



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

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

Die Wirtschaftsregion Nürnberg ist seit April 2005 in den Kreis der europäischen Metropolregionen aufgenommen worden. Alle Mitglieder dieser jungen Metropolregion Nürnberg arbeiten seitdem mit Nachdruck daran, die Region zu einer wirtschaftlichen, wissenschaftlichen, kulturellen und gesellschaftlichen Einheit zusammenzuführen.

Ein wesentliches Bindeglied ist die Verkehrsinfrastruktur.

Die beteiligten Industrie- und Handelskammern in Bayreuth, Coburg, Nürnberg, Regensburg und Würzburg haben sich auf ein „12-Punkte-Programm Verkehr“ geeinigt, das die wesentlichen Projekte auf Straße, Schiene, Wasser und Luft in der Metropolregion Nürnberg auf den Punkt bringt.

Die ausgewählten Projekte sind von größter Wichtigkeit für die Wirtschaft. Auswahlkriterien waren eine überregionale Ausstrahlung, die Korridorfunktion für trans-europäische Netze bzw. paneuropäische Korridore, ein internationaler Charakter und ein Mix der Transportwege.

Bei der Fortentwicklung dieser Projekte arbeiten die IHKs künftig eng miteinander zusammen und unterstützen sich gegenseitig.

Die Broschüre stellt die wichtigsten Verkehrsprojekte der Metropolregion in anschaulicher Form vor. Sie dient als Informationsquelle für Entscheidungsträger aus Politik und Wirtschaft und liefert wichtige Argumente dafür, warum ein Ausbau zügig erfolgen muss.

Nürnberg, Mai 2007

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 und
Lückenschluss Amberg–Ost – AK Oberpfälzer
Wald als Teil des TEN Paris–Prag **Seite 8**

Projekt 3

A 73 Erhöhung der Leistungsfähigkeit
Nürnberg–Forchheim und Fertigstellung
Lichtenfels/Coburg–Suhl **Seite 11**

Projekt 4

Verlängerung der A 70 durch B 303 neu
(A9 – Marktredwitz–Schirnding) als Teil der
Magistrale Würzburg–Schweinfurt–
Bamberg–Prag **Seite 14**

Projekt 5

Direkte Anbindung des internationalen
Airports Nürnberg an die A 3 **Seite 16**

Projekt 6

Aus- und Neubau der ICE Hochgeschwindigkeits-
Trasse Nürnberg–Bamberg–Coburg–Erfurt als Teil
des TEN 1 Palermo–Stockholm **Seite 19**

Projekt 7

Verbesserung der Schienenverbindung
Nürnberg–Regensburg–Passau–
Linz–Wien **Seite 22**

Projekt 8

Verbesserung der Schienenverbindung
Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze
D/CZ in Verbindung mit Franken–Sachsen-
Magistrale als Teil des TEN 22 Nürnberg-
Prag–Athen/Konstanza **Seite 24**

Projekt 9

Ausbau des S-Bahn-Netzes
der Metropolregion (Stufe 2 + 3) **Seite 26**

Projekt 10

Donauausbau Straubing–Vilshofen und
Mainausbau Würzburg–Bamberg als Teil
des TEN Rotterdam–Konstanza **Seite 28**

Projekt 11

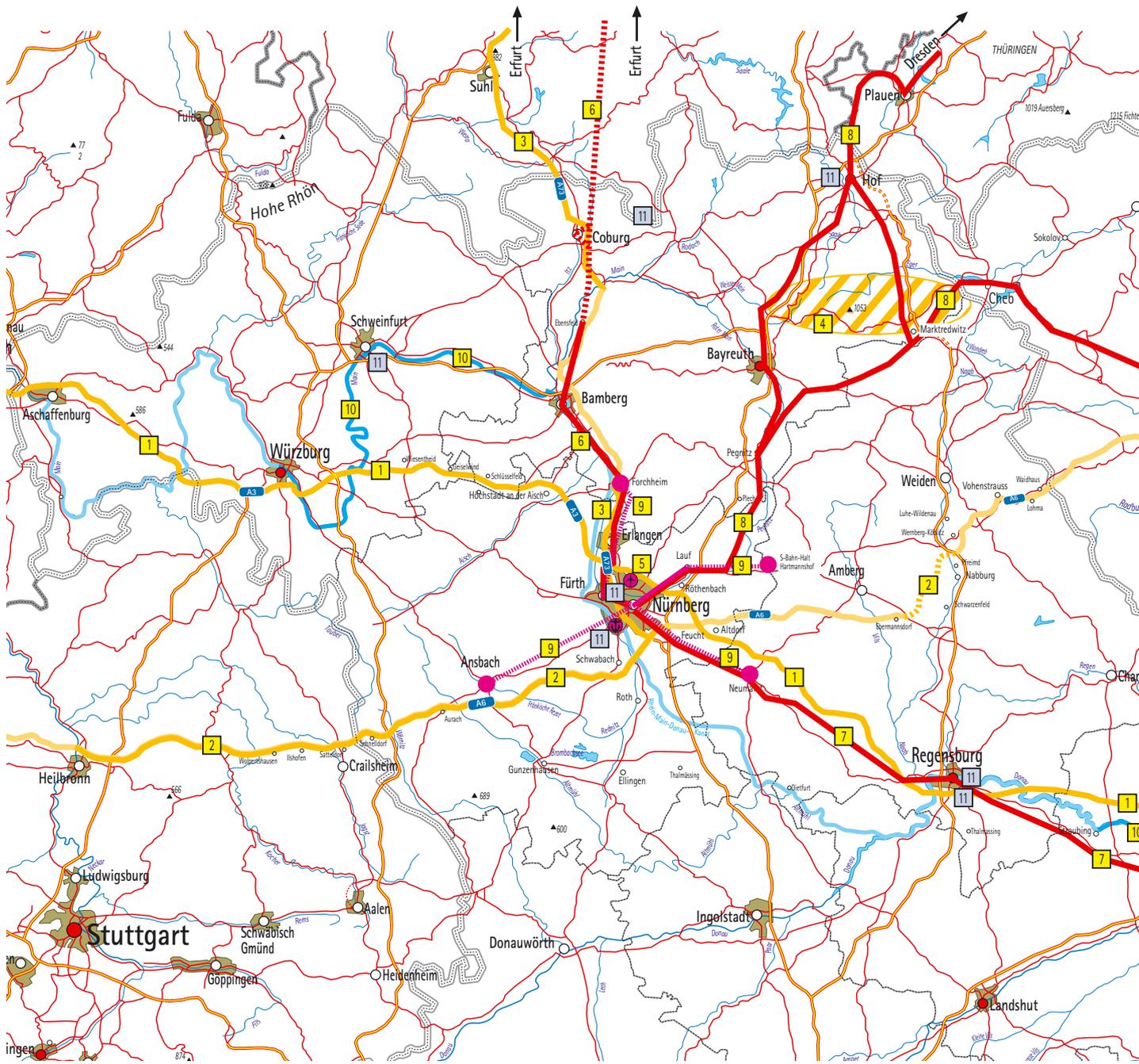
Ausbau des Kombinierten Verkehrs
in der Metropolregion **Seite 30**

