. 20 km sind inzwischen fertiggestellt. Weitere 33 km sind in Bau. Der Zuwachs an Bautätigkeit ist insbesondere den Konjunkturpaketen I und II zu verdanken.
- Im Abschnitt Biebelried bis Schlüsselfeld ist auf 14 km bereits Baurecht vorhanden.
- Zwischen Schlüsselfeld und dem AK Fürth/Erlangen sowie im Bereich Regensburg sind Vorentwürfe in Aufstellung bzw. Planfeststellungsverfahren in Vorbereitung.
- Der Standstreifen zwischen AK Regensburg und der AS Regensburg-Universität ist zum durchgehenden Verflechtungsstreifen ummarkiert und für den Verkehr freigegeben worden.



A 3 Ausbau Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau als Teil des TEN Brüssel – Wien

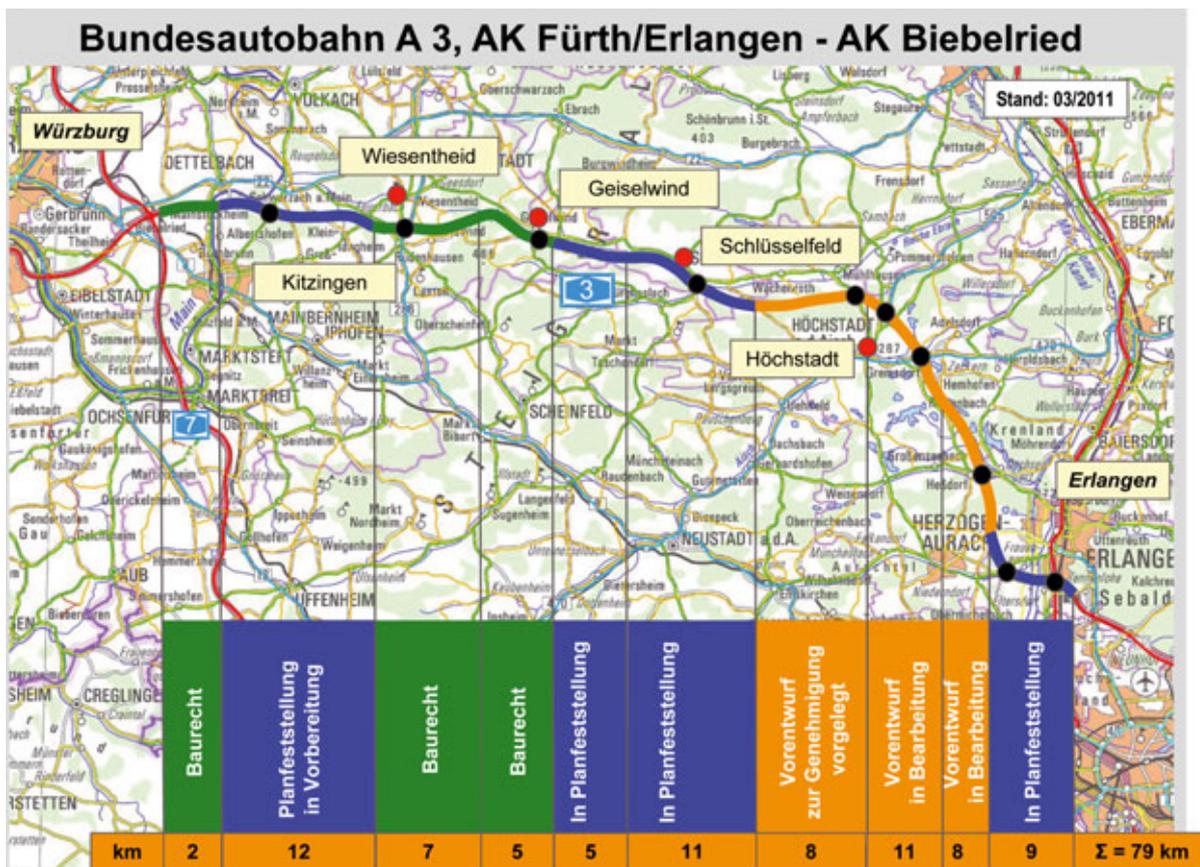
Forderung der IHKS

Die IHKS sind erfreut über die starken Baumaßnahmen im Raum Würzburg/Aschaffenburg. Um diese europäische Verkehrsader aber effizienter zu machen, müssen **alle Teilabschnitte** des vordringlichen Bedarfs bald möglichst angepackt und fertiggestellt werden.

Gleichzeitig muss eine Aufwertung der Anschlussprojekte stattfinden, die sich bisher noch im Status „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ befinden. Der Abschnitt Schlüsselfeld bis AK Fürth/ Erlangen muss bei der nächsten Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans aufgestuft werden, und somit die gesamte Strecke Aschaffenburg bis Nürnberg den Status „vordringlicher Bedarf“ erhalten.

Nur wenn die A 3 auf ihrer kompletten Länge zwischen Frankfurt und Nürnberg sechsstreifig ausgebaut ist, gehören Staus und Verzögerungen der Vergangenheit an.

Weiter nach Passau ergeben sich besonders im Raum Regensburg mehrere Abschnitte, die bald möglichst auf sechs Streifen zu erweitern sind. Besonders dringlich sind Ausbaumaßnahmen im Abschnitt AK Regensburg bis Rosenhof.





Die A 6 stellt eine der bedeutendsten europäischen West-Ost-Verbindungen dar. Auf mehr als 1.000 km verbindet sie als E 50 Paris mit Prag. Die A 6 ist in der Liste der „Transeuropäischen Verkehrsnetze – Vorrangige Projekte“ der Europäischen Union enthalten. Damit wird dem Ausbau dieser Autobahn, ähnlich den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit, hohe Priorität eingeräumt.

Die hohe Verkehrsdichte im Bereich Heilbronn bis Nürnberg führt oft bis an die Grenzen der Belastung einer vierstreifigen Autobahn. Regelmäßige Staus sind an der Tagesordnung. 2008 ereigneten sich auf dieser stark befahrenen Strecke

südlich Nürnbergs 60% mehr Unfälle als im bayerischen Durchschnitt, die zum Teil auf Baustellenverkehr, aber auch auf die insgesamt hohe Belastung zurückzuführen waren. Je nach Streckenabschnitt liegt der Lkw-Anteil im bayerischen Teil der A 6 bei bis zu 23 Prozent am Tag. Im Bereich Roth bis Nürnberg beträgt das Verkehrsaufkommen durchschnittlich 75.000 Kfz pro Tag.

Und es wird noch schlimmer: Für das Jahr 2025 wird ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von bis zu 100.000 Fahrzeugen im genannten Abschnitt prognostiziert.

Status im Bundesverkehrswegeplan

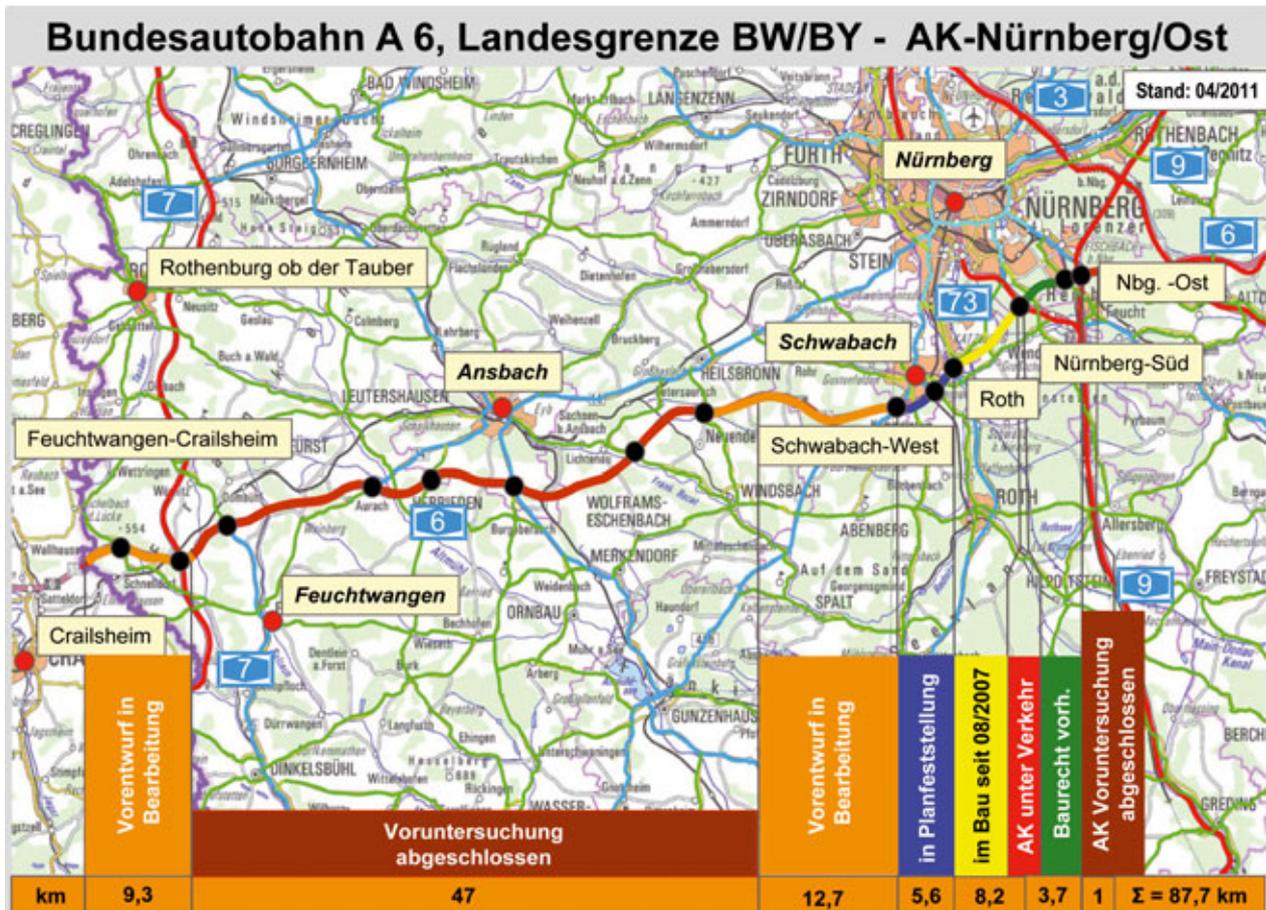
- Der Streckenabschnitt Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis Schwabach-West wurde in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht aufgenommen.
- Der Ausbau der Teilstrecke Schwabach-West bis AK Nürnberg-Ost ist als vordringlich eingestuft.
- Die Strecke AK Nürnberg-Ost bis zum AK Altdorf befindet sich nur im weiteren Bedarf.

Länge und kalkulierte Kosten

- Landesgrenze bis Schwabach-West: 69 km, 335 Mio. Euro
- Schwabach-West bis AK Nürnberg-Ost: 18,0 km, 150 Mio. Euro
- AK Nürnberg-Ost bis AK Altdorf: 7,4 km, 40 Mio. Euro



A 6 Ausbau Heilbronn – Nürnberg als Teil des TEN Paris – Prag



Aktueller Stand 2011

- Der Streckenabschnitt Roth bis AK Nürnberg-Süd wird im Herbst 2011 fertiggestellt sein.
- Für den Bereich zwischen dem AK Nürnberg-Süd und dem AK Nürnberg-Ost liegt Baurecht vor.
- Für den Ausbau zwischen Schwabach-West und Roth läuft das Planfeststellungsverfahren.
- Für den Abschnitt Schwabach-West bis Landesgrenze bei Crailsheim sind die Voruntersuchungen abgeschlossen und die ersten Vorentwürfe in Bearbeitung.
- Erstmals wurde im nordbayerischen Autobahnbau ein sogenannter Funktionsbauvertrag geschlossen. Ein beauftragtes Unternehmen sorgt 25 Jahre lang für einen technisch einwandfreien und verkehrssicheren Zustand des Autobahnabschnittes zwischen der AS Roth und dem AK Nürnberg-Süd. Die Streckenkontrolle und -unterhaltung sowie der Winterdienst verbleiben bei der Autobahnmeisterei Fischbach.

Forderung der IHKS

Der im Jahr 2008 erfolgte Lückenschluss in der Oberpfalz ist Ergebnis beständiger Forderungen der IHKS und damit ein großer Erfolg. Seitdem ist die A 6 eine durchgängige Top-Ost-West-Verbindung innerhalb Europas.

Die IHKS begrüßen die Baufortschritte im Bereich des Autobahnkreuzes Nürnberg-Süd. Es müssen aber **alle** Projekte im Raum Nürnberg aus dem vordringlichen Bedarf finanziert, angepackt und zügig realisiert werden. Für den Streckenabschnitt Schwabach-West bis Landesgrenze bei Crailsheim muss das vorhandene Planungsrecht genutzt werden, um zügig baureife Projekte zu erhalten.

In naher Zukunft muss die A 6 zwischen Heilbronn und Nürnberg **auf ihrer gesamten Länge** sechsstreifig ausgebaut werden.

Nur ein durchgehender Ausbau schafft die Voraussetzungen für eine leistungsfähige europäische Querverbindung und trägt den Anforderungen des bestehenden und zwingend hinzukommenden Verkehrsaufkommens Rechnung.

A 73 und Frankenschnellweg: Erhöhung der Leistungsfähigkeit Nürnberg – Forchheim

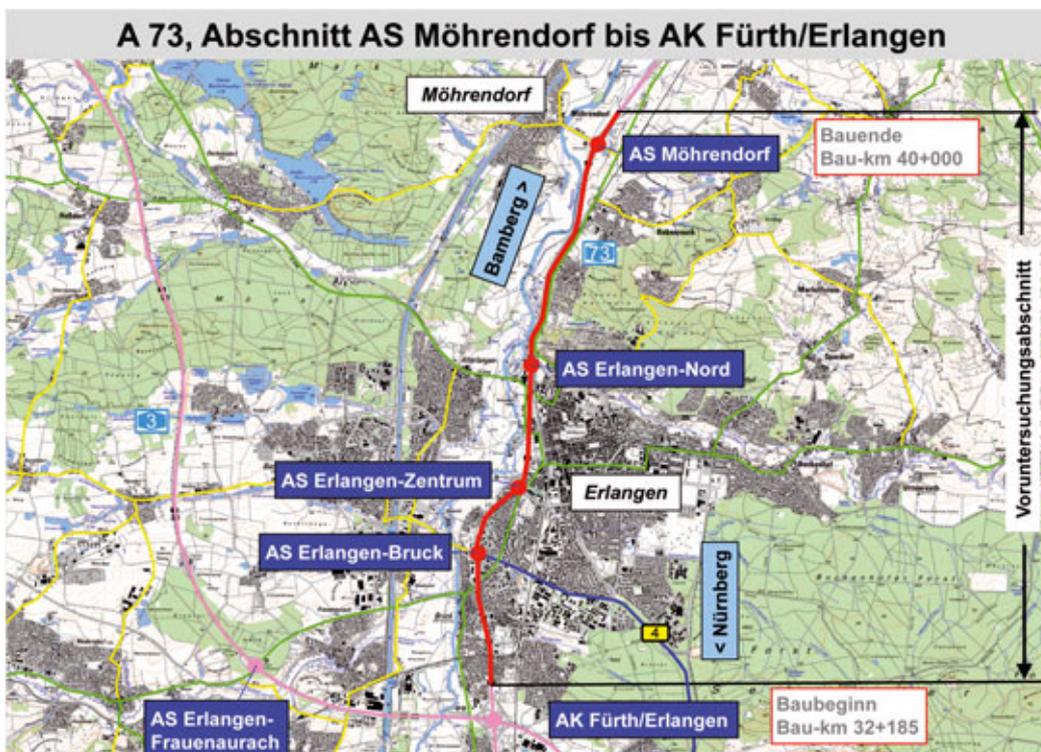


Der Streckenabschnitt von der Anschlussstelle Nürnberg/Fürth bis zum Nürnberger Hafen ist lediglich als Kreisstraße (Frankenschnellweg) gewidmet. Der Frankenschnellweg wird je nach Abschnitt zur Zeit von bis zu 58.000 Kfz täglich befahren. Er dient zu 95 % der Bewältigung des Quell- und Zielverkehrs im Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen/Schwabach. Für diesen Abschnitt ist die Stadt Nürnberg Baulastträger und damit für die Planung und Finanzierung des Frankenschnellweges verantwortlich. Ein Ausbau wird hier erforderlich, um den städtischen Verkehr Nürnbergs auf einer Hauptachse zu bündeln, die innerstädtischen Quartiere verkehrlich zu entlasten und die täglichen, umfangreichen Staus zu beseitigen. Um das zu erreichen müssen im mittleren Bereich die ampelgeregelten Kreuzungen und das Gleisdreieck der Bahn mit einem Tunnel unterfahren werden. Durch den Ausbau verbessert sich die Gesamtsituation im innerstädtischen Verkehr für insgesamt ca. 130.000 Fahrzeuge täglich sowohl auf dem Frankenschnellweg als auch in Ost-West-Richtung. Staus, Lärm und Abgasemissionen werden durch die Baumaßnahme deutlich reduziert.

Die A 73 und der Frankenschnellweg haben für die Metropolregion eine besondere Bedeutung. Hier bietet sich eine dreigeteilte Betrachtung an:

Im Norden der Metropolregion Nürnberg erfüllt die A 73 zum einen eine wichtige Zubringerfunktion insbesondere von Pendlern ins Ballungszentrum Nürnberg/Fürth/Erlangen. Zum anderen hat sie sich seit dem 2008 erfolgten Lückenschluss zu einer neuen Verbindungsachse zwischen den fränkischen und den thüringischen Wirtschaftszentren entwickelt. Sie ist im Bereich Forchheim bis Nürnberg besonders in den Morgen- und Abendstunden extrem belastet.

Die A 73 im südlichen Teil Nürnbergs von AK Nürnberg-Süd bis Nürnberg-Hafen-Ost ist extrem überlastet. Dort werden an 220 Tagen im Jahr mehr als 90.000 Kfz (DTV 84.000) täglich gezählt. Bis 2025 ist eine Zunahme auf bis zu 113.000 Fahrzeuge (DTV2025: 104.000) prognostiziert. Große Bedeutung hat die A 73 als Zubringer zum Güterverkehrszentrum von den Autobahnen A 6 bzw. A 9. Außerdem leitet sie den Verkehr über den neuen Overfly auf die A 6 und von dort aus an der Ausfahrt Roth in Richtung Augsburg auf die Bundesstraße 2 zu.



A 73 und Frankenschnellweg: Erhöhung der Leistungsfähigkeit Nürnberg – Forchheim



A 73 und Frankenschnellweg: Erhöhung der Leistungsfähigkeit Nürnberg – Forchheim

Status im Bundesverkehrswegeplan

- Die Verbreiterung auf sechs Spuren von AK Fürth/Erlangen bis Forchheim-Süd ist nur als weiterer Bedarf berücksichtigt. Trotz weiteren Bedarfs dürfen in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium vorgezogene Planungen im Bereich AK Fürth/ Erlangen bis AS Möhrendorf erfolgen.
- Der achtstreifige Ausbau vom AK Nürnberg-Süd bis Nürnberg-Zollhaus und der sechsstreifige Ausbau von Nürnberg-Zollhaus bis zur AS Nürnberg-Hafen-Ost ist als vorrangig eingestuft.

Länge und kalkulierte Kosten

Autobahnabschnitte:

- AK Fürth/Erlangen bis Forchheim-Süd: 17 km, 350 Mio. Euro (sechsstreifiger Ausbau)
- Nürnberg-Zollhaus bis Nürnberg-Hafen-Ost: 4 km, 37,3 Mio. Euro (sechsstreifiger Ausbau)
- AK Nürnberg Süd bis Nürnberg Zollhaus: 1,7 km, 12,3 Mio. Euro (achtstreifiger Ausbau)

Stadtgebiet Nürnberg:

- In den städtischen Haushalt sind für planerische und bauliche Maßnahmen am Frankenschnellweg (Bauabschnitt Mitte und West) entsprechende Mittel eingestellt. Die Stadt Nürnberg erwartet sich hierzu einen erheblichen Zuschuss des Freistaates Bayern. Die Gesamtkosten werden derzeit auf ca. 390 Mio. Euro geschätzt.

Aktueller Stand 2011

- Auf dem insgesamt 10,5 Kilometer langen, hoch belasteten Autobahnabschnitt Erlangen bis Baiersdorf warnt seit 2008 eine moderne Verkehrsbeeinflussungsanlage die Autofahrer vor witterungsbedingten Gefahren und Unfällen, reduziert bei hohem Verkehrsaufkommen die zulässige Höchstgeschwindigkeit und ermöglicht zu Spitzenzeiten die Freigabe des Seitenstreifens. Seitdem hat sich die Unfallhäufigkeit auf mehr als die Hälfte reduziert.
- Im Stadtgebiet Erlangen werden seit 2007 als Übergangslösung durchgehende Verflechtungsstreifen zwischen den Anschlussstellen als dritte Fahrspur genutzt.
- Im laufenden Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der A 3 zwischen Rastanlage Aurach

und Autobahnkreuz Fürth/Erlangen ist bereits der komplette Ausbau des Autobahnkreuzes A 3/A 73 berücksichtigt.

- Für den Frankenschnellweg läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren nach dem bayerischen Straßen- und Wegegesetz. Ein Start der Baumaßnahmen kann bestmöglich in 2012 erfolgen. Beide Abschnitte (Mitte und West) sollen gleichzeitig angepackt werden. Die Gesamtbauphase beträgt voraussichtlich 7 Jahre.
- Der Abschnitt Süd ist in enger Abstimmung mit der Stadt Nürnberg in Planung. Bisher fehlt eine Finanzierungszusage des Bundes. Der Vorentwurf soll bis Ende 2011 fertiggestellt sein. Baurecht soll bis Ende 2013 geschaffen werden.

Forderung der IHKs

Die IHK begrüßt die erfolgten Interimmaßnahmen in Form von Verflechtungsstreifen und Verkehrsbeeinflussungsanlagen im Raum Erlangen bis Baiersdorf.

Alle Vorbereitungen müssen aber getroffen werden, um bis Forchheim zügig einen 6-streifigen Ausbau zu erreichen. Nur dieser ist in der Lage das stetig steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

Innerhalb Nürnbergs ist dringend ein kreuzungsfreier Ausbau notwendig, der den Verkehrsfluss deutlich entflechten und Staus wirkungsvoll beseitigen wird.

Im Süden Nürnbergs muss zügig der Ausbau auf sechs bzw. acht Streifen erfolgen. Die Planungen sind weit fortgeschritten. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung muss eine Finanzierungszusage baldmöglichst erfolgen. Nur so kann der seit 2006 bestehende Overfly (siehe Foto Seite 8) seine volle Wirkung erzielen und das Güterverkehrszentrum auch weiterhin in der internationalen Liga mitspielen.



Die drei vorangestellten Projekte unterstreichen den dringenden Bedarf, vorhandene Autobahnen entsprechend dem Verkehrsaufkommen auszubauen.

Mittels zweier IHK-Unternehmerbefragungen und unter Betrachtung externer Untersuchungen haben sich die IHKs ausführlich mit der Thematik Stauursachen und Staukosten beschäftigt. Die Ergebnisse und die sich daraus ergebende Handlungsempfehlungen werden hier kurz vorgestellt. Sie bekräftigen zusätzlich die Notwendigkeit des Ausbaus der Autobahnen in der EMN.

Stauursachen

Laut ADAC werden etwa 75 Prozent der Staus durch hohes Verkehrsaufkommen und Baustellen verursacht.

In Folge des Ausfalls einer Fahrbahn kommt es besonders häufig zu Überlastungsproblemen: Nach Berechnungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) verliert eine 3-spurige Autobahn bei einer Reduktion um eine Spur die Hälfte ihrer Kapazität, eine 2-spurige Autobahn sogar vier Fünftel ihrer Auslastung.

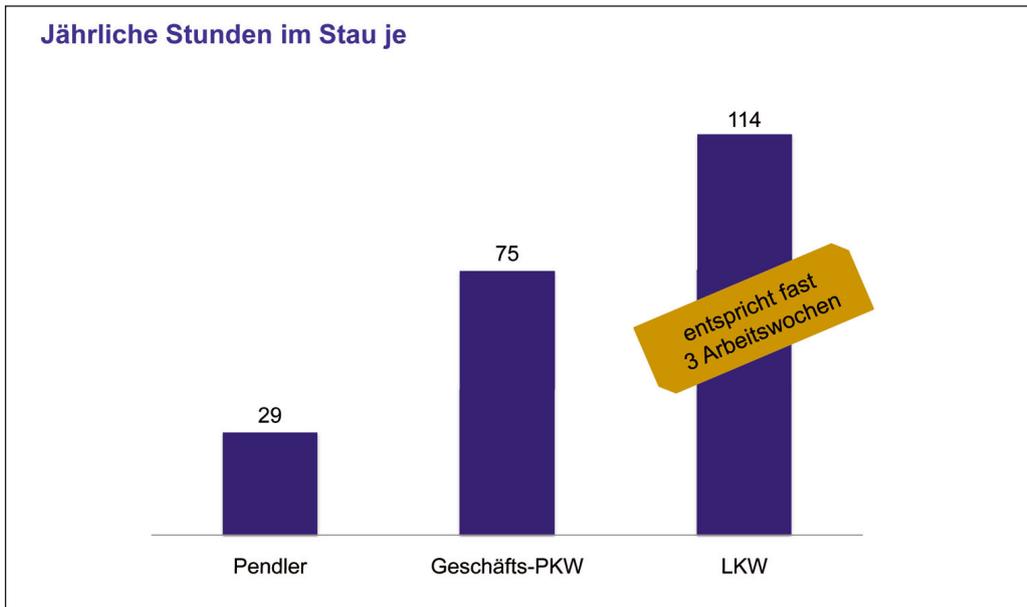
Staukosten

2008 wurde auf den Internetseiten der fünf IHKs ein Stau-rechner für Unternehmen und Rendler der Metropolregion online gestellt. Mehr als 300 Unternehmen beteiligten sich an der Umfrage. Durch die Möglichkeit, den Bogen für ein ganzes Unternehmen auszuwerten, repräsentieren die Ergebnisse über 16.000 Arbeitnehmer der Metropolregion. Von diesen sind wiederum rund die Hälfte Pendler und nicht am Arbeitsort wohnhaft.

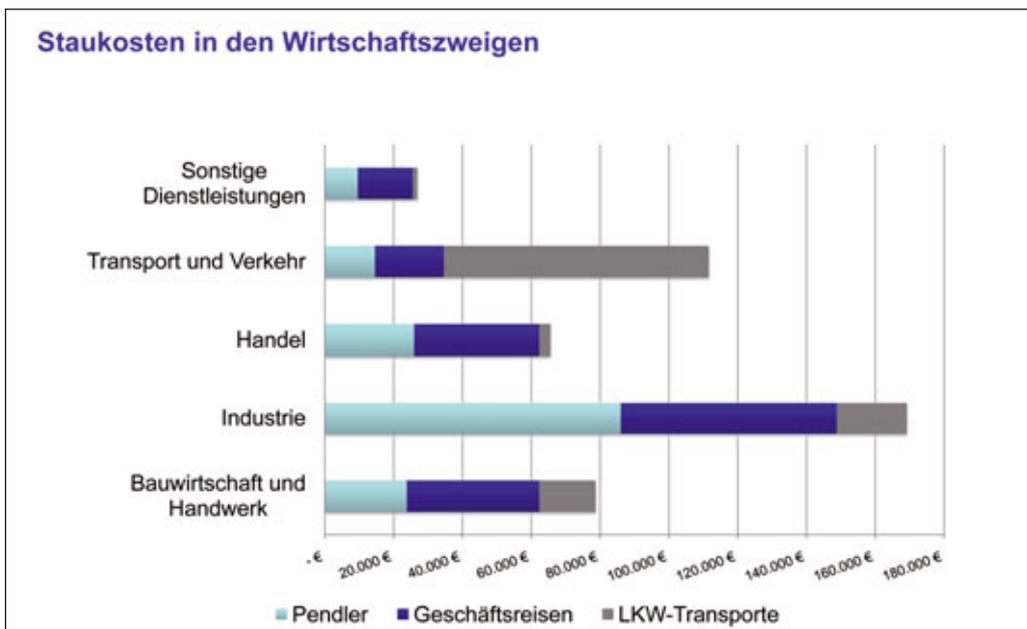
Diese Unternehmen errechneten eine gesamte Kostenbelastung durch Staus von 8,5 Mio. Euro, was einer jährlichen Belastung je Unternehmen von knapp 100.000 Euro und von über 500 Euro je Mitarbeiter bedeutet. In Abb 1 ist die Zeit dargestellt, die verschiedene Mobilitätstypen pro Jahr im Stau stehen.

Erschreckend ist, dass ein Lkw im Schnitt fast drei Wochen im Jahr im Stau verbringt. Die Gesamtbilanz der beteiligten Unternehmen ist ebenfalls beachtlich: 49 Staujahre entsprechen mehr als einem halben Menschenleben, das die 16.000 Arbeitnehmer pro Jahr anteilig im Stau absitzen.

Sonderkapitel: Stauursachen und Staukosten auf Autobahnen



Staffelt man die Staukosten pro Jahr nach Industriezweigen ergibt sich eine Verteilung wie in Abb. 2.



Die Unternehmer der Metropolregion Nürnberg im Wirtschaftszweig Transport und Verkehr haben naturgemäß hohe stauverursachte Kosten zu tragen (durchschnittlich 111.000 Euro). Dort fallen pro Mitarbeiter 1.600 Euro an und damit fast das Dreifache der durchschnittlichen Belastung.

Auffällig ist jedoch, dass die Kosten für die Industrie durch den hohen Pendleranteil sogar noch deutlich höher sind (durchschnittlich 169.000 Euro).

Sonderkapitel: Stauursachen und Staukosten auf Autobahnen

Interessante Zahlen

- Deutschland verfügt über rund 12.000 Autobahnkilometer, 1.100 km sind chronisch stauüberlastet.
- Laut ADAC sind von den 2.200 km Autobahn, die laut Bundesverkehrswegeplan bis 2015 auszubauen sind, lediglich 30 Prozent verwirklicht.
- Der Lkw-Verkehr hat in den vergangenen 10 Jahren um 50 % zugenommen und soll bis 2025 um weitere 70 % steigen.
- 2010 gingen beim ADAC 185.000 Staumeldungen ein, im Vergleich zu 2009 ist das eine Steigerung um 32 %.
- In 2010 summierten sich die Staus auf rund 400.000 km (in 2009: 350.000 km) in Deutschland, was dem zehnfachen Erdumfang entspricht.
- Bayern ist mit knapp 28.000 Staumeldungen in 2010 nach Nordrhein-Westfalen und Berlin, das Bundesland mit den drittmeisten Staus.
- Der volkswirtschaftliche Schaden beträgt je nach Berechnung bis 100 Mrd. Euro, allein der zusätzliche Kraftstoffverbrauch pro Tag beträgt 30 Mio. Liter und erhöht die CO₂-Emissionen um 15-20 %.