Projekt 12

Erhalt und Ausbau des Geschäftsreiseflug-
verkehrs in der Metropolregion **Seite 32**

Gesamtübersichtskarte der Projekte **Seite 2–3**
Übersichtskarte der Autobahnprojekte **Seite 4**
Übersichtskarte der Schienenprojekte **Seite 18**

ÜBERSICHT DER PROJEKTE



12 VERKEHRSPROJEKTE FÜR DIE METROPOLREGION NÜRNBERG



- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1 A 3 Ausbau Aschaffenburg-Würzburg-Nürnberg-Regensburg-Passau als Teil des TEN Brüssel-Wien</p> <p>2 A 6 Ausbau Heilbronn-Nürnberg und Lückenschluss Amberg-Ost - AK Oberpfälzer Wald als Teil des TEN Paris-Prag</p> <p>3 A 73 Erhöhung der Leistungsfähigkeit Nürnberg-Forchheim und Fertigstellung Lichtenfels/Coburg-Suhl</p> <p>4 Verlängerung der A 70 durch B 303 neu (A9-Marktredwitz-Schirnding) als Teil der Magistrale Würzburg-Schweinfurt-Bamberg-Prag</p> <p>5 Direkte Anbindung des internationalen Airports Nürnberg an die A 3</p> <p>6 Aus- und Neubau der ICE Hochgeschwindigkeits-Trasse Nürnberg-Bamberg-Coburg-Erfurt als Teil des TEN 1 Palermo-Stockholm</p> | <p>7 Verbesserung der Schienenverbindung Nürnberg-Regensburg-Passau-Linz-Wien</p> <p>8 Verbesserung der Schienenverbindung Nürnberg-Marktredwitz-Reichenbach/Grenze D/CZ in Verbindung mit Franken-Sachsen-Magistrale als Teil des TEN 22 Nürnberg-Prag-Athen/Konstanza</p> <p>9 Ausbau des S-Bahn-Netzes der Metropolregion (Stufe 2 + 3)</p> <p>10 Donauausbau Straubing-Vilshofen und Mainausbau Würzburg-Bamberg als Teil des TEN Rotterdam-Konstanza</p> <p>11 Ausbau des Kombinierten Verkehrs in der Metropolregion</p> <p>12 Erhalt und Ausbau des Geschäftsreiseflugverkehrs in der Metropolregion</p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Erläuterung zu den Einstufungen im Bundesverkehrswegeplan

Vordringlicher Bedarf:

Weiterer Bedarf mit Planungsrecht:

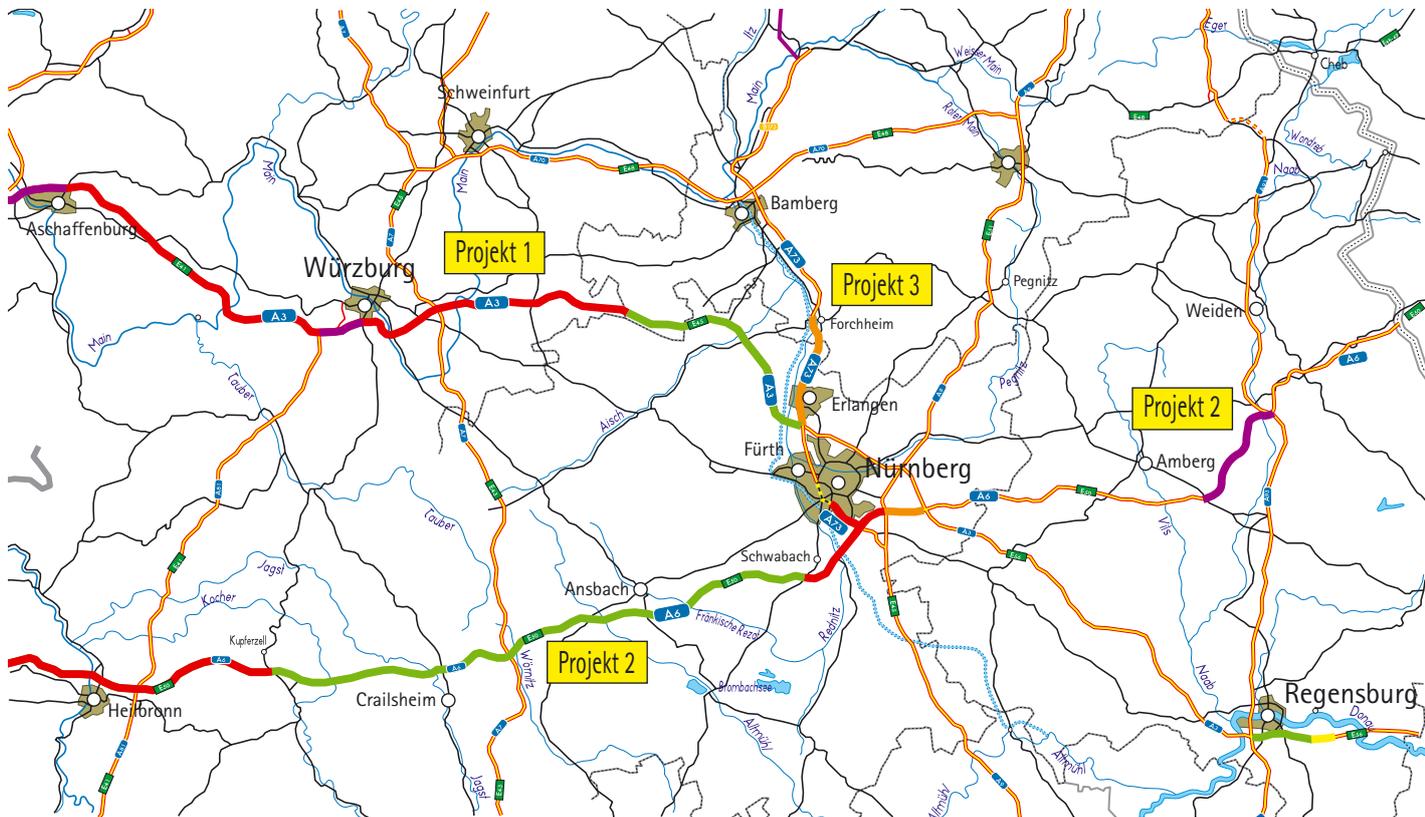
Weiterer Bedarf:

es besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag

planerische Vorbereitung vor 2015 möglich

gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit ist nachgewiesen, überschreitet jedoch Finanzrahmen; Bedarfsplanung nur in begründeten Ausnahmefällen mit Einwilligung des Bundesverkehrsministeriums

ÜBERSICHT DER AUTOBAHN-PROJEKTE



Legende:

-  in Bau
-  vordringlicher Bedarf
-  weiterer Bedarf mit Planungsrecht
-  weiterer Bedarf



Die A 3 stellt für die Metropolregion Nürnberg eine äußerst wichtige internationale Straßenverkehrsverbindung dar. 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 Focus der IHKs der Metropolregion Nürnberg:

• Frankfurt – Nürnberg

Im Bereich Aschaffenburg bis Nürnberg verfügt sie über ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von bis zu 95.000 Kfz. Davon sind durchschnittlich 15.000 Fahrzeuge Lkw, was je nach Streckenabschnitt einen Lkw-Anteil von 16 bis 28 Prozent ergibt. Dieser Streckenabschnitt ist erheblich staugefährdet. Bereits kleine Beeinträchtigungen z. B. durch liegengebliebene Fahrzeuge oder Unterhaltungsarbeiten führen zu schweren Behinderungen des flüssigen Verkehrs. Bis zum Jahr 2015 soll die tägliche Belastung weiter drastisch ansteigen.

Besonders betroffen ist der Teilabschnitt vom Autobahnkreuz (AK) Fürth/Erlangen bis AK Nürnberg mit einer täglichen Verkehrsbelastung von durchschnittlich 101.000 Kfz/Tag.

Bisher sind nur die Teilstrecken Frankfurt bis Aschaffenburg-West, Aschaffenburg-Ost bis Hösbach und AK Fürth/Erlangen bis AK Nürnberg auf sechs Spuren verbreitert.

• Nürnberg – Passau

Der südöstliche Abschnitt der A 3 ist eine zentrale Verkehrsachse nach Österreich und weiter nach Osteuropa. Erhebliche Kapazitätsengpässe ergeben sich vor allem im Bereich Regensburg. Dort hat sich der Verkehr seit 1990 verdoppelt und liegt mittlerweile werktäglich bei 88.000 Fahrzeugen. Zu den abendlichen Spitzenstunden wurden 3.500 Kfz pro Stunde jeweils in beide Richtungen gemessen. Regelmäßige Staus in der Nähe des Autobahnkreuzes Regensburg sind deshalb an der Tagesordnung.

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

Status im Bundesverkehrswegeplan

- Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wurde die Strecke von Aschaffenburg-West bis Schlüsselfeld als Vordringlicher Bedarf eingestuft.
- Von Schlüsselfeld bis zum Autobahnkreuz Fürth/Erlangen ist der Ausbau nur als Weiterer Bedarf mit Planungsrecht aufgenommen.
- Der Abschnitt Autobahnkreuz Regensburg bis Ausfahrt Neutraubling befindet sich im Status Weiterer Bedarf mit Planungsrecht.
- Im Bereich Ausfahrt Neutraubling bis Ausfahrt Rosenhof ist die A 3 in den Weiteren Bedarf eingestuft.