(Quellen: Bundesverkehrsministerium, ADAC, Staubilanz 2010, Nürnberger Nachrichten vom 31.7./1.8.2010)

Zwei Mittel haben sich als zweckmäßig erwiesen, um Spurausfälle zu kompensieren:

- Harmonisierung der Geschwindigkeit, durch Tempolimits und elektronische Leitsysteme,
- schnell eingreifende Räum- und Pannendienste, die Anfahrtszeiten von wenigen Minuten haben.

Generell empfiehlt sich zudem die zügige Durchführung aller Wartungsarbeiten, die Spuren blockieren.



Sonderkapitel: Stauursachen und Staukosten auf Autobahnen

Visionen / Ausblick

- Mobile Havarie-Räum-Dienste mit kürzeren Anfahrsstrecken
- Trennung von Lkw und Pkw an staugefährdeten Verkehrsknotenpunkten
- Verkehrsüberwachung durch Satelliten



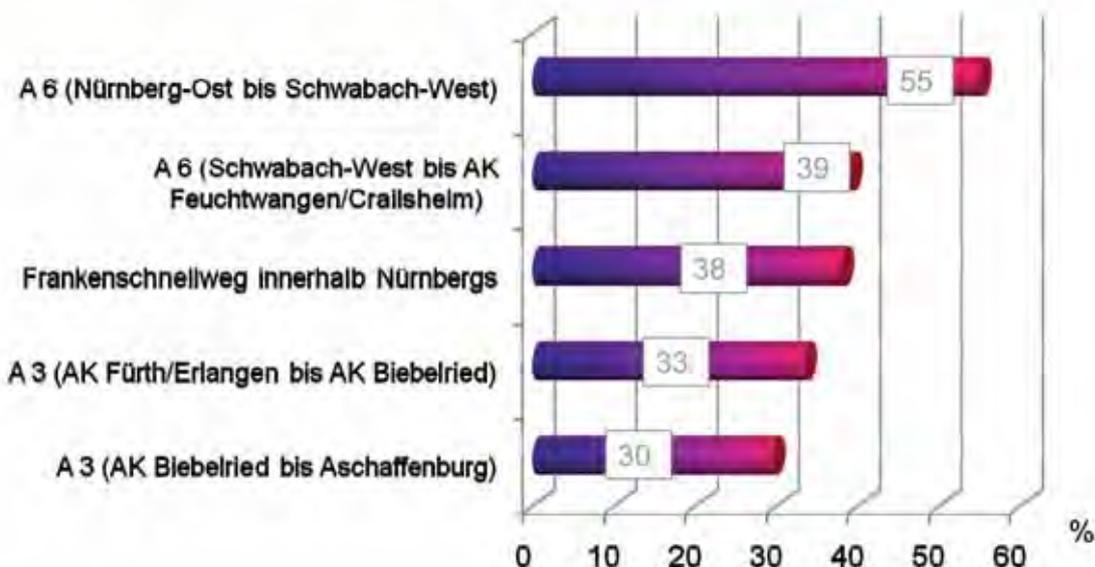
Hauptbelastete Streckenabschnitte in der EMN

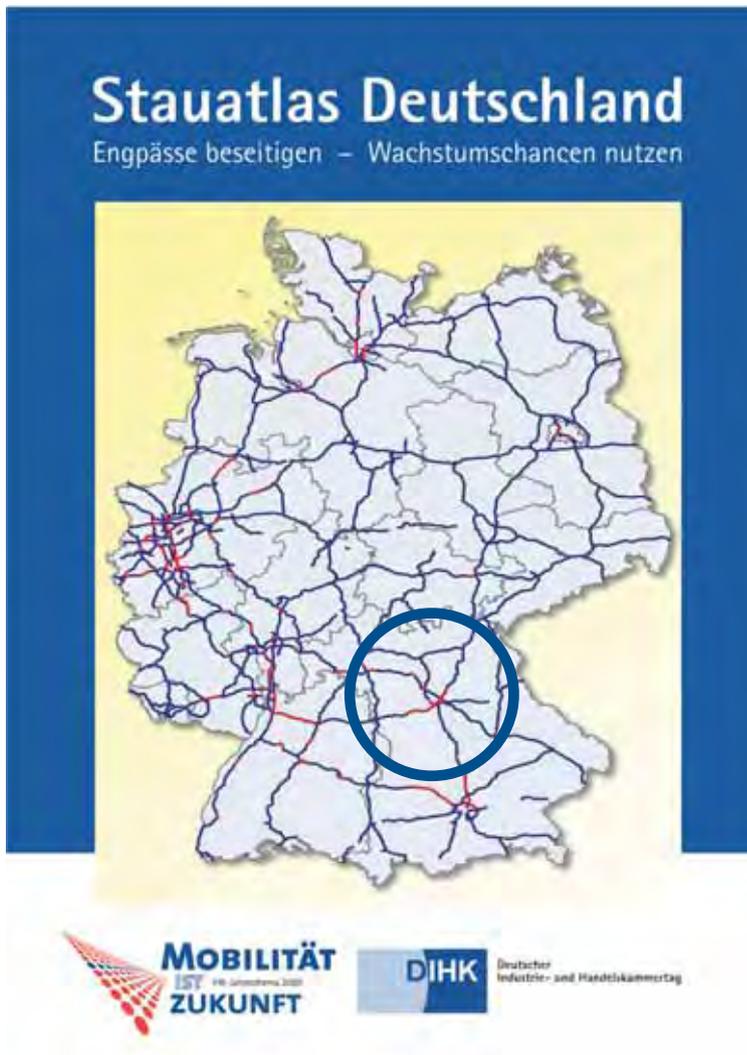
Zusätzlich zum Internetfragebogen wurde im Frühjahr 2009 eine schriftliche Umfrage der IHKs unter 1.300 Unternehmen der Metropolregion durchgeführt. Aus der Umfrage geht hervor, dass die A 3 zwischen Fürth/ Erlangen und Biebelried sowie bei Regensburg, die A 6 zwischen Nürnberg-Ost und Feuchtwangen/ Crailsheim sowie die A 73 zwischen Forchheim und Fürth/ Erlangen als besonders problematische Strecken eingeschätzt werden. Um die Stausituation bundesweit zu verbessern, müssten laut ADAC bis 2015 rund 1.000 km Autobahn ausgebaut werden. Davon stehen aber nur 430 km im vordringlichen Bedarf. Ob diese bis 2015 realisiert sein werden, erscheint inzwischen fraglich.

Für den fränkischen Raum positiv zu vermerken ist, dass auf einigen Strecken bereits beispielhafte Maßnahmen zur Minimierung von Verkehrsbehinderungen ergriffen wurden. So konnte an der A 73 bei Baiersdorf die Bauzeit verkürzt werden,

indem sechs Tage die Woche von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang gebaut wurde und das zudem in der Ferienzeit. Außerdem hat die Bundesregierung mit den Ländern praxisnahe Handlungsempfehlungen für ein verbessertes Baustellen- und Störfallmanagement abgestimmt.

Fernstraßen Mittelfranken: Dringendster Handlungsbedarf





Forderung der IHKs

Im Bereich des Baustellen- und Störfallmanagements muss es zu flächendeckenden Verbesserungen kommen. Tageshelligkeit und die Möglichkeit von Feiertags- und Nachtbaustellen sowie die Freigabe von Standstreifen in Ballungsräumen muss je nach Bedarf ausgenutzt werden. Außerdem sollte der Einsatz von intelligenter Verkehrssteuerungs- und Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Kombination mit noch zuverlässigeren Verkehrsinformationen für einen verbesserten Verkehrsfluss sorgen.

Der im Februar 2011 vorgestellte „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ des Bundesverkehrsministeriums zeigt, dass die von den IHKs seit 2009 gestellten Forderungen Gehör gefunden haben. Dennoch reichen diese verkehrstelematischen Maßnahmen nicht aus.

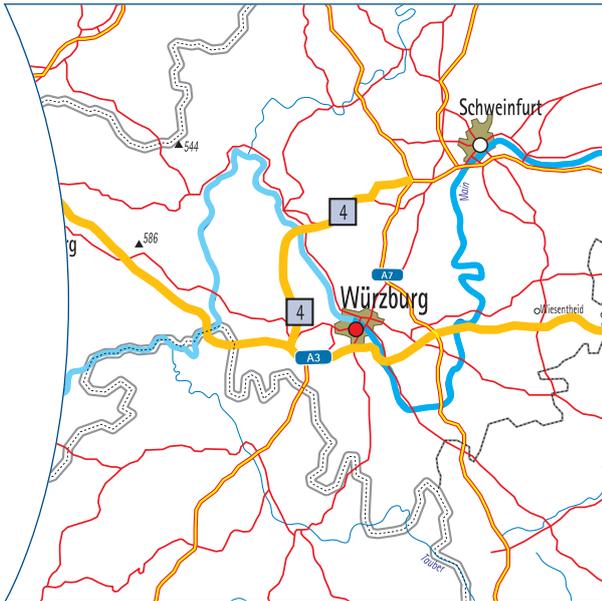
Die IHKs fordern eine konsequente Anwendung aller Maßnahmen zur Stauzeitverkürzung. Dazu gehören auch zusätzliche Spuren und eine Verstärkung der Finanzmittel.

Nur ein Ausbau gewährleistet einen ausreichenden Verkehrsfluss auf den besonders belasteten Streckenabschnitten.

Nach Abschluss der Konjunkturpakete müssen in der Finanzierung neue Wege gegangen werden. Die IHKs fordern, dass Mauteinnahmen komplett für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden, betonen aber gleichzeitig, dass Roadpricing unter keinen Umständen zur Vermeidung von Staus führen darf.

Die Verbesserung der Stausituation ist von zentraler Bedeutung, denn nur ein Industrie- und Logistikstandort, an dem der Verkehr fließt und nicht nur steht, wird sich im internationalen Wettbewerb behaupten können.

Verlängerung der A 70 in Ost- und Westrichtung als Teil der Magistrale Würzburg – Schweinfurt – Bamberg – Prag



Die A 70 verläuft zwischen der A 7 bei Schweinfurt und der A 9 beim Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach und stellt eine leistungsfähige Fernstraßenverbindung dar. In beiden Richtungen ist eine Verlängerung dieser Magistrale notwendig, die zum transeuropäischen Netz zählt.

Ab dem Autobahndreieck A 7 0 mit der A 7 bei Schweinfurt/Werneck soll sie als B 26n eine direkte Verknüpfung mit der A 3/A 8 1 westlich von Würzburg schaffen. Die Westumgehung Würzburgs wird dazu beitragen, die Städte Lohr, Karlstadt und Gemünden zu erschließen und das Stadtgebiet Würzburg und sein direktes Umland von unerwünschtem Autobahnabkürzungsverkehr befreien.

Die verkehrliche Wirkung der B 26n wurde in einem Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2007 im Detail untersucht. Danach wird für das Jahr 2025 für die B 26n ein Verkehrsaufkommen von bis zu 38.000 Kfz/24 Stunden prognostiziert.

Im Osten soll die Bundesstraße B 303 als Verlängerung der A 70 bis zur deutsch-tschechischen Grenze ausgebaut werden und damit bestehende Ost-West-Verbindungen entlasten helfen. Die Verbindung verläuft mitten durch das Hohe Fichtelgebirge. Aufgrund des hohen Lkw-Anteils, der schwierigen topographischen Verhältnisse und fehlender Überholmöglichkeiten sind Reisegeschwindigkeit, Verkehrsqualität und Betriebssicherheit auf dieser Straße sehr gering.

Als vierstreifige Bundesstraße soll die B 303 in Zukunft von Marktredwitz-West bis zur Grenze bei Schirnding verlaufen.

Während Tschechien den Bau einer durchgängigen Autobahn von Prag nach Cheb vorantreibt, wurde die Verkehrsverbindung auf deutscher Seite nicht weiter forciert.

Status im Bundesverkehrswegeplan

- Die B 26 n ist seit Neufassung des Bundesverkehrswegeplanes bzw. des Fernstraßenausbaugesetzes im Jahr 2004 in voller Länge im Bedarfsplan enthalten. Der Abschnitt vom Autobahndreieck Werneck bis Karlstadt ist im vordringlichen Bedarf, der Abschnitt von Karlstadt bis zum Anschluss an die A 3 westlich von Würzburg im weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Damit kann das zweiteilige Projekt zusammenhängend geplant werden.
- Das Teilstück zwischen A 9 und A 93 ist als neues Vorhaben in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag aufgenommen. Hier wird es nach dem Planungsstopp eine Neubewertung geben, die den Ausbau der B 303 alt in den Vordergrund rückt.
- Das Teilstück zwischen der A 93 und der tschechischen Grenze befindet sich, wie die zweite Fahrbahn der Ortsumgehung Schirnding, im vordringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag.

Verlängerung der A 70 in Ost- und Westrichtung als Teil der Magistrale Würzburg – Schweinfurt – Bamberg – Prag

Kalkulierte Kosten

- Die B 26n hat zwischen dem Autobahnkreuz Werneck und dem künftigen Anschluss an die A 3 westlich des Autobahndreiecks Würzburg–West eine Gesamtlänge von 46 Kilometern. Die geschätzten Kosten belaufen sich inklusive eines Zubringers nach Lohr und Karlstadt sowie einer Verlegung der Bundesstraße 8 bei Hettstadt auf rund 500 Mio. Euro.
- Die Kosten für die Gesamtmaßnahme zwischen A 9 und Landesgrenze zu Tschechien werden auf über 300 Mio. Euro geschätzt.

Aktueller Stand 2011

Westverlängerung der A 70, Bau der B 26n

- Aufbauend auf der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2001 wurden eine ergänzende Verkehrsuntersuchung sowie eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt. Ende 2010 begann die Einleitung des Raumordnungsverfahrens.

Ostverlängerung der A 70 / Ausbau B 303

- Während Tschechien den Ausbau der E 48 zwischen Karlsbad und Cheb vorantreibt und eine durchgängige vierspurige Straßenverbindung bis 2013 weitgehend fertiggestellt sein soll, verkündete der bayerische Innenminister Joachim Herrmann im Januar 2009 das „Aus“ für eine durchgehend autobahnähnliche Schnellstraße von der A 9 kommend durch das Fichtelgebirge in Richtung Tschechien.
- Nun ist nur noch für die Strecke Marktredwitz–West bis Landesgrenze ein zweibahniger Ausbau vorgesehen. Für die Ortsumgehung Schirnding besteht Baurecht, eine Finanzierungszusage steht aber noch aus. Die Planungen

für den Abschnitt Marktredwitz–West bis zur A 93 laufen. Im Anschluss soll die planerische Vorbereitung des Abschnitts von der A 93 bis Schirnding folgen.

- Die B 303 zwischen der A 9 und Marktredwitz–West soll laut bayerischem Innenministerium hingegen nur noch „abschnittsweise am Bestand orientierte Ausbaumaßnahmen mit einem einbahnigen Querschnitt“ erhalten. Im Bereich der Ortschaften sollen „Umgehungen, Abschränkungen oder Tunnel“ die Anwohner entlasten.

Forderung der IHKs

- Die Verlängerung der A 70 im Westen bei Schweinfurt muss baldmöglichst durch die Realisierung der B 26n (Westumfahrung Würzburg) in Angriff genommen werden. Dadurch wird der „Lückenschluss“ zwischen A 7 / A 70 / A 71 und der A 3 / A 81 hergestellt, Würzburg und sein Umland entlastet und der Landkreis Main-Spessart erschlossen.
- Die Netzlücke zwischen Schirnding und der A 93 sowie weiter bis Marktredwitz/West ist baldmöglichst zweibahnig zu schließen. Hierzu gehört insbesondere eine schnelle Realisierung einer zweiten Fahrbahn der Ortsumgehung Schirnding.
- Die B 303 alt zwischen Marktredwitz und der A 9 ist möglichst schnell in Abschnitten leistungsfähig zu ertüchtigen. Die gewerbliche Wirtschaft im Nordosten der EMN ist auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Deswegen muss die bestehende Bundesstraße mit Rücksicht auf die betroffenen Anwohner schnellstmöglich ausgebaut werden.



Direkte Anbindung des internationalen Airports Nürnberg an die A 3



Der Airport Nürnberg bietet als internationaler Flughafen über 60 Nonstop-Destinationen und rund 500 wöchentliche Abflüge. Zudem ermöglicht er einen optimalen Anschluss an weltweite Destinationen über die großen Drehkreuze Amsterdam, Frankfurt, München, Paris, Zürich, London, Kopenhagen und Istanbul.

In seinem Einzugsbereich leben fünf Mio. Menschen in Nordbayern, Südthüringen und Südsachsen. Am Airport Nürnberg wurden im Jahr 2010 über 4 Mio. Passagiere gezählt. Das Frachtaufkommen erreicht im Jahr 2010 ein Gewicht von 107.000 Tonnen.

Rund 1.000 eigene Beschäftigte arbeiten im Konzern am Airport Nürnberg selbst, weitere 3.000 Arbeitskräfte sind am Standort bei über 100 Unternehmen tätig. Das gesamte Verkehrsaufkommen wird von einer einzigen, seit 1955 nahezu unveränderten, einspurigen Straße bewältigt.

Nach dem leichten Einbruch der Passagierzahlen in 2009 aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise werden für die Zukunft wieder Steigerungsraten im Aufkommen erwartet.

Derzeit wird der Autoverkehr über hochbelastete Bundesstraßen oder auf innerstädtischen Routen zum Flughafen geleitet,

was vor allem für die Anwohner zu hohen Belastungen führt. Ziel- und Quellverkehr sind etwa zur Hälfte zum Stadtgebiet und zur Hälfte zur Autobahn orientiert. Eine direkte Autobahnanbindung des Flughafens an die A 3 wird seine Erreichbarkeit für die gesamte Metropolregion entscheidend verbessern und die Verkehrsverhältnisse im Nürnberger Norden wirkungsvoll entspannen. Der Airport Nürnberg ist außer Hamburg der einzige der zehn größten internationalen Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik Deutschland, der über keine direkte Autobahnanbindung verfügt. Eine unzureichende Anbindung an das Autobahnnetz ist ein klarer Wettbewerbsnachteil, der sich auf Grund der räumlichen Nähe zum Airport Frankfurt und dem Flughafen München noch verstärkt.

Vorgesehen ist durch eine 2,7 km lange Tasse von der A 3 zum Flughafen zu gelangen. Sie beinhaltet einen ca. 1.200 Meter langen Tunnel, der die Start- und Landebahn in Nord-Südrichtung unterquert und südlich des Airports in die Flughafenstraße einmündet. Die Nordanbindung mit einer Untertunnelung der Landebahn wurde als beste Variante in den Auswahlverfahren bewertet.

Status im Bundesverkehrswegeplan

- Als „Anbindung des Flughafens über die B 4“ steht das Projekt im weiteren Bedarf mit Planungsrecht.
- Besondere Bedeutung erhält die Anbindung darüber hinaus durch die Berücksichtigung im Kapitel „Stärkung des Flughafenstandorts Deutschland“.

Kalkulierte Kosten nach Bundesverkehrswegeplan

- Das Bundesverkehrsministerium befürwortete im März 2006 die Aufnahme der Variante „Tunnel Ost indirekt“ in den Bundesverkehrswegeplan. Die Kosten werden auf ca. 60 Mio. Euro geschätzt.



Direkte Anbindung des internationalen Airports Nürnberg an die A 3



Aktueller Stand 2011

- Der Abschluss der Planungs- und Baurechtsverfahren war für 2008 vorgesehen. Aufgrund von Klagen aus den nördlichen Stadtteilen Nürnbergs hat sich der Nürnberger Stadtrat Anfang 2010 eine sog. Denkpause verordnet. Zwar sollte das Planfeststellungsverfahren zum Abschluss gebracht werden, eine Entscheidung der Stadt aber erst in 2013 erfolgen. Die Stadt begründet diese Einschränkung mit dem Rückgang der Passagierzahlen in 2008/2009 und zu klärenden Fragen im Tiefbau.
- Naturschützer fordern eine durchgehende Untertunnelung vom Flughafen bis zur Autobahn, was zu einer Verdoppelung der Kosten führen würde, aber auch neue Fragen z. B. hinsichtlich Grundwasserstau und Bewaldung oberhalb der Tunnelstrecke offen ließe.
- Das Planfeststellungsverfahren läuft. Ein Planfeststellungsbeschluss wird für Sommer 2011 erwartet. Bis dahin werden alle Gutachten inklusive vorgetragener Bedenken bewertet und geprüft sein.
- Der Airport soll sich in naher Zukunft zu einem internationalen „Meeting-Point“ der Metropolregion entwickeln. In Planung sind ein Business-Center sowie die Erweiterung der Einkaufsmöglichkeiten.

Forderung der IHKS

Die Europäische Metropolregion Nürnberg hat vom Airport Nürnberg aus beste internationale Flugverbindungen. Zwar verfügt der Flughafen über eine hervorragende U-Bahnbindung, der schwerwiegende Standortnachteil „unzureichende Straßenanbindung“ muss aber baldmöglichst beseitigt werden, um nicht Marktanteile an Frankfurt oder München zu verlieren.

Das Planfeststellungsverfahren muss deshalb zügig abgeschlossen und mit der Umsetzung begonnen werden.

Nur durch eine direkte Straßenanbindung des Flughafens an die Autobahn ist eine gesicherte, zeitzuverlässige und ungehinderte Anbindung gewährleistet. Im Mittelpunkt stehen hier besonders Fluggäste, die den Flughafen von Norden aus erreichen, also aus dem Umfeld von Erlangen, aus Unter- und Oberfranken, der Oberpfalz sowie aus Thüringen und Sachsen.

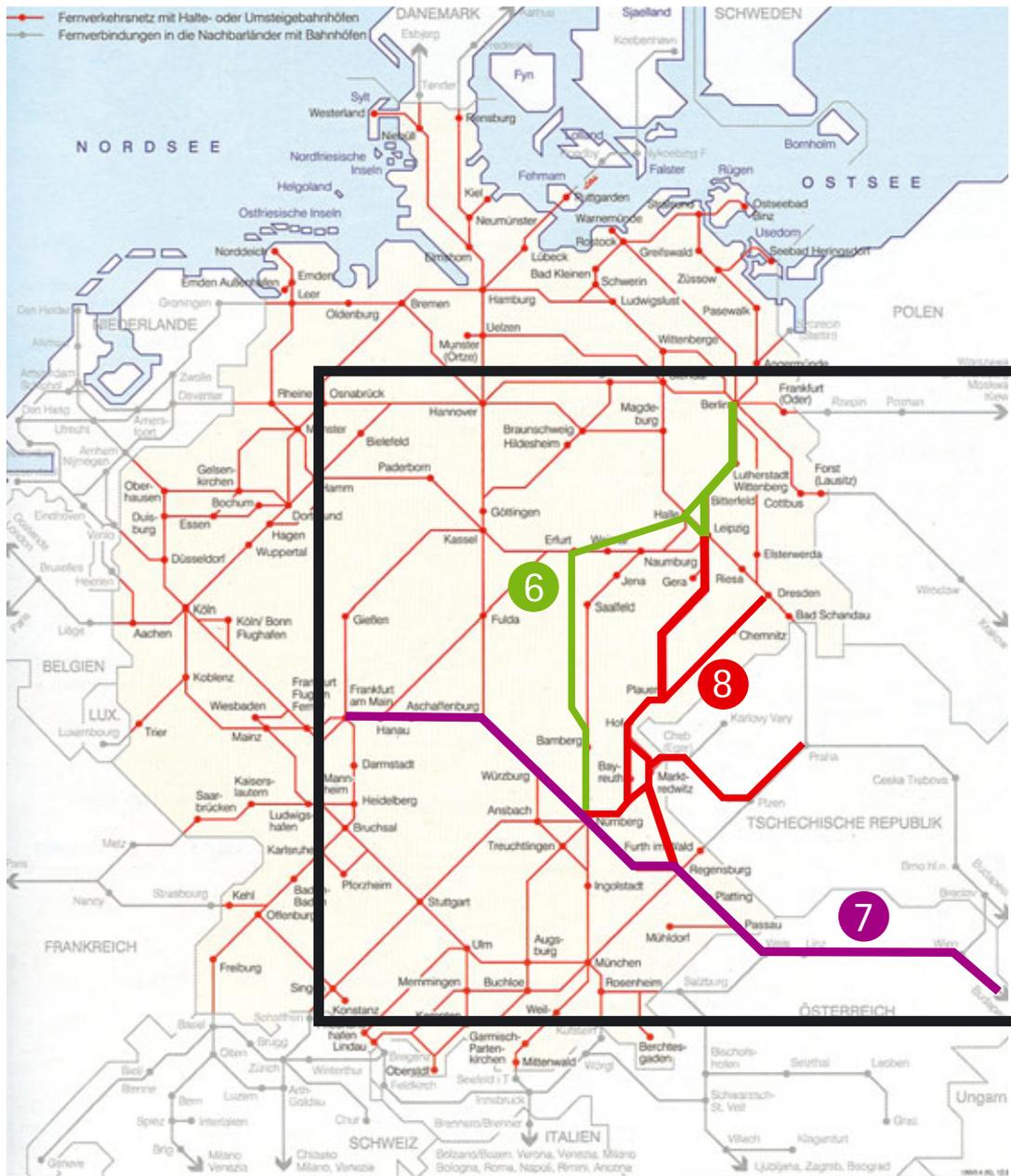
Der Flughafen hat in der Vergangenheit eine nachhaltige Entwicklung mit kontinuierlichem Wachstum verzeichnet. Eine kurzfristige Betrachtung gesunkener Passagier- und Frachtzahlen aufgrund der Wirtschaftskrise ist aus Sicht der IHKS nicht sachgerecht. Dem Flughafen muss vielmehr eine langfristige Wachstumsperspektive eröffnet werden

Weitere Verzögerungen gefährden die Maßnahme und werfen die Metropolregion beim weiteren Ausbau eines für sie wichtigen Standortfaktors zeitlich zurück.

Unabhängig davon sollte eine schnelle Verbesserung der innerstädtischen Straßenanbindung an den Flughafen, als auch eine durchgängige Anbindung von Westen (Fürth) geschaffen werden.



Übersicht der Schienen-Projekte



Aus- und Neubau der ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse Nürnberg – Bamberg – Coburg – Erfurt als Teil des TEN 1 Palermo – Stockholm



Die ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse Nürnberg – Bamberg – Coburg – Erfurt – Leipzig/Halle–Berlin ist Teil des Verkehrsprojektes Nr. 8 (VDE 8) und gleichzeitig die wichtigste Nord–Süd-Schienenverbindung zwischen den neuen und alten Bundesländern. Darüber hinaus ist sie Bestandteil der europäischen Magistrale Palermo–Stockholm und prioritäres Projekt des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V1). Der Bau bildet bei der Deutschen Bahn derzeit das größte Infrastrukturprojekt und schreitet mit einer Investitionssumme von bis zu 300 Mio. Euro pro Jahr gut voran. Technisch ist die Strecke ein Musterbeispiel deutscher Ingenieurkunst. Besonders herausragend ist die Froschgrundsee-Brücke, die mit einer 270 m Bogenstütze die weitest gespannte Betonbogenbrücke Europas ist. Nach der Fertigstellung reduziert sich die zeitliche Distanz zwischen Nürnberg und Berlin auf drei Stunden. Sprinterver-

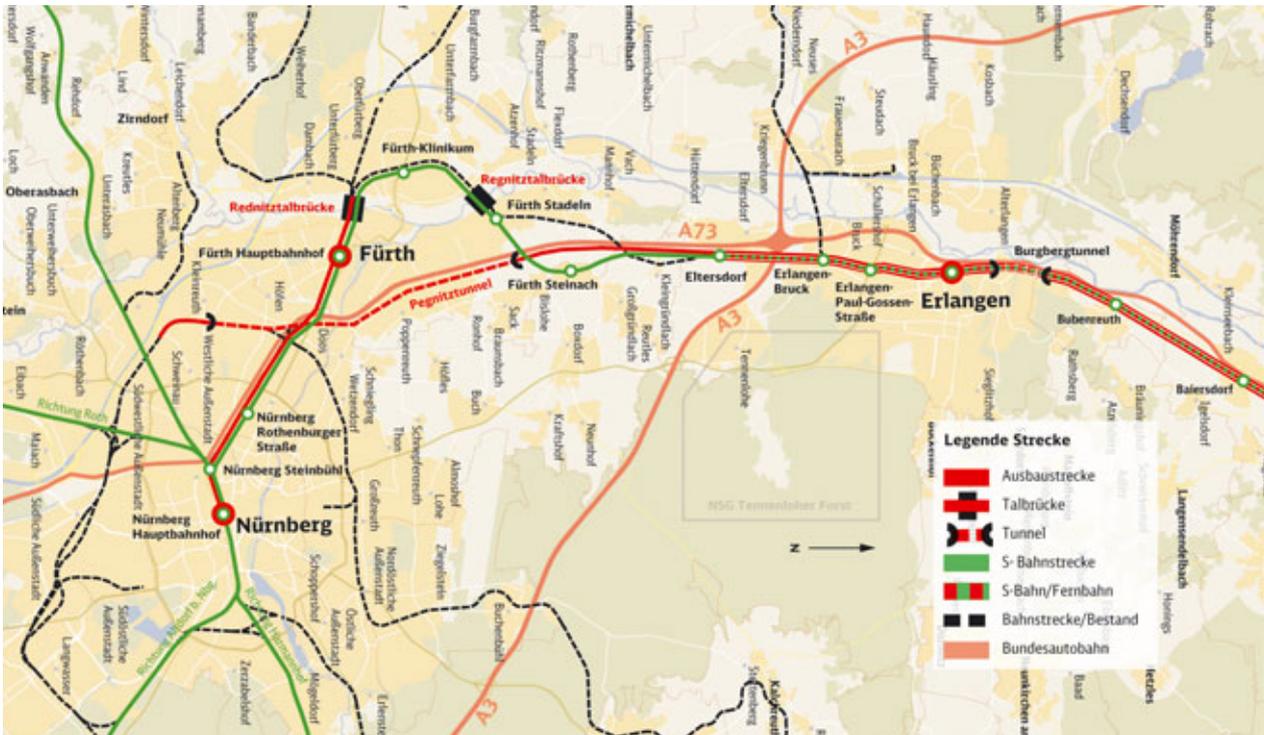
bindungen in Tagesrandlagen werden sogar nur 2,5 Stunden benötigen. Täglich sind allein auf dem südlichen Teil dieser Relation 48 ICE-Verbindungen vorgesehen. Dass Hochgeschwindigkeitsstrecken eine hohe Akzeptanz beim Kunden haben, zeigt die 2006 fertiggestellte Verbindung München–Nürnberg. Seit Inbetriebnahme der dortigen ICE-Neubaustrecke hat sich das Fahrgastaufkommen um 60 Prozent gesteigert. Damit wird die Bahn zu einem ernst zu nehmenden Wettbewerber von Pkw und Flugzeug.