Länge und kalkulierte Kosten

- Aschaffenburg-West bis Schlüsselfeld:
135,0 km, 1,17 Mrd. Euro
- Schlüsselfeld bis AK Fürth/Erlangen:
39,5 km, 240 Mio. Euro
- AK Regensburg bis Neutraubling:
12,0 km, 62,8 Mio. Euro
- Neutraubling bis Rosenhof:
3,3 km, 13,9 Mio. Euro

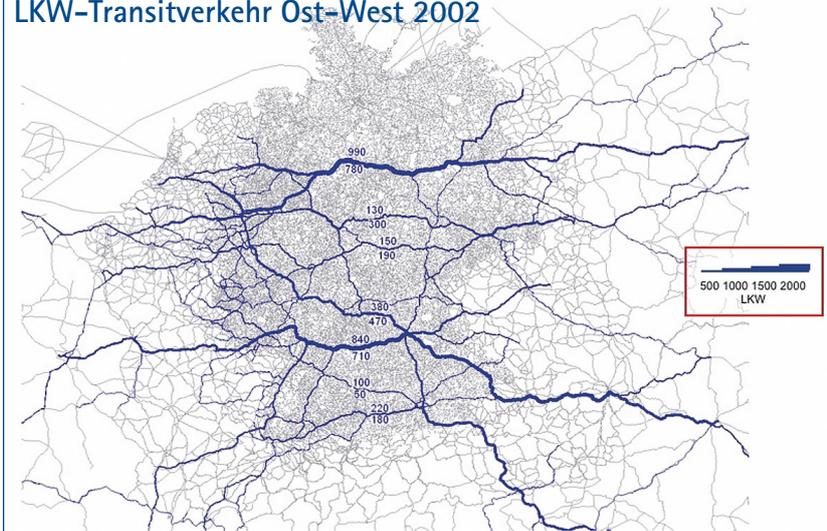
Aktueller Stand

- Derzeit im Bau ist der Abschnitt Aschaffenburg-West bis Aschaffenburg-Ost. Eine Fertigstellung ist bis 2009 geplant.
- Ende April 2007 begann der sechsstreifige Ausbau zwischen Autobahndreieck Würzburg-West und Würzburg-Heidingsfeld, zwischen Würzburg-West und Würzburg-Kist werden auf beiden Seiten zweistreifige Verflechtungsstreifen gebaut. Fertigstellungstermin ist 2010.
- Auf der Gesamtstrecke zwischen Hösbach und AK Fürth/Erlangen laufen die Planungen. Ende 2006 wurden im Rahmen der Erneuerung der Regnitzbrücke im Bereich des Autobahnkreuzes Erlangen/Fürth bereits Vorbereitungen für eine Verbreiterung der Autobahn auf sechs Streifen getroffen.
- Zwischen der Ausfahrt Erlangen-Frauenaurach und dem AK Erlangen/Fürth wurde in beiden Richtungen der Standstreifen als durchgängiger Verflechtungsstreifen ummarkiert.
- Im Raum Regensburg wird die Verbindung zwischen den Ausfahrten AK Regensburg und AS Klinikum als „dritte Spur“ genutzt.

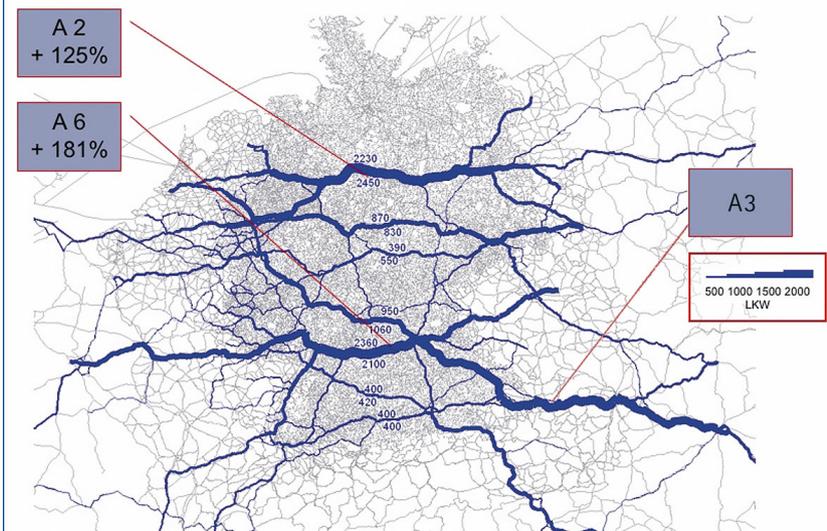


A 3 Ausbau Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau als Teil des TEN Brüssel – Wien

LKW-Transitverkehr Ost-West 2002



Prognose des LKW-Transitverkehrs Ost-West für das Jahr 2020



Forderung der IHKs

Um diese Verkehrsader effizienter zu machen, muss die A 3 von Aschaffenburg bis Nürnberg auf ihrer kompletten Länge sechsstreifig ausgebaut werden.

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

A 6 Ausbau Heilbronn – Nürnberg und Lückenschluss Amberg-Ost – AK Oberpfälzer Wald als Teil des TEN Paris – Prag



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.

Zwei Teilabschnitte der A 6 liegen den IHKS der Metropolregion besonders am Herzen:

- **Lückenschluss Amberg-Ost bis
Autobahnkreuz Oberpfälzer Wald**

Nur langsam verschwindet der Flaschenhals zwischen Amberg und der Grenze zu Tschechien. Erfreulich für die IHKS ist, dass der Abschnitt vom AK Oberpfälzer Wald bis Waidhaus seit Oktober 2006 vierstreifig befahrbar ist. Jedoch klafft in westlicher Richtung zwischen dem Autobahnkreuz und Amberg immer noch eine 20 km lange Lücke. Auf tschechischer Seite besteht hingegen bereits seit 2000 eine leistungsfähige Autobahnverbindung. Die Ortsumgehung Pilsen wurde im Oktober 2006 dem Verkehr übergeben.