Weiterhin schafft die Strecke dringend benötigte Kapazitäten im Schienengüterverkehr. Weit über 80 Güterzüge pro Tag können zwischen dem Ostseeraum, Mitteldeutschland und Bayern zusätzlich verkehren. Dazu muss aber noch das „Nadelöhr“ Fürther Hauptbahnhof beseitigt werden. Teil des VDE 8.1 ist deshalb auch eine zirka 13 Kilometer lange Güterzugstrecke, die sich vom Nürnberger Rangierbahnhof bis Erlangen–Eltersdorf erstreckt.

Der in Bayern gelegene Streckenanteil besteht aus zwei Abschnitten: Die 82 km lange Ausbaustrecke (ABS) reicht von Nürnberg über Bamberg nach Ebensfeld. Nach Fertigstellung sollen die Züge von Nürnberg nach Fürth mit Tempo 160 km/h, ab dort bis Ebensfeld mit 230 km/h fahren. Auf der daran anschließenden, bautechnisch sehr anspruchsvollen Neubaustrecke (NBS) sollen die Fernzüge bis zu 300 km/h erreichen. Diese schließt die Stadt Coburg, über eine ca. 5 km lange Einschleifung an den Schienenfernverkehr an, quert in direkter Linie den Thüringer Wald und erreicht nach 107 km den neuen Bahnknotenpunkt Erfurt. Wichtige Komponente des ICE-Projektes ist im Bereich Nürnberg bis Bamberg die bauliche Verklammerung mit dem Neubau der S-Bahn von Nürnberg nach Forchheim und der Durchbindung nach Bamberg.



Aus- und Neubau der ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse Nürnberg – Bamberg – Coburg – Erfurt als Teil des TEN 1 Palermo – Stockholm



Status im Bundesverkehrswegeplan

- Im Bundesverkehrswegeplan ist die Strecke Nürnberg – Erfurt als vordringlicher Bedarf enthalten.

Länge und kalkulierte Kosten nach Bundesverkehrswegeplan

- Ausbaustrecke Nürnberg – Ebersfeld: Länge 82 km, zuzüglich 13 km Güterzugstrecke zur Umfahrung des Knotens Fürth (davon ca. 7 km Tunnelstrecke (zwischen Nürnberg-Großreuth und Fürth-Steinach))
- Neubaustrecke Ebersfeld – Erfurt: Länge 107 km
- Gesamtkosten voraussichtlich 5,2 Milliarden Euro



Aus- und Neubau der ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse Nürnberg – Bamberg – Coburg – Erfurt als Teil des TEN 1 Palermo – Stockholm



Aktueller Stand 2011 und weitere Planungen

- Die Haushaltsmittel für die Neubaustrecke Ebenfeld – Erfurt wurden deutlich angehoben. Die Fertigstellung soll bis 2017 erfolgt sein.
- Alle großen Ingenieurbauwerke wie Tunnel und Brücken sind im Bau.
- Der Bahnhof Erfurt ging als künftiges neues ICE-Kreuz bereits Ende 2008 in Betrieb. Südlich von Erfurt beginnt bereits der Gleis- und Oberleitungsbau.

Für die notwendige Leistungsfähigkeit bei Inbetriebnahme der Neubaustrecke 2017 stehen auf der ABS noch folgende Bau-maßnahmen an:

- Die Fertigstellung des 4-gleisigen Ausbaus Nürnberg – Fürth (voraussichtliche Inbetriebnahme Ende 2011)
- Der Bau des S-Bahn-Verschwenks im Bereich Fürth-Nord. Der Planfeststellungsbeschluss ist aufgrund von Auseinandersetzungen zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt Fürth noch nicht erlassen. Die Bauzeit wird

ca. 3 Jahre betragen. Frühestens 2014 ist deshalb ein sog. Vorlaufbetrieb der S-Bahn möglich.

- Der 4-gleisige Streckenausbau zwischen Erlangen und Eltersdorf soll zwischen 2013 und 2015 erfolgen.
- Die Einbindung der Neubaustrecke in die Ausbaustrecke zwischen Ebenfeld und Breitengüßbach soll im Zeitraum 2013 bis 2017 realisiert werden.
- Für den Bau der zweigleisigen Güterzugstrecke zwischen dem Nürnberger Rangierbahnhof und Eltersdorf (13 km) werden die Planfeststellungsunterlagen aktualisiert und die Entwurfsplanung erarbeitet. Die Planfeststellungsunterlagen sollen noch in 2011 dem Eisenbahnbundesamt übergeben werden. Ein Baubeginn wäre ab 2013 möglich. Veranschlagt werden vier Jahre Bauzeit und ein Jahr für die technische Ausstattung.
- Der 4-gleisige Ausbau Erlangen-Eltersdorf bis Breitengüßbach soll erst nach 2017 erfolgen.



Aus- und Neubau der ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse Nürnberg – Bamberg – Coburg – Erfurt als Teil des TEN 1 Palermo – Stockholm

Forderung der IHKs

Der Aus- und Neubau der ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse Nürnberg – Bamberg – Coburg – Erfurt ist Teil des Transeuropäischen Netzes und für die Europäische Metropolregion Nürnberg unverzichtbar. Die IHKs begrüßen, dass das Projekt im Bundesinvestitionsrahmenplan einen hohen Stellenwert besitzt. Dies muss auch so bleiben, um den angekündigten Fertigstellungstermin 2017 zu gewährleisten.

Besonders dringlich ist die Beseitigung der Engpass-Stelle Nürnberg-Fürth, da sie zu nicht hinzunehmenden Verspätungen im Fern-, Nah- und Güterverkehr führt.

Für Güterzüge ist der Bau des geplanten Tunnels zur Umfahrung des Knotens Fürth ein absolutes Muss. Finanzierung und Realisierung müssen zügig erfolgen. Er muss zeitgleich mit Inbetriebnahme der ICE-Trasse ab dem Jahr 2017 den Knoten Fürth entlasten. Ausbaumaßnahmen werden hier sofort verkehrliche Wirkung zeigen. Im Umkehrfall ist durch das zusätzliche Aufkommen über die Neubaustrecke die völlige Überlastung der Strecke Nürnberg-Bamberg (insbesondere des Knotenbahnhofs Fürth) absehbar. Die immer wieder als Alternative zur Güterzugstrecke genannte Strecke Hof-Regensburg ist hierfür kein Ersatz.

Finanzierungsvereinbarungen für die Ausbaubabschnitte Fürth – Ebensfeld müssen sukzessive und baldmöglichst geschlossen

werden. Es kann nicht sein, dass erst ab 2017 „unter dem rollenden Rad“ die Ausbaustrecke gebaut wird. Dies würde die zeitlichen Gewinne auf der Neubaustrecke über Jahre hinweg reduzieren. Ein ähnliches Verfahren wird auf der Ausbaustrecke Ingolstadt – München angewandt und ist volkswirtschaftlich nicht nachvollziehbar.

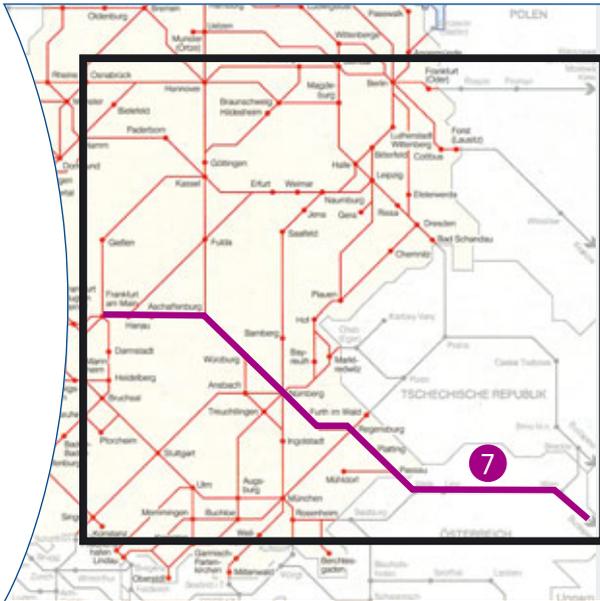
Die Ausbaupläne haben Einfluss auf viele, im Umfeld der Bahnstrecke angesiedelte, Unternehmen. Eine Umsetzung sollte mit Augenmaß erfolgen.

Um die Neu- und Ausbaustrecke optimal für den Güterverkehr zu nutzen, ist der Einsatz modernster Leit- und Sicherungstechnik unabdingbar.

Die ICE-Haltepunkte entlang der Strecke müssen attraktiv an den Fernverkehr angebunden werden. Dies betrifft Bamberg, Coburg und Erlangen.

Die derzeit geplanten Halte in Tagesrandlage in Coburg erfüllen nicht die Anforderungen von Oberzentren und würden nach Wegfall des ICE-Halts Lichtenfels den Nordwesten wie den Nordosten Oberfrankens von einer attraktiven und schnellen Verbindung nach Berlin abhängen. Auch muss Bayreuth optimal an den Halt in Coburg angebunden werden.





Die Schienenstrecke von Frankfurt über Würzburg, Nürnberg, Regensburg und Passau nach Wien ist eine zentrale Achse im internationalen Personen- und Güterverkehr.

Sie ist die kürzeste Verbindung von den Beneluxländern und dem Nordwesten Deutschlands nach Österreich und weiter nach Ungarn. Wirtschaftliche und touristische Beziehungen Bayerns mit Österreich haben sich in den letzten Jahren nochmals sehr expansiv entwickelt. So war Österreich im Jahr 2010 der zweitwichtigste Handelspartner Bayerns. Durch die EU-Erweiterung ergeben sich zudem zusätzliche Kooperationsbeziehungen mit Ungarn und Südosteuropa.

Als Hauptmagistrale der Bahn durch Bayern ist die Schienenstrecke vom wachsenden Güterverkehr stark betroffen. Bis zum Jahr 2030 werden zahlreiche Streckenabschnitte zwischen Frankfurt und Passau extrem überlastet sein.

Von Nürnberg in Richtung Westen betrachtet gibt es zwei besondere Engpässe. Am Knoten Fürth vereinen sich die Züge aus Richtung Frankfurt und Berlin und führen schon heute zu

extremen Belastungen und Verspätungen bei Nah- und Fernverkehr als auch im Güterverkehr. Im Landkreis Main-Spessart stellt der Schwarzkopftunnel ein Verkehrshindernis dar. Momentan quälen sich sowohl ICE, Nah- und Güterzüge durch den maroden Tunnel bei Heigenbrücken. In dem Bauwerk dürfen Züge derzeit nur 70 Stundenkilometer fahren. Abhilfe soll der Bau einer Umfahrungsspanne mit neuen Tunneln schaffen. Von Nürnberg aus in südöstliche Richtung entstand durch die S-Bahnlinie Neumarkt eine weitere Konkurrenzbeziehung zwischen Schienennah- und -fernverkehr sowie Güterzügen. Weitere Engpässe bestehen auf der Relation Regensburg – Passau zwischen Regensburg und Obertraubling (hohes Gesamtaufkommen) sowie zwischen Straubing und Radldorf. Die Personenfernverkehrszüge von Frankfurt nach Wien sind gut ausgelastet. Jüngste Zählungen haben eine durchschnittliche Auslastung von ca. 70 Prozent ergeben. Eine Erhöhung von Attraktivität und Komfort würde zu einer weiteren Steigerung der Zahl der Reisenden führen. Auf der Strecke sind bisher nur Reisegeschwindigkeiten bis maximal 160 km/h möglich, zum Teil liegen sie deutlich darunter.

Status im Bundesverkehrswegeplan

Die Ausbaustrecke Frankfurt-Würzburg ist in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

Der Ausbau der Strecke Nürnberg – Regensburg – Passau bis zur österreichischen Grenze ist als „Internationales Vorhaben“ im Bundesverkehrswegeplan eingruppiert.



Verbesserung der Schienenverbindung Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wien



Kalkulierte Kosten

Für den Bau des neuen Schwarzkopftunnels (7 km) zwischen Heigenbrücken und Laufach sind rund 400 Mio. Euro veranschlagt.

Die Investitionskosten für den Ausbau Nürnberg bis Passau sind im Bundesverkehrswegeplan mit 200 Mio. Euro beziffert.

Aktueller Stand 2011

- Seit Ende 2007 besteht ein 2-Stunden-Takt mit ICE-Zügen zwischen Frankfurt und Wien.
- Die Bahn hat Anfang 2010 den geplanten Streckenausbau des Schwarzkopftunnels verschoben, da die Finanzierung bisher nicht gesichert ist.
- Für die Strecke Nürnberg bis Landesgrenze zu Österreich wurde die Wirtschaftlichkeitsanalyse gemäß Bundesverkehrswegeplan bisher noch nicht begonnen.
- Die auf gleicher Strecke verlaufende S-Bahn Nürnberg – Neumarkt/Oberpfalz ging Ende 2010 in Betrieb.



Forderung der IHKs

- Besonders dringlich ist der Neubau des Schwarzkopftunnels. Nur durch den Ausbau der Strecke wird ein wichtiger Anschluss Nordbayerns an das Schienennetz in Richtung Rhein-Main-Gebiet gesichert.
- Um Nordbayerns wichtigste Achse nach Südosteuropa baldmöglichst zu ertüchtigen, muss endlich eine Wirtschaftlichkeitsanalyse für Nürnberg-Regensburg-Passau gemäß Bundesverkehrswegeplan begonnen und geeignete Ausweichgleise realisiert werden. Reisegeschwindigkeiten im Schienenfernverkehr von 200 km/h sollten bald Realität sein.
- Neben prognostizierten Steigerungen im Schienengüterverkehr wird es insbesondere durch verdichtete Nahverkehre zu weiteren Engpässen kommen, was einen Ausbau noch dringender macht.
- Der Bahnhof Regensburg muss für eine höhere Durchfahrtsgeschwindigkeit ausgebaut werden. Zwischen Regensburg und Passau müssen dringend für den Güterverkehr Überholgleise eingerichtet werden.
- Durch die Unterfinanzierung des Bundesverkehrswegeplans müssen die Prioritäten verstärkt dorthin gesetzt werden, wo Engpässe bestehen (z. B. auf der Strecke Nürnberg – Fürth – Neustadt/Aisch und Regensburg-Passau).
- Die Maßnahmen müssen bedarfsgerecht priorisiert werden und realistische Zeitpläne zur Umsetzung erfolgen. Die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen müssen dauerhaft auf hohem Niveau verstetigt werden. Nur durch die Sicherstellung von Geldern ist ein zügiger Streckenausbau möglich.



Verbesserung der Schienenverbindungen

- Nürnberg-Prag/ Dresden als Teil des TEN 22
- Leipzig-Hof-Regensburg (Teil Ostkorridor DB)



Nürnberg-Prag / Dresden

Die Verbesserung der europäischen Schienentransversale Nürnberg – Marktredwitz – Cheb – Prag ist als Teil des Vorrangigen Vorhabens 22 des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) ein herausragendes Verkehrsinfrastrukturprojekt. Das West-Ost-Projekt trägt dazu bei, Deutschland und Tschechien besser zu verbinden und hilft, in der europäischen Wirtschaft vorhandene Wachstumspotentiale auszuschöpfen. Vor diesem Hintergrund wird eine Elektrifizierung der Verbindung seit Jahren gefordert. Bereits seit mehreren Jahren wird die Strecke auf tschechischer Seite ertüchtigt.

Das Projekt soll die Fahrzeit zwischen Nürnberg und Prag von derzeit 5 – 6 Stunden deutlich verkürzen und idealtypisch nur noch 3 Stunden 20 Minuten betragen.

Von struktureller Bedeutung ist mit der „Franken-Sachsen-Magistrale“ Nürnberg – Leipzig – Dresden auch der innerdeutsche Ast der Strecke. Diese zweigleisige Eisenbahnstrecke ist mit dem Ziel einer Fahrzeitverkürzung für den Einsatz von Neigetechnikzügen ausgebaut worden, die in der Vergangenheit immer wieder ausgefallen sind. Die jetzige Verbindung ist nicht zeitgemäß und gegenüber anderen Verkehrsträgern auf Dauer nicht konkurrenzfähig.

Leipzig-Hof-Regensburg

Die Nord-Süd-Achsen müssen ebenfalls gestärkt werden. Die stark exportabhängige Wirtschaft der Metropolregion Nürnberg braucht leistungsfähige Schienen-Verbindungen zu den deutschen Seehäfen, um vor allem Container schnell und zeitlich zuverlässig transportieren zu können. Neben der bestehenden stark ausgelasteten Strecke über Nürnberg/Würzburg/Göttingen spielt im aktuellen Verkehrswegekonzept der Deutschen Bahn AG der neue „Ostkorridor“ eine zentrale Rolle. Diese Trasse läuft von den deutschen Seehäfen über Uelzen und Stendal nach Leipzig-Hof und weiter über Regensburg nach Passau und München.

Erst nach Realisierung in Form der Elektrifizierung zwischen Hof und Regensburg ist der durchgehende Einsatz leistungsfähiger Elektroloks möglich. Dies ist Voraussetzung für eine kostengünstige und leistungsfähige Alternative für die international agierenden Speditionen in Bezug auf die umfangreichen und noch steigenden Containerverkehre.

Status im Bundesverkehrswegeplan

- Die Ausbaustrecke Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ (– Prag) ist Teil des vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan. Die Investitionssumme wird mit 467 Mio. Euro beziffert. Ein internationales Abkommen über den Ausbau wurde bereits 1993 mit dem Nachbarland geschlossen.
- Die Elektrifizierung Hof-Regensburg ist bisher nicht im Bundesverkehrswegeplan. Eine Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan (voraussichtlich 2015) wird aber vom Bundesverkehrsminister und dem Bayerischen Wirtschaftsminister empfohlen.

Aktueller Stand 2011

- Die Elektrifizierung zwischen Leipzig bzw. Dresden bis Reichenbach ist bereits abgeschlossen. Voraussichtlich 2012 soll der Leipziger City-Tunnel fertiggestellt werden, der aus Sicherheitsgründen nur mit elektrischen Zügen befahren werden kann.
- Seit Mitte 2010 läuft – teils im Rahmen des Konjunkturprogramms – die Elektrifizierung des für beide Strecken wichtigen Teilstücks von Reichenbach bis Hof. Die Kosten für diesen ca. 70 km langen Abschnitt belaufen sich auf 120 Mio. Euro. Eine Inbetriebnahme ist für 2013/2014 vorgesehen.
- Mitte Mai 2010 begann der Ausbau des sieben Kilometer langen Abschnitts zwischen Hohenstein-Ernstthal und St. Egidien.

Verbesserung der Schienenverbindungen

- Nürnberg-Prag/ Dresden als Teil des TEN 22
- Leipzig-Hof-Regensburg (Teil Ostkorridor DB)



Nürnberg – Marktredwitz – Prag

- Das Projekt gehört zum sogenannten tschechischen Eisenbahntransitkorridor IV zwischen Nürnberg und Prag und ist damit einer von vier Eisenbahn-Trassen, mit denen sich Tschechien seit der Wende dem internationalen Verkehr geöffnet hat. Die Arbeiten zwischen Prag und der Grenze bei Schirnding sollen bis 2016 abgeschlossen sein. Ab diesem Zeitpunkt soll Prag – Pilsen mit Tempo 160 km/h und Pilsen – Cheb mit 120 km/h befahrbar sein. Bis 2016 gibt es vermutlich dauerhaft keine durchgängige Schienenfernverkehrsverbindung zwischen Nürnberg und Prag.
- Zur Sicherung des Gleichklangs mit Ausbaumaßnahmen in der Tschechischen Republik finden regelmäßige Sitzungen einer entsprechenden deutsch-tschechischen Arbeitsgruppe statt.
- Die Forderung der IHKs in Nürnberg und Bayreuth an die Generaldirektion für Verkehr der Europäischen Kommission, einen Projektkoordinator für das TEN 22 – Projekt einzurichten, waren erfolgreich. Als Koordinator wurde im Sommer 2010 der Franzose Gilles Savary benannt.
- Zwischen 2012 und 2016 sollen 23 Brücken zwischen Nürnberg und Marktredwitz saniert werden. Diese sollen laut DB Netz bereits die spätere Elektrifizierung berücksichtigen.
- Die 124 km lange Strecke zwischen Nürnberg und Marktredwitz ist bereits für Neigetechnikfahrzeuge ertüchtigt.
- Besonders die Elektrifizierung des Abschnitts im oberen Pegnitztal gilt aufgrund zahlreicher Kunstbauten als anspruchsvoll und teuer. Nach einer 2010 bekannt gewordenen gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung des Bundesverkehrsministeriums ist die Elektrifizierung Nürnberg-Marktredwitz dennoch eindeutig wirtschaftlich. Sie erreichte einen Wert von 1,7.
- Seit August 2009 verkehrt 6 x am Tag ein Expressbus ohne weiteren Halt zwischen Nürnberg und Prag. Seine Reisezeit beträgt 3 Stunden 45 Minuten.

Verbesserung der Schienenverbindungen

- Nürnberg-Prag/ Dresden als Teil des TEN 22
- Leipzig-Hof-Regensburg (Teil Ostkorridor DB)

Forderung der IHKS

Hof – Regensburg

- Die DB Netz AG hat 2009 dem Bundesverkehrsministerium das unternehmensinterne „Wachstumsprogramm“ für die kurz- und mittelfristige Entwicklung der Haupteisenbahnkorridore (DB-Wachstumsprogramm) vorgestellt. Auf Bitte der DB Netz AG hat das BMVBS das DB-Wachstumsprogramm parallel zur Bedarfsplanüberprüfung einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen. Teil des DB-Wachstumsprogramms ist die Elektrifizierung der Schienenverbindung Marktredwitz– Regensburg.
- Das Bundesverkehrsministerium ließ das Projekt Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg im Zuge der Überprüfung des Bedarfsplans für den Schienenwegeausbau einer umfassenden Nutzen–Kosten–Analyse unterziehen. Sie ergab einen Wert von 2,2. Die Investitionskosten sollen – inklusive hochwertigem Lärmschutz – voraussichtlich ca. 400 Mio. Euro betragen.
- Hauptgründe für das gute Ergebnis sind die stark zunehmenden Container–Verkehre von und zu den deutschen Seehäfen. Aber erst nach Realisierung der Elektrifizierung Hof–Regensburg ist der Einsatz mit leistungsfähigen Elektroloks ohne Wechsel bis zum elektrifizierten Schienenkreuz Regensburg und darüber hinaus möglich. E-Loks sind für Güterzüge besonders sinnvoll, da sie ein höheres Zug–Gewicht erlauben und umweltfreundlicher sind als Dieselloks.
- Ab Regensburg wäre dadurch eine schnelle Verbindung auch nach Österreich insbesondere zum Terminal in Enns möglich.



- **Die Wirtschaft in der EMN braucht sowohl eine leistungsfähige West–Ost–Verbindung als auch eine weitere Nord–Süd–Verbindung.** Die Transportweiten im Güterverkehr steigen, Deutschland wird noch mehr zum Transitland. Davon kann die Schiene profitieren, wenn interessante Trassen zur Verfügung stehen.
- **Die IHKS in der Metropolregion Nürnberg sehen die Schienentrassen Nürnberg–Marktredwitz–Prag/Dresden und Hof–Regensburg deshalb als gleichrangig an. Beide Achsen sind notwendig und gegenseitig nicht zu ersetzen.**
- Nach Abschluss der Ausbauarbeiten für Hof–Reichenbach müssen parallel sowohl die Streckenabschnitte Hof–Marktredwitz und Marktredwitz bis Cheb angepackt werden. Von diesem Ausbau profitieren beide Destinationen.
- Mittelfristig muss **zum einen** die Schließung der Elektrifizierungslücke Nürnberg– Marktredwitz/Grenze Tschechien nach den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans erfolgen. Voraussetzung ist der zügige Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesregierung und der Deutsche Bahn AG. Tschechien wird die Strecke Pilsen – Cheb (Eger) bis 2016 ausbauen und erwartet, dass die Vereinbarung laut Staatsvertrag eingehalten wird. Erst eine vollständige Elektrifizierung ermöglicht kürzere Fahrzeiten, den Einsatz komfortabler Neigetechnikzüge im Fernverkehr und einen effizienteren Güterverkehr.
- **Zum anderen** muss die Elektrifizierung der Teilstrecke von Hof bis Regensburg in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft werden. Aufgrund der hohen Wirtschaftlichkeit sollte die Maßnahme zeitnah begonnen und baldmöglich fertiggestellt werden.
- Neben einer Elektrifizierung muss auch das Angebot im Nahverkehr verbessert werden, die Rangierbarkeit erhöht und die eingleisigen Streckenabschnitte ausgebaut werden. Insbesondere muss die bestehende schlechte Infrastruktur nach Bayreuth verbessert werden und eine optimale Fahrplangestaltung für die Franken – Sachsen – Magistrale eingeführt werden.
- Die Anpassung der Tunnel im Raum Nürnberg – Bayreuth sollte bereits für eine Ertüchtigung der Strecke genutzt werden. Es sollte darüber hinaus überprüft werden, ob über innovative technische Lösungen im Bereich der Tunnel und Brücken (z. B. Stromschienen an der Tunneldecke, Hybridantrieb, dieselelektrischer Antrieb, Einsatz von Akkumulatoren, Ausnutzung von Schubkraft und Topographie) ein kostengünstigeres Ausbaukonzept entwickelt werden könnte. Dies könnte eine spannende Alternative zu den relativ hohen konventionellen Elektrifizierungskosten darstellen.



Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) ist flächenmäßig der zweitgrößte Verkehrsverbund in Deutschland. In seinem Einzugsgebiet befinden sich fast 2,6 Mio. Einwohner. Der Verkehrsverbund strahlt in alle Regierungsbezirke Bayerns aus. So erstreckt er sich von Bamberg und Bayreuth im Nordosten bis ins schwäbische Otting und ins oberbayerische Beilngries und von Rothenburg o.d. Tauber im Westen bis Amberg in der Oberpfalz. Weiterhin reicht er vom nordwestlich gelegenen unterfränkischen Kitzingen bis ins niederbayerische Painten. Der VGN umfasst ein Gebiet von rund 14.000 km²

mit ca. 650 Bus-, Regional- und S-Bahnlinien. Sollten alle interessierten Städte und Landkreise dem VGN beitreten wird das Gebiet des VGN in wenigen Jahren weitestgehend dem Umfang der jetzigen Metropolregion Nürnberg entsprechen. Die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und insbesondere der S-Bahnen ist von besonderer Wichtigkeit für die Region.

Bis Ende 2010 wurde der Ausbau des S-Bahn-Netzes in der Stufe 2 weit vorangebracht. Das S-Bahn-Netz der Metropolregion Nürnberg verdreifachte sich von 67 auf 224 Kilometer Länge und reicht seitdem bis Ansbach, Neumarkt in der Oberpfalz, Hartmannshof und Bamberg. Neben der noch ausstehenden Fertigstellung des Schienennetzes von Fürth bis Forchheim, werden nun zügig die Vorbereitungen für die Stufe 3 des S-Bahnnetz-Ausbaus (Sektor Nordost und West) getroffen.

Der Sektor Nordost umfasst die rechte Pegnitzstrecke von Nürnberg über Lauf und Hersbruck nach Neuhaus/Pegnitz, mit einer Nebenstrecke nach Simmelsdorf-Hüttenbach.

Der Sektor West die Schienenstrecken nach Neustadt an der Aisch, Markt Erlbach und Cadolzburg.

Länge und kalkulierte Kosten

Die S-Bahnen werden anteilig aus Mitteln des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und durch den Freistaat Bayern finanziert. Die Gesamtkosten für die Stufe 2 des S-Bahnausbaus betragen 400 Mio. Euro.

S-Bahn-Netz Zielhorizont 2013/14 und weitere Planungen



Aktueller Stand

Einsatz von neuem Zuggerät

- Die neuen S-Bahnlinien gingen Ende 2010 in Betrieb. Erstmals sollten barrierefreie Triebzüge des Typs „Talent II“ (ET 442) von Bombardier zum Einsatz kommen. Es fehlt aber immer noch eine ausreichende Betriebserlaubnis durch das Eisenbahnbundesamt. Eine Inbetriebnahme soll aber noch in 2011 erfolgen.

S 4 wird verlängert

- Seit Oktober 2009 steht fest, dass die S-Bahnlinie S 4 über Ansbach hinaus bis nach Dombühl verlängert wird. Mit dem Bau soll abhängig vom Fortgang der Planungs- und Genehmigungsschritte voraussichtlich 2012/2013 begonnen werden.

Verzögerungen im Endausbau der S 1 Nürnberg – Forchheim

- Immer noch laufen Auseinandersetzungen zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt Fürth um den Verlauf der S 1 im Bereich Fürth, da die Stadt Fürth eine Umplanung des S-Bahnverlaufs – orientiert an der Bestandstrasse via Fürther Ortsteil Vach – fordert. Die Verschwenktrasse ist aber seit vielen Jahren Grundlage der bestehenden S-Bahnplanungen.
- Der Verschwenk startet in Fürth an der Pegnitzquerung in Richtung Nordosten durch das Knoblauchsland, bindet das Gewerbegebiet Schmalau an und erreicht auf der Höhe von Großgründlach wieder die Bestandstrasse (siehe Karte S. 24).
- Zum größten Teil wird der Bau von S-Bahntrassen in Deutschland durch Gelder aus dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bestreiten. Dieses schreibt vor, dass Verkehrsmaßnahmen anhand der sog. Standardisierten Bewertung untersucht werden. Hier ist mindestens ein Nutzen-Kosten-Wert von 1,0 zu erreichen. Im Jahr 2011 hat ein erneutes Gutachten nur der „Verschwenklösung“ (siehe Karte) einem Nutzen-Kosten-Wert von größer 1 beschieden. Die „Bestandstrasse“ liegt auch bei erneuter Prüfung wiederum unter 1 und ist damit nicht förderungswürdig.

- Die Fördergelder des Freistaates Bayern für den Öffentlichen Nahverkehr nach dem Entflechtungsgesetz verlieren 2013 ihre Zweckbindung. Das Bundesprogramm des GVFG läuft 2019 aus. Ab diesem Zeitpunkt muss alles voraussichtlich nach mit Projekten aus dem Straßenbau konkurriert werden.
- Im Bereich Erlangen ist der Planfeststellungsbeschluss bereits erfolgt.
- Für den Bereich Erlangen bis Forchheim läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren.
- Im Moment verkehrt die S1 von Nürnberg bis Forchheim lediglich im Stolpertakt alle 20 bzw. 40 Minuten. Bei Umsetzung der Verschwenklösung und des Fürther Bogens, könnte ab 2014 eine Bedienung der Strecke Nürnberg-Erlangen im 20-Minutentakt erreicht werden.