Wie dringlich der deutsche Lückenschluss ist, machen folgende Zahlen deutlich: Seit dem EU-Beitritt der Tschechischen Republik im Mai 2004 hat sich der Lkw-Verkehr verdreifacht. In 2006 passierten am Grenzübergang Waidhaus täglich durchschnittlich 6.000 Lkw die offene Grenze.

- **sechsstreifiger Ausbau Heilbronn – Nürnberg**

Die hohe Verkehrsdichte im Bereich Heilbronn bis Nürnberg führt meist bis an die Grenzen der Belastung einer vierstreifigen Autobahn. Regelmäßige Staus sind an der Tagesordnung. Je nach Streckenabschnitt liegt der Lkw-Anteil im bayerischen Teil der A 6 bei bis zu 24 Prozent am Tag und bis zu 49 Prozent nachts. Im Bereich Roth bis Nürnberg beträgt das Verkehrsaufkommen durchschnittlich 75.000 Kfz pro Tag. Die Unfallrate zwischen Roth und dem AK Nürnberg Süd ist in beiden Fahrrichtungen doppelt so hoch, wie im bayerischen Durchschnitt.

Und es wird noch schlimmer: Für das Jahr 2020 wird ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von bis zu 100.000 Fahrzeugen im genannten Abschnitt prognostiziert.

A 6 Ausbau Heilbronn – Nürnberg und Lückenschluss Amberg-Ost – AK Oberpfälzer Wald als Teil des TEN Paris – Prag

Status im Bundesverkehrswegeplan

Lückenschluss Amberg bis AK Oberpfälzer Wald

- Der Streckenabschnitt Amberg-Ost bis AK Oberpfälzer Wald ist als Vordringlicher Bedarf (laufendes und vordringliches Projekt) im Bundesverkehrswegeplan enthalten.

sechsstreifiger Ausbau Heilbronn – Nürnberg

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



Länge und kalkulierte Kosten

Lückenschluss Amberg bis AK Oberpfälzer Wald

- Vierstreifiger Neubau Amberg-Ost bis AK Oberpfälzer Wald: 20 km, 168 Mio. Euro

sechsstreifiger Ausbau Heilbronn – Nürnberg

- Landesgrenze-Schwabach-West: 69,9 km, 335 Mio. Euro
- Schwabach-West-AK Nürnberg-Ost: 18,0 km, 150 Mio. Euro
- AK Nürnberg-Ost-AK Altdorf: 7,4 km, 40 Mio. Euro



Aktueller Stand

Lückenschluss Amberg bis AK Oberpfälzer Wald

- Mitte 2004 wurden die Bauarbeiten für den Abschnitt Amberg-Ost bis AK Oberpfälzer Wald und damit der westliche Teil des Lückenschlusses der A 6 Amberg bis Waidhaus begonnen. Inzwischen ist die Strecke auf ihrer gesamten Länge im Bau. Eine Fertigstellung ist bis Herbst 2008 vorgesehen.

sechsstreifiger Ausbau Heilbronn – Nürnberg

- Für den Streckenabschnitt Roth bis AK Nürnberg-Süd liegt seit Ende 2006 ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Ein Baubeginn wird noch in 2007 angestrebt.
- Mitte 2006 wurden die Baumaßnahmen am AK Nürnberg-Süd abgeschlossen. Der neue Overfly trägt dazu bei, die Stauanfälligkeit im Süden Nürnbergs zu verringern und die Verkehrsströme zu entflechten.



A 6 Ausbau Heilbronn – Nürnberg und Lückenschluss Amberg-Ost – AK Oberpfälzer Wald als Teil des TEN Paris – Prag

A6 Heilbronn – Nürnberg Übergangslösungen

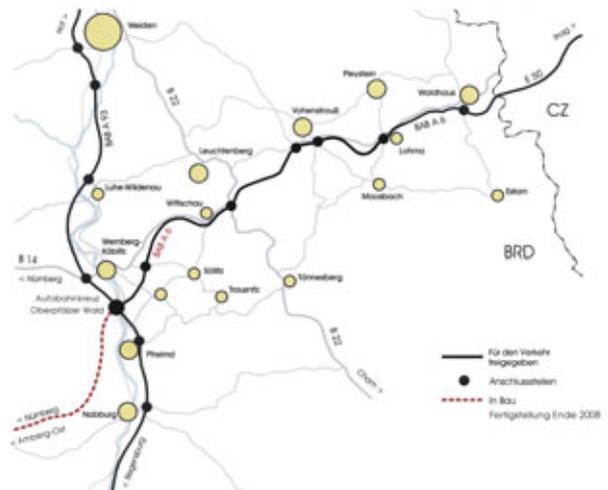


Forderung der IHKs

Die wirtschaftlichen Verbindungen mit der Tschechischen Republik werden durch den fehlenden Lückenschluss auf der A 6 erheblich beeinträchtigt. Dies ist für die Metropolregion Nürnberg von großem Nachteil. Ein zügiger Lückenschluss zwischen Nürnberg und der tschechischen Grenze ist dringend erforderlich. Die von der Bundesregierung und dem Bundesverkehrsministerium versprochene Zeitvorgabe 2008 muss unbedingt eingehalten werden.

Der Lückenschluss wird die A 6 zur TOP-Ost-West-Verbindung innerhalb Europas machen. Deshalb ist es umso dringlicher, dass die A 6 zwischen Heilbronn und Nürnberg auf ihrer gesamten Länge in naher Zukunft sechsstreifig ausgebaut wird. Nur ein durchgehender Ausbau schafft die Voraussetzungen für eine leistungsfähige europäische Querverbindung und trägt den Anforderungen des bestehenden und zwingend hinzukommenden Verkehrsaufkommens Rechnung.

A6 Nürnberg – Prag Baumaßnahmen





Die A 73 hat für die Metropolregion eine besondere Bedeutung.

An ihrem Ausgangspunkt im Süden Nürnbergs besitzt sie Zubringerfunktion für die Autobahnen A 6 und A 9 und zum Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg.

Im Stadtgebiet Nürnberg und Fürth stellt sie als Frankenschnellweg eine Hauptverkehrsachse dar.

Im Norden Nürnbergs verbindet die A 73 Mittelfranken mit Oberfranken und dem benachbarten Bundesland Thüringen.

Im südlichen Teil Nürnbergs ist die A 73 von Nürnberg-Zollhaus bis Nürnberg-Hafen-Ost extrem belastet. Dort werden an 220 Tagen im Jahr mehr als 90.000 Kfz täglich gezählt. Bis 2020 ist eine Zunahme auf bis zu 120.000 Fahrzeuge prognostiziert.

Im Stadtgebiet Nürnberg ist die Stadt Baulastträger und damit für die Planung und Finanzierung des Frankenschnellweges verantwortlich. Ein Ausbau wird hier erforderlich, um den innerstädtischen Verkehr Nürnbergs auf einer Hauptachse zu

bündeln und die innerstädtischen Quartiere verkehrlich zu entlasten. Der Frankenschnellweg wird zur Zeit von bis zu 53.000 Kfz täglich befahren. Er dient zu 95 % der Bewältigung des Quell- und Zielverkehrs in Nürnberg. Angestrebt werden sein kreuzungsfreier Ausbau sowie eine neue Anbindung an die Nürnberger Innenstadt.

Im Norden der Metropolregion Nürnberg entwickelt sich die A 73 neben ihrer Zubringerfunktion ins Ballungszentrum Nürnberg/Fürth/Erlangen zunehmend zu einer neuen Verbindungsachse Richtung Oberfranken und Thüringen. Die Schaffung einer Autobahn zwischen Lichtenfels/Coburg über Suhl bis in die thüringische Landeshauptstadt Erfurt ist Bestandteil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Die geplante Fertigstellung in 2008 wird eine über 140 km breite Lücke im Autobahnnetz zwischen der A 7 und der A 9 schließen. Zusammen mit der A 71 entsteht eine neue hochbedeutende Verbindungsachse zwischen den fränkischen und den thüringischen Wirtschaftszentren.

A 73 Erhöhung der Leistungsfähigkeit Nürnberg – Forchheim und Fertigstellung Lichtenfels/ Coburg – Suhl

Status im Bundesverkehrswegeplan

- 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 Vordringlich eingestuft.
- Die Verbreiterung auf sechs Spuren von AK Fürth/Erlangen bis Forchheim-Süd ist nur als Weiterer Bedarf berücksichtigt. Eine Höherstufung in die Kategorie Weiterer Bedarf mit Planungsrecht ist beantragt.
- Der Autobahnneubau zwischen Lichtenfels und Herbartswind ist als Vordringlich eingestuft und Bestandteil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit.

Länge und kalkulierte Kosten

Autobahnabschnitte:

- AK Nürnberg Süd bis Nürnberg Zollhaus: 2,2 km, 12,3 Mio. Euro (achtstreifiger Ausbau)
- Nürnberg-Zollhaus bis Nürnberg-Hafen-Ost: 4,3 km, 37,3 Mio. Euro (sechsstreifiger Ausbau)
- AK Fürth/Erlangen bis Forchheim-Süd: 16,8 km, 174,7 Mio. Euro (sechsstreifiger Ausbau)
- Lichtenfels-Ebersdorf-Coburg-Herbartswind: 36,8 km, 300 Mio. Euro (vierstreifiger Neubau, einschließlich Zubringer B289 neu)

Stadtgebiet Nürnberg:

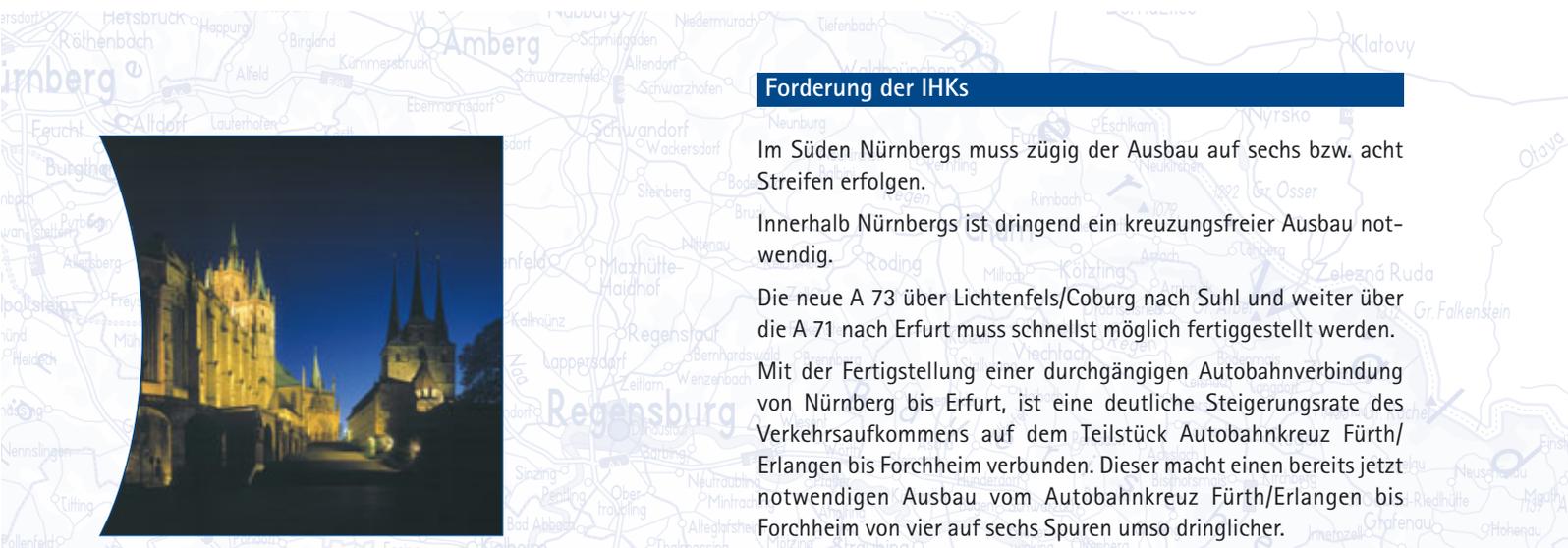
- In den städtischen Haushalt sind für planerische und bauliche Maßnahmen am Frankenschnellweg (Bauabschnitt Mitte und West) 148 Mio. Euro eingestellt. Die Stadt Nürnberg erwartet sich hierzu einen erheblichen Zuschuss des Freistaates Bayern.