Standardisierte Bewertung für den Sektor Nord-Ost liegt vor

- Die Ergebnisse der standardisierten Bewertung ergaben für die „rechte Pegnitzstrecke“ einen Nutzen-Kosten-Wert von 1,72 bei derzeit unterstellten Infrastrukturinvestitionen von 30 Mio. Euro. Diese werden jedoch von Deutsche Bahn-Fachkreisen deutlich höher eingeschätzt. Auch wird die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz vorausgesetzt. Als geeigneter Takt hat sich eine 30/30-Taktung heraus kristallisiert.

Studie für Sektor West

- Der Sektor West (Nürnberg – Neustadt/Aisch) ist durch Personen- und Güterverkehr bereits heute sehr stark befahren und gilt eisenbahnrechtlich als überlasteter Schienenweg. Eine Studie soll konkrete Aussagen treffen, ob und wie ein S-Bahn-Verkehr (Art der Bedienung der einzelnen Streckenäste Neustadt/Aisch, Cadolzburg, Markt Erlbach, Taktung, ...) in diesem Sektor realisiert werden kann.

Nutzen-Kosten-Analyse

Zentrales Werkzeug der Bundesverkehrswegeplanung

Sie beinhaltet verkehrliche Kenndaten, Kosten und Umweltwirkungen. Förderwürdig sind nur Maßnahmen die einen Wert von über 1 erhalten. Im ÖPNV liegen die Werte häufig zwischen 1 und 2, im Straßenbau hingegen meist deutlich höher

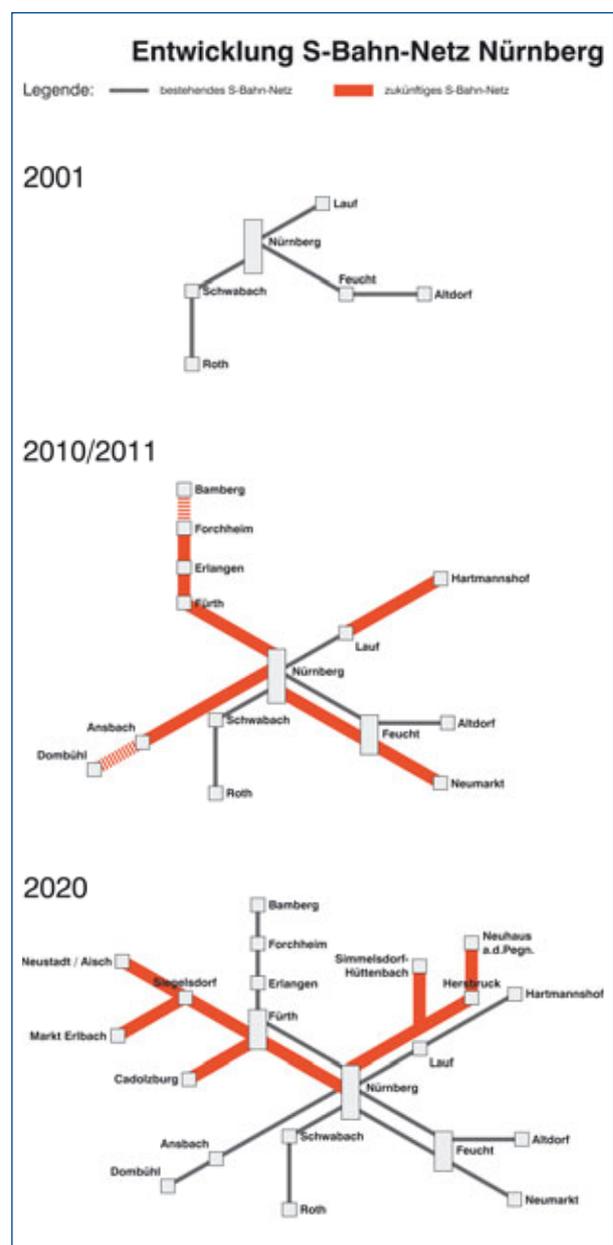
Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Die Förderung wird aus der Mineralölsteuer finanziert und erreicht bis zu 60 % der Gesamtkosten eines Projektes. In Sonderfälle sind Fördersätze von 75 bis 90 % der Gesamtkosten möglich. Die Gesamtfördersumme betrug 2010 deutschlandweit 1,7 Mrd. Euro. Nur noch bis 2013 wird ein Teil der Mittel zweckgebunden für Schienenprojekte eingesetzt.

Ausbau des S-Bahn-Netzes der Metropolregion Stufe 2 + 3

Forderung der IHKs

- Die IHKs begrüßen die zeitgerechte Fertigstellung der S-Bahnen nach Hartmannshof, Ansbach und Neumarkt. Aber auch die Strecke Nürnberg – Forchheim muss schnellstmöglich abgeschlossen werden. Erst nach Erweiterung des Bahnnetzes auf vier Gleise im Bereich Fürth bis Forchheim, wird die S-Bahn von Nürnberg nach Forchheim ihre volle Leistungsfähigkeit erreichen. Mit dem Komplettausbau der Stufe 2 der S-Bahn also Endausbaustufe S 1 Nürnberg – Forchheim ergibt sich eine insgesamt durch die Stufe 2 verursachte Verkehrsverlagerung von gut 16.000 Personen auf die Schiene. Weitere Verzögerungen schaden der gesamten Metropolregion. Durch diese
 - kann die neue Güterzugtrasse nicht abschließend behandelt werden,
 - kann Erlangen über 2013/2014 hinaus nicht besser bedient werden, denn erst mit Fertigstellung sind mehr Züge und ein 20-Minuten-Takt möglich,
 - kommt es weiterhin zu Staus im Nah-, Fern- und Güterverkehr am Flaschenhals Fürth,
 - entstehen für alle Pendler auf der Strecke unnötige Fahrtzeitverluste,
 - besteht die Gefahr des Verlustes von Fördergeldern,
 - verschieben sich nachfolgende Projekte.
- Die gesamte Region muss sich zur S-Bahn bekennen, die EMN kann sich weitere Verzögerungen beim S-Bahnbau nicht leisten.
- Die dritte Stufe des S-Bahn- bzw. S-Bahn-ähnlichen Ausbaus (Sektoren West und Nordost) muss so bald als möglich angegangen werden, da Fördergelder nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in naher Zukunft auslaufen werden. Insbesondere der Korridor Nürnberg – Würzburg (Sektor-West) erfordert wegen seiner begrenzten Leistungsfähigkeit eine baldige Kapazitätserweiterung der Schieneninfrastruktur.
- Die S-Bahnverlängerung (S 1) bis Hartmannshof sollte als Ausgangspunkt für eine Elektrifizierung und einen zweigleisigen Ausbau ab Hartmannshof bis Amberg und Schwandorf genutzt werden. So könnten auch Pendler, Touristen und Einkaufskunden in diesem Bereich den öffentlichen Verkehr deutlich besser nutzen.
- Das Thema S-Bahn steht stellvertretend für eine zentrale Forderung der IHKs. Das System Eisenbahn darf sich nicht nur auf Fernverkehrsstrecken konzentrieren, sondern muss auch den Regionalverkehr optimieren. Unsere regionalen Zentren müssen über den Regionalverkehr optimal an die Hochgeschwindigkeitstrassen angebunden werden, damit unsere Unternehmen die großen Magistralen überhaupt nutzen können. Dazu gehört auch die Verbesserung der Infrastruktur an vielen Bahnhöfen.





Donau, Main-Donau-Kanal und Main sind zentraler Bestandteil des transeuropäischen Transportnetzwerkes (TEN-V-Vorhaben Nr. 18) (siehe Karte Seite 30). Dieses Netzprojekt hat zum Ziel die fast 3.500 km lange Wasserstraße quer durch Europa endlich ganzjährig befahrbar zu machen. Die Leistungsfähigkeit dieser europäischen Binnenwasserstraße unterliegt bekanntlich aber nach wie vor erheblichen Einschränkungen. Bezogen auf Deutschland liegen die Engpässe im Bereich Straubing-Vilshofen und Würzburg-Bamberg. Nur durch deren Beseitigung kann der umweltfreundliche und energieeffiziente Verkehrsträger Binnenschiff seine volle Leistungsfähigkeit entfalten.

Unter ökologischen, vor allem aber auch ökonomischen Gesichtspunkten ist das Binnenschiff konkurrenzlos: Moderne Binnenschiffe sind in der Lage den heutigen, hohen Anforderungen an Transport- und Logistikabläufe zu genügen. Weiterhin ergänzen zunehmend Container- und Stückgutverkehre die traditionelle Beförderung von Massengütern per Binnenschiff.

Bei gleichem Energieverbrauch kann ein Lkw eine Tonne nur etwa 100 km transportieren, ein Binnenschiff hingegen knapp 400 km. Ein Schubverband aus einem Schiff und einem unmotorisierten Leichter ersetzt 148 LKWs oder 93 Bahnwaggons.



Status im Bundesverkehrswegeplan

Der Donauausbau Straubing-Vilshofen und der Fahrrinnen-ausbau des Mains gehören zum vordringlichen Bedarf.

Aktueller Stand 2011

Donauausbau

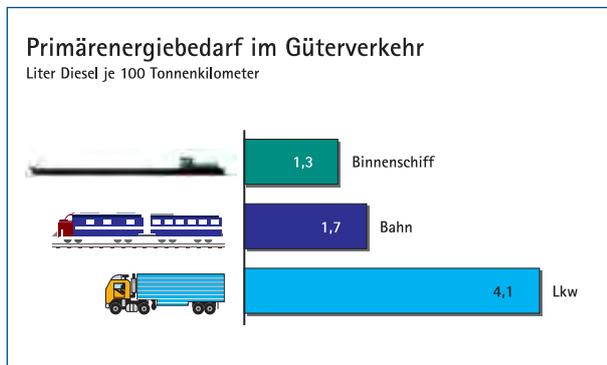
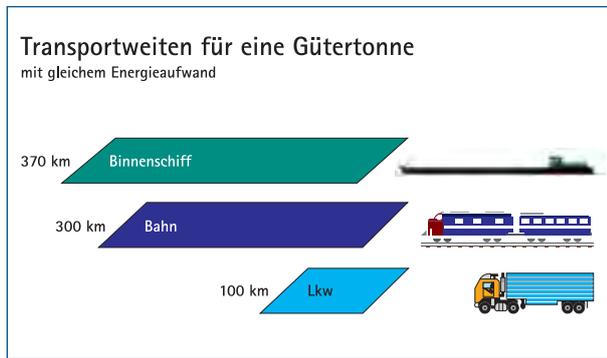
- Ende 2009 wurde nach jahrelangen Verzögerungen ein variantenunabhängiges Untersuchungsverfahren zum Donaubau zwischen Straubing und Vilshofen eingeleitet, an deren Kosten sich die Europäische Union zu 50 % beteiligt. Das gewählte Verfahren gilt als Voraussetzung für eine tragfähige Entscheidungsgrundlage.
- Vorrangiges Ziel der Untersuchungen ist es, die Wirkung verschiedener Ausbauförmern sowohl auf die Schifffahrtsverhältnisse, als auch auf die Umwelt neutral und umfassend zu beurteilen und belastbare Ergebnisse zu erhalten. Die Untersuchungen und Ausarbeitungen werden in der Planungstiefe eines Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Hierbei sind alle relevanten Fachstellen, wie beispielsweise auch das Bundesamt für Naturschutz eingebunden. Das Verfahren wird zudem von einem Beirat begleitet, der sog. Monitoring Gruppe. Diese setzt sich aus je vier Vertretern der Umwelt- /Naturschutzverbände und der Wirtschaft sowie einem Moderator zusammen. Die Gruppe begleitet die Untersuchungen zum Donau-Ausbau kritisch und bringt Anregungen ein. Die Bundesregierung veranschlagt drei Jahre für das neue Gutachten, Ergebnisse sollen bis Mitte 2012 vorliegen.
- Ergänzend wird eine Verkehrsprognose für den gesamten Donauroom erstellt, mit der die aktuellen und künftigen logistischen Verflechtungen im Donauroom aufgezeigt werden. Dies ist für eine nachhaltig ausgerichtete Infrastrukturpolitik und für die weiteren Schritte in den anstehenden Verfahren unabdingbar.



Donauausbau Straubing – Vilshofen und Mainausbau Würzburg – Bamberg als Teil des TEN Rotterdam – Konstanza

Mainausbau

Die Fahrrinnenvertiefung und die Fahrrinnenverbreiterung des Mains sind in großen Teilen abgeschlossen. In Bau ist derzeit die Stauhaltung Dettelbach, in Planung ist die Stauhaltungen Ottendorf/Knetzgau. Für die Stauhaltungen Wipfeld, Garstadt, und Schweinfurt laufen die Planfeststellungsverfahren. Das Investitionsvolumen für die noch ausstehenden Maßnahmen beträgt ca. 60 Mio. Euro.



Gründe für einen ökonomisch und ökologisch sinnvollen Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen:

1. Auch ohne Schifffahrt sind flussbauliche Maßnahmen notwendig, da sich die Donau auf dieser Strecke beständig tiefer eingräbt und sich somit Grundwasserstände verändern.
2. Das Binnenschiff ist der einzige Verkehrsträger mit derzeit noch nennenswerten Kapazitäten. Mit einem Ausbau der Donau könnte der Anteil am Frachtaufkommen von derzeit rund 8 Mio. Tonnen pro Jahr mehr als verdoppelt werden.
3. Die Donau wird zur Entlastung und Ergänzung von Straße und Schiene als dritte Verkehrsachse in Deutschland als auch zwischen West- und Südosteuropa dringend benötigt.
4. Die Mühlhamer Schleife stellt heute die unfallträchtigste Strecke aller deutschen Schifffahrtswege dar. Diese könnte künftig schifffahrtstfrei gehalten und renaturiert werden.
5. Eine funktionierende Schifffahrt sichert und schafft Arbeitsplätze und ermöglicht die Ansiedlung von neuen Firmen entlang der Wasserstraße.
6. Bereits durchgeführte Ausbaumaßnahmen in Milliardenhöhe entlang der Wasserstraße Donau hätten ohne den Ausbau Straubing – Vilshofen ihr Ziel verfehlt.
7. Durch die Verlagerung von Gütertransporten auf das umweltfreundliche Binnenschiff werden die Abgas- und Lärmbelästigung im Donaukorridor reduziert.

Quelle: Bayerisches Hafenforum (Auszug) und IHK Niederbayern



Donaus Ausbau Straubing – Vilshofen und Mainausbau Würzburg – Bamberg als Teil des TEN Rotterdam – Konstanza

Forderung der IHKs

Um das Binnenschiff verstärkt in die Logistikkette einbinden zu können, müssen Schiffe möglichst ganzjährig mit einer Abladetiefe von durchgängig 2,50 m verkehren. Die wenigen Niedrigwasserstrecken beeinträchtigen die Verlässlichkeit und Wirtschaftlichkeit des gesamten Transportablaufes. Darauf basierend stellt die gewerbliche Wirtschaft folgende Forderungen an den Ausbau von Main und Donau:

- Beim Mainausbau sollte es zu keinen weiteren Verzögerungen kommen. Die noch ausstehenden Abschnitte zwischen Würzburg und Bamberg sollten möglichst bis 2012 realisiert sein.
- Die hoch emotionalisierte Diskussion um den Donausausbau muss versachlicht werden. Die Ergebnisse des derzeit laufenden, umfänglichen Untersuchungsverfahrens sind abzuwarten. Sobald belastbare Ergebnisse vorliegen muss aber unverzüglich entschieden werden.
- Eine breit angelegte Verkehrsprognose für den gesamten Donauroaum wird neben der Untersuchung der Ausbaupvarianten, die aktuellen und künftigen verkehrlichen Entwicklungen aufzeigen. Darüber hinaus wird sie aber auch die Verlagerungspotenziale verdeutlichen, die mit einer leistungsfähigen Wasserstraße möglich sind. Die Daten müssen zeitgleich mit den Ergebnissen der Untersuchung der Ausbaupvarianten spätestens bis Mitte 2012 vorliegen.