Aktueller Stand

- Im Stadtgebiet Erlangen werden als Übergangslösung zwischen den Anschlussstellen durchgehende Verflechtungstreifen als dritte Fahrspur genutzt. Eine temporäre Standstreifennutzung, ermöglicht durch eine Verstärkung des Standstreifens und eine Verkehrssteuerungsanlage, ist von der Ausfahrt Möhrendorf bis zur Ausfahrt Erlangen-Nord vorgesehen.
- Die Fertigstellung der Neubaustrecke der A 73 von Lichtenfels/Coburg bis Suhl soll 2008 erreicht sein. Im Bau befindet sich derzeit noch der Abschnitt Lichtenfels bis Rödental (bei Coburg).
- Bis 2008 soll auch der bereits vierstreifige Streckenabschnitt der B 173 vom AK Bamberg bis Lichtenfels als Autobahnstrecke ausgebaut sein. Ab diesem Zeitpunkt ist Nürnberg mit Erfurt durchgängig vierspurig verbunden.



A 73 Erhöhung der Leistungsfähigkeit Nürnberg – Forchheim und Fertigstellung Lichtenfels/ Coburg – Suhl



Forderung der IHKs

Im Süden Nürnbergs muss zügig der Ausbau auf sechs bzw. acht Streifen erfolgen.

Innerhalb Nürnbergs ist dringend ein kreuzungsfreier Ausbau notwendig.

Die neue A 73 über Lichtenfels/Coburg nach Suhl und weiter über die A 71 nach Erfurt muss schnellstmöglich fertiggestellt werden.

Mit der Fertigstellung einer durchgängigen Autobahnverbindung von Nürnberg bis Erfurt, ist eine deutliche Steigerungsrate des Verkehrsaufkommens auf dem Teilstück Autobahnkreuz Fürth/Erlangen bis Forchheim verbunden. Dieser macht einen bereits jetzt notwendigen Ausbau vom Autobahnkreuz Fürth/Erlangen bis Forchheim von vier auf sechs Spuren umso dringlicher.

Verlängerung der A 70 durch B 303 neu (A 9 – Marktredwitz – Schirnding) 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. Zusätzliche Bedeutung erhält das Projekt durch die geplante Westumgehung Würzburg als Verlängerung der A 70 vom Autobahndreieck (AD) Schweinfurt-Werneck zur A 3 Würzburg-Frankfurt westlich von Würzburg.

Als neuer Teil des Transeuropäischen Netzes soll sie als vier-spurige Bundesstraße bis zur deutsch-tschechischen Grenze weiter gebaut werden und damit bestehende Ost-Westverbindungen entlasten helfen. Der Lückenschluss ist in Form der B 303 neu, durch einen Neubau zwischen der A 9 und dem Grenzübergang Schirnding vorgesehen. Während Tschechien den Bau einer durchgängigen Autobahn von Prag nach Cheb vorantreibt, wurde die Verkehrsverbindung auf deutscher Seite nicht weiter forciert. Die derzeitige Verbindung nach Osten, die Bundesstraße B 303, verläuft mitten durch das Hohe Fichtelgebirge. Aufgrund des hohen LKW-Anteils und der schwierigen topographischen Verhältnisse sind Reisegeschwindigkeit, Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit auf dieser Straße sehr gering.

Status im Bundesverkehrswegeplan

- Das Teilstück zwischen A 9 und A 93 ist als neues Vorhaben in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag aufgenommen.
- Das Teilstück zwischen der A 93 und der tschechischen Grenze befindet sich, wie die zweite Fahrbahn der Ortsumgehung Schirnding, im Vordringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag.

Länge und kalkulierte Kosten

Die Kosten für die Gesamtmaßnahme werden auf rund 400 Mio. Euro geschätzt.

Aktueller Stand

Die Festlegung eines Kreuzungspunktes zur A 93 setzt voraus, dass beide Teilstücke zeitgleich beplant werden. Im April 2007 wurden die Ergebnisse einer Raumpfindlichkeitsanalyse präsentiert. Demnach kommen nur Trassen nördlich der bestehenden B 303 sowie die B 303 selbst in Frage. Eine Verkehrsuntersuchung für die Gesamtmaßnahme wurde in Auftrag gegeben. Als nächster Schritt wird nun eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, die bis Ende 2008 in ein Raumordnungsverfahren münden soll.