- Neben der Wasserstraße selbst sind auch die Schnittstellen zu den trimodalen Häfen als leistungsfähige Umschlags- und Güterverkehrszentren weiter zu entwickeln. Die Verknüpfung der Verkehrsträger Lkw, Bahn und Binnenschiff ist angesichts der unterschiedlichen Systemvor-teile weiter auszubauen.
- Die flächendeckende Nutzung elektronischer Wasserstraßeninformations- und Navigationssysteme ist zu gewährleisten.
- Die Politik muss verstehen, dass die Möglichkeit einer ganzjährigen Binnenschifffahrt ein wichtiger Standortfaktor ist. Dies gilt besonders für die Herstellung und den Transport von Schwer-, Großraum- und Schwerstgütern. Bei Dimensionen, die nicht mehr auf Schiene und Straße befördert werden können, ist das Binnenschiff die einzige Alternative.





Der Kombinierte Verkehr (kurz: KV) gewinnt bei Verladern und in der Transportbranche zunehmend an Bedeutung. Er ermöglicht neue, effiziente Logistikkonzepte, die bei Transportsicherheit und -zuverlässigkeit sowie bei den Kostenersparnissen bisher ungenutzte Potentiale ausschöpfen. Im Güterverkehr auf der Schiene nimmt der Anteil des kombinierten Verkehrs überproportional zu.

Was ist Kombiniertes Verkehr?

Beim Kombinierten Verkehr werden Güter in Ladeeinheiten in einer Transportkette von mindestens zwei Verkehrsträgern befördert, wobei nur die Ladeeinheit den Verkehrsträger wechselt, ohne dass die Güter einzeln umgeladen werden müssen.

Als kompatibel für den KV erweisen sich alle Güter (sowohl Massen- und Stückgüter als auch Gefahrgut), die sich in den gängigen Ladeeinheiten Containern, Wechselbrücken und (kranbaren) Sattelaufliegern transportieren lassen.

An der gesamten Transportkette vom Werk / Lager zum Lager / Endempfänger sind mehrere Akteure beteiligt, deren Tätigkeiten Hand in Hand gehen: der Spediteur übernimmt den Vorlauf zur nächsten Umschlaganlage im Kombinierten Verkehr, die als Schnittstelle der Verkehrsträger und Umschlagplatz der Ladeeinheiten dient. Dort verlässt z. B. ein Container den Lkw, um im Hauptlauf auf der Schiene von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. auf dem Wasserweg von einer Reederei befördert werden zu können. Die letzte Meile im Nachlauf wird wieder auf der Straße durchgeführt.

Im Kombinierten Verkehr können die beteiligten Verkehrsmittel ihre systembedingten Vorteile optimal ausschöpfen. Während Bahn und Binnenschiff einen kostengünstigen, effektiven und umweltfreundlichen Transport großer Gütermengen über längere Strecken ermöglichen, verfügt der Lkw über eine hohe örtliche und zeitliche Flexibilität bei der (vor- und nachgeschalteten) Bedienung in der Fläche.

Zukunftsfähige logistische Konzepte sind nötig, um den stetig wachsenden Verkehrsmengen nachhaltig entgegenzukommen und einen drohenden Verkehrsinfarkt zu vermeiden. Der Kombinierte Verkehr spielt dabei eine wichtige Rolle für eine integrierte Verkehrspolitik im Güterverkehr. Der verladenden Wirtschaft und den ihr zugehörigen Transport- und Logistikunternehmen präsentiert sich der kombinierte Verkehr als innovatives Konzept zur Optimierung von Transportketten und als eine interessante Alternative zum klassischen Straßengüterfernverkehr. Bereits ab einer Transportentfernung von ca. 450 km ist dessen Einsatz kostengünstiger als ein reiner Transport mit dem Lkw.

Forderung der IHKs

Mitten in Europa gelegen hat die Metropolregion Nürnberg eine Brückenfunktion für die logistische Erschließung der neuen Märkte in den mittel-, ost- und südosteuropäischen Staaten. Zugleich haben wir hervorragende Chancen, die Verbindungen zu den Seehäfen im Norden wie im Süden zu stärken. Vor diesem Hintergrund muss dem Ausbau des KV-Netzes in der Metropolregion hohe Priorität zukommen.

Für die Unternehmen der Region gilt es, die Chancen des KV zu nutzen. Die IHKs in der Europäischen Metropolregion Nürnberg arbeiten in der Metropolregion eng zusammen und setzen sich für die Fortentwicklung des Kombinierten Verkehrs ein.

Um den Kombinierten Verkehr in der Region weiter zu stärken und zusätzliche Schienengüterwege zu schaffen, sollten ergänzend auch die Strecken der Werrabahn und Höllentalbahn reaktiviert und auch Selb-Asch wieder in Betrieb genommen werden.

Die IHKs fordern Kommunal-, Landes- und Bundespolitik auf den Ausbau des Kombinierten Verkehrs weiter voranzutreiben. Vor dem Hintergrund eines stetig steigenden Güterverkehrsaufkommens und der sich damit abzeichnenden Engpässe im Straßenverkehr ist dies unerlässlich.

Der Kombinierte Verkehr sichert die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der logistischen Standorte in der EMN und er trägt deutlich dazu bei, den Modal Split-Anteil weg von der Straße in Richtung Schiene und Binnenschiff zu verlagern. Damit leistet er einen wichtigen Beitrag zu mehr Umweltverträglichkeit.

In der Metropolregion Nürnberg existieren mehrere Standorte für den Kombinierten Verkehr. Die Übersicht auf Seite 39 zeigt deren Stärken anschaulich auf.

Ausbau des Kombinierten Verkehrs in der Metropolregion

	GVZ Hafen Nürnberg / Betreiber: TriCon Container- Terminal Nürnberg GmbH	Bayernhafen Regensburg	GVZ Regensburg / Betreiber: Duss
Verkehrsträger	Straße, Schiene, Wasser	Straße, Schiene	Straße, Schiene
Gleis- und Umschlag- einrichtungen	4 Schienenportalkräne (max. Tragfähigkeit 41t) 10 Ladegleise à 700m, 2 Abstellgleise à 700m 1 Mobilgerät (Reach Stacker, max. Tragfähigkeit 40t)	4 Reach Stacker (max. Tragfähigkeit 45t) 2 Ladegleise à 360m	4 Gleise à 480 m Nutzlänge, (ab Nov. 2011) 1 Gleis à 435m 2 Abstellgleise à 380m 2 Schienenportalkrane max. 41t Traglast
Destinationen	direkte Destinationen: Bremen, Bremerhaven, Hannover, Hamburg, Osnabrück, Unna, Dörpen, Verona (I), Trento (I) geplante Destinationen: Graz, Budapest, Koper/Triest, Rostock, Rotterdam, China	Hamburg, Bremerhaven, Wien, Budapest	Wuppertal - Langenfeld, Frankfurt (M) Ost, Mannheim Hgbf, Osnabrück / Hannover, Antwerpen, Wackersdorf, Dingolfing, Hamburg, Bremerhaven
Maximale Kapazität und jährlicher Umschlag	Kapazität: 480.000 TEU Schiene-Straße + 50.000 TEU wasserseitig Umschlag 2010: 265.984 TEU Erweiterung auf 850.000 TEU bis spätestens 2018 vorgesehen	Kapazität: 70.000 TEU Schiene-Straße Umschlag 2010: 50.438 TEU	Kapazität: 130.000 Ladeeinheiten (LE) (ab Nov. 2011) Umschlag 2010: 107.000 LE
Ansprechpartner E-Mail	Alexander Ochs Tricon Container-Terminal Nürnberg GmbH a.ochs@tricon-terminal.de	Gerald Müller CDN Container Depot Nürnberg GmbH g.mueller@cdn-nuernberg.de	Deutsche Umschlagsgesellschaft Schiene-Straße DUSS mbH regensburg@duss-terminal.de
	Container Terminal Schweinfurt	Container Terminal Hof sowie Sonneberg	baymodal Bamberg GmbH
Verkehrsträger	Straße, Schiene	Straße, Schiene	Straße, Schiene
Gleis- und Umschlag- einrichtungen	2 Ladegleise à 350 m 3 mobile Umschlaggeräte (ab Nov. 2011)	Hof: 1 Ladegleis 550 m 3 mobile Umschlaggeräte Sonneberg: 1 Ladegleis 300m 1 mobiles Umschlaggerät	2 Ladegleise à 360 m 1 mobiles Umschlaggerät
Destinationen	Hamburg, Bremen, Bremerhafen, Nürnberg	Hamburg, Bremen, Bremerhaven	Hamburg, Bremerhaven
Maximale Kapazität und jährlicher Umschlag	Kapazität: 30.000 TEU Umschlag 2010: 12.500 TEU	Umschlag 2010: Hof: 65.000 TEU Sonneberg: 1.800 TEU	Kapazität: 80.000 TEU Umschlag 2010: 13.187 TEU
Ansprechpartner E-Mail	Hein Vedder Translog Transport und Logistik GmbH hein.vedder@translog-gmbh.com	Klaus Egelkraut Pöhland Container Logistik k.egelkraut@poehland.com	baymodal Bamberg GmbH Karsten Kessel k.kessel@baymodal-bamberg.de

12 Erhalt und Ausbau des Geschäfts- und Werkflugverkehrs in der Metropolregion



Aufgrund zunehmender internationaler Wirtschaftsverflechtungen kommt dem Geschäftsflugverkehr für die Europäische Metropolregion Nürnberg große Bedeutung zu. Darüber hinaus ist für immer mehr Betriebe der individuelle Werks- und Geschäftsflugverkehr mit Firmenmaschinen oder mit Businessjets von regionalen Luftverkehrsunternehmen ein unverzichtbarer Standortfaktor. Viele Unternehmen sparen erheblich an Transport- und Personalkosten, wenn Sie regionale Verkehrslandeplätze für ihre Mitarbeiter und Kunden sowie für den Gütertransport nutzen können. Oft sichern sie sich gerade dadurch einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil. Darüber hinaus erwarten viele Kunden schnelle und flexible Reaktionszeiten, die nur durch individuelle Flugmöglichkeiten gewährleistet werden können. Besonders für Firmen, die unter einem starken globalen Wettbewerbsdruck stehen, wie etwa die Automobilzulieferbranche oder der Maschinenbau, ist ein standortnaher Verkehrslandeplatz deshalb meist von existenzieller Bedeutung.

Forderung der IHKs

Der Flughafen Nürnberg ist der zentrale Hub für die Metropolregion Nürnberg. Sein weiterer Ausbau ist für die Entwicklung der Firmen in der Metropolregion Nürnberg unabdingbar. Dazu gehört neben der eigenen behandelten schnellen und direkten Anbindung an das Bundesautobahnnetz (siehe Projekt 5) auch der Ausbau des Flughafens als Dienstleistungsstandort, der Erhalt eines 24-Stunden-Betriebs des Airports, gute Nahverkehrsanbindungen der Metropolregion an den Flughafen, eine nachhaltige Entwicklung der Flugstrecken für die Wirtschaft in der Region sowie ein attraktives touristisches Flugangebot für die Menschen in der Region.

Sowohl im Zentrum der Metropolregion als auch in der Peripherie sind zudem für den Geschäftsflugverkehr uneingeschränkt nutzbare Flugplätze vorzuhalten.

In Fällen, in denen die Flugverkehrsinfrastruktur den Anforderungen von nationalen oder internationalen Vorschriften für den Firmenflugverkehr nicht mehr genügt oder in absehbarer Zeit nicht mehr genügen wird, sind entsprechende Ausbaumaßnahmen einzuleiten.

Sollten Ausbaumaßnahmen aufgrund topographischer Umstände nicht möglich sein, sind Neubaumaßnahmen zur Aufrechterhaltung des regionalen Firmenflugverkehrs unumgänglich. Hiervon ist die Coburger Brandensteinebene betroffen. Für diesen Standort ist ein richtlinienkonformer Ausbau für den Instrumentenflugverkehr leider nicht möglich. Deshalb ist der Neubau eines neuen Verkehrslandeplatzes im Landkreis Coburg unabdingbar.



Herausgeber:

IHK Nürnberg für Mittelfranken
Hauptmarkt 25/27
90403 Nürnberg
Tel. 0911/1335-0
www.ihk-nuernberg.de

Verantwortlich für den Inhalt:

Ulrich Schaller | Referent für Verkehr
Geschäftsbereich
Standortpolitik und Unternehmensförderung
Tel. 0911/13 35-415
Fax 0911/13 35-333
e-mail: ulrich.schaller@nuernberg.ihk.de

Fotos:

Airport Nürnberg (S. 20, 21, 40)
Alexander Dilsky (S. 28)
Autobahndirektion Nordbayern (S. 16)
bayernhafen Nürnberg (S. 30, 35, 36, 38)
bayernhafen Regensburg (S. 35),
Brenner Ingenieure (S. 19)
DB AG (Titel 23, 24, 25, 26, 32), DB AG/Lautenschläger (S. 25)
©Franz Pfluegl - Fotolia.com (S. 7, 28), ©Antrey - Fotolia.com (S. 15),
©Ellie Nator - Fotolia.com (S. 29), ©BUP-PIXEL - Fotolia.com (S. 31)
Nürnberg Luftbild, Hajo Dietz (S. 5, 8, 13)
Marianne Eitler (S. 29)
Kurt Fuchs, Erlangen (S. 6)
Marketing Tourismus Passau (S. 28), Regensburg Tourismus GmbH (S. 29)
©PIA Stadt Frankfurt am Main, Foto: Rainer Ruffer (S. 27)
RMD Wasserstraßen GmbH (S. 36, 37)
Stadt Nürnberg (S. 10, 11)
Ulrich Schaller (S. 8)

Fotos aus Wikimedia commons mit Angabe der Lizenzen

Athenchen (S. 6) (GNU), Stefan Bauer (S. 8)(CC), che (S. 29) (CC),
Christian Eyrich (S.8) (CC), Christian Horvat (S. 19) (GNU),
Rico Neitzel (S. 29) (CC), Pegasus 2 (S. 19) (GNU),
Ralf Roletschek (S. 25) (CC)

Karten/Abbildungen:

eigene Darstellung unter Verwendung von Kartenmaterial von GEOATLAS
(©Graphi-Ogre) (Übersicht der Projekte, Übersicht der Autobahnprojekte, Projekt 4)
Autobahndirektion Nordbayern (Projekt 1, 2, 3)
Deutscher Industrie- und Handelskammertag (S. 17)
IHK Nürnberg für Mittelfranken (S. 14, 16)
Staatliches Hochbauamt Nürnberg (Projekt 5)
Stadt Nürnberg (Projekt 8)
DB Vertrieb GmbH (Projekt 6, 7, 8 verändert)
DB Netz (Projekt 6, 9)
VGN (Projekt 9)
RMD Wasserstraßen GmbH (Projekt 10)

Gestaltung:

PicaArt Werbeagentur Nürnberg

Druck:

NovaConcept Schorsch GmbH, Kulmbach

Stand: Juli 2011