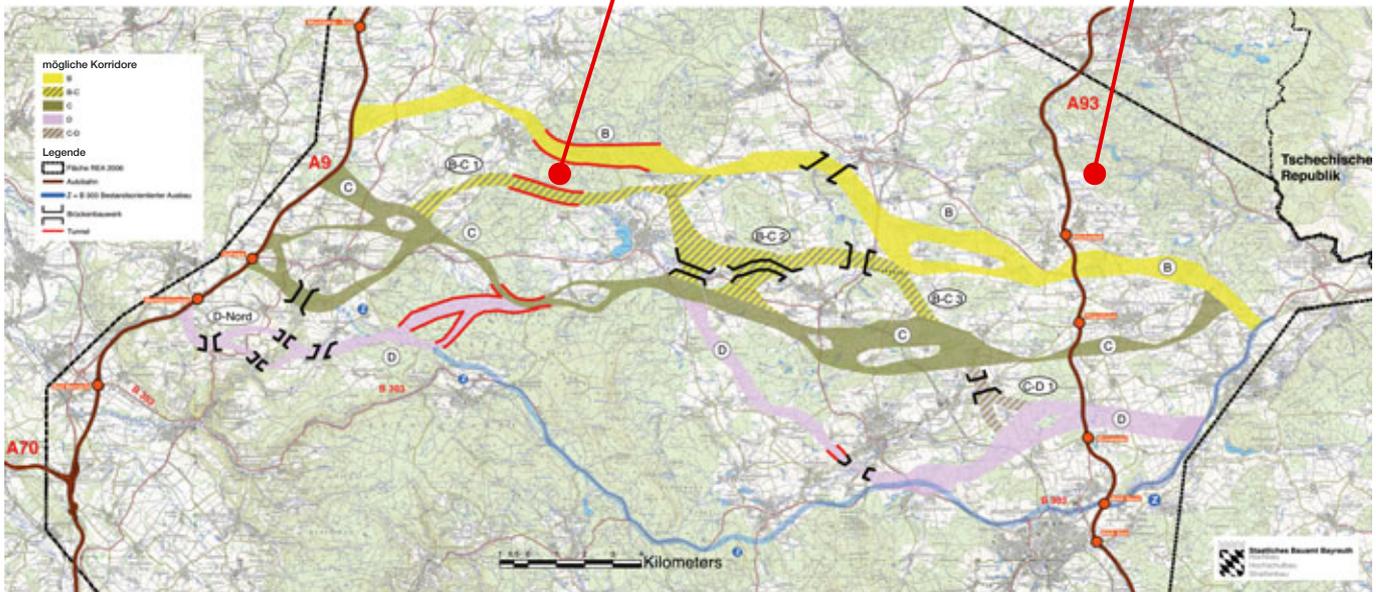
Im Bereich der Ortsumgehung Schirnding wurde die haushaltsrechtliche Genehmigung des Vorentwurfs für die zweite Fahrbahn bereits erteilt. Das Staatliche Bauamt Bayreuth erarbeitet derzeit die Planfeststellungsunterlagen.

Verlängerung der A 70 durch B 303 neu (A 9 – Marktredwitz – Schirnding) als Teil der Magistrale Würzburg – Schweinfurt – Bamberg – Prag

Untersuchungsraum für die Raumempfindlichkeitsanalyse B 303 neu (mögliche Korridore)

Abschnitt I:
B303 Gefrees–A93 oder Alternative
Autobahndreieck A9/A70 bis A93
Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem
naturschutzfachlichen Planungsauftrag für
Weiteren Bedarf mit Planungsrecht.

Abschnitt II:
A 93–Schirnding oder Alternative Ausbau der
bestehenden B303 von 2 auf 4 Fahrstreifen.
Vorhaben mit besonderem naturschutzfachli-
chen Planungsauftrag für den Vordringlichen
Bedarf.



Forderung der IHKs

Eine Realisierung der zweiten Fahrbahn der Ortsumgehung Schirnding muss bald möglichst erreicht werden.

Die verschiedenen Planungsphasen müssen zügig durchlaufen werden, um die Realisierung der Gesamtmaßnahme bald in Angriff nehmen zu können.



Direkte Anbindung des internationalen Airports Nürnberg an die A 3



Am Airport Nürnberg wurden im Jahr 2006 fast 4 Mio. Passagiere gezählt. Das Frachtaufkommen belief sich in 2006 auf 98.300 Tonnen.

Bei den erwarteten deutlichen Steigerungsraten im Passagier- und Frachtaufkommen ist die leistungsfähige Anbindung an den überregionalen Fernverkehr unerlässlich. Der Verkehr, wird heute über hochbelastete Bundesstraßen oder auf innerstädtischen Routen zum Flughafen geleitet, was bei Anwohnern zu hohen Belastungen führt.

Ziel- und Quellverkehr sind etwa zur Hälfte zum Stadtgebiet und zur Hälfte zur Autobahn orientiert. Eine direkte Autobahnanbindung des Flughafens von Norden wird seine Erreichbarkeit entscheidend verbessern und die Verkehrsverhältnisse im Nürnberger Norden wirkungsvoll entspannen. Eine unzureichende Anbindung zum Fernverkehr ist ein erheblicher Standortnachteil für den Airport Nürnberg, der sich auf Grund der räumlichen Nähe zum Frankfurt Airport und zum Flughafen München noch verstärkt.

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 ihre Berücksichtigung im Kapitel „Stärkung des Flughafenstandorts Deutschland“.

Kalkulierte Kosten nach Bundesverkehrswegeplan

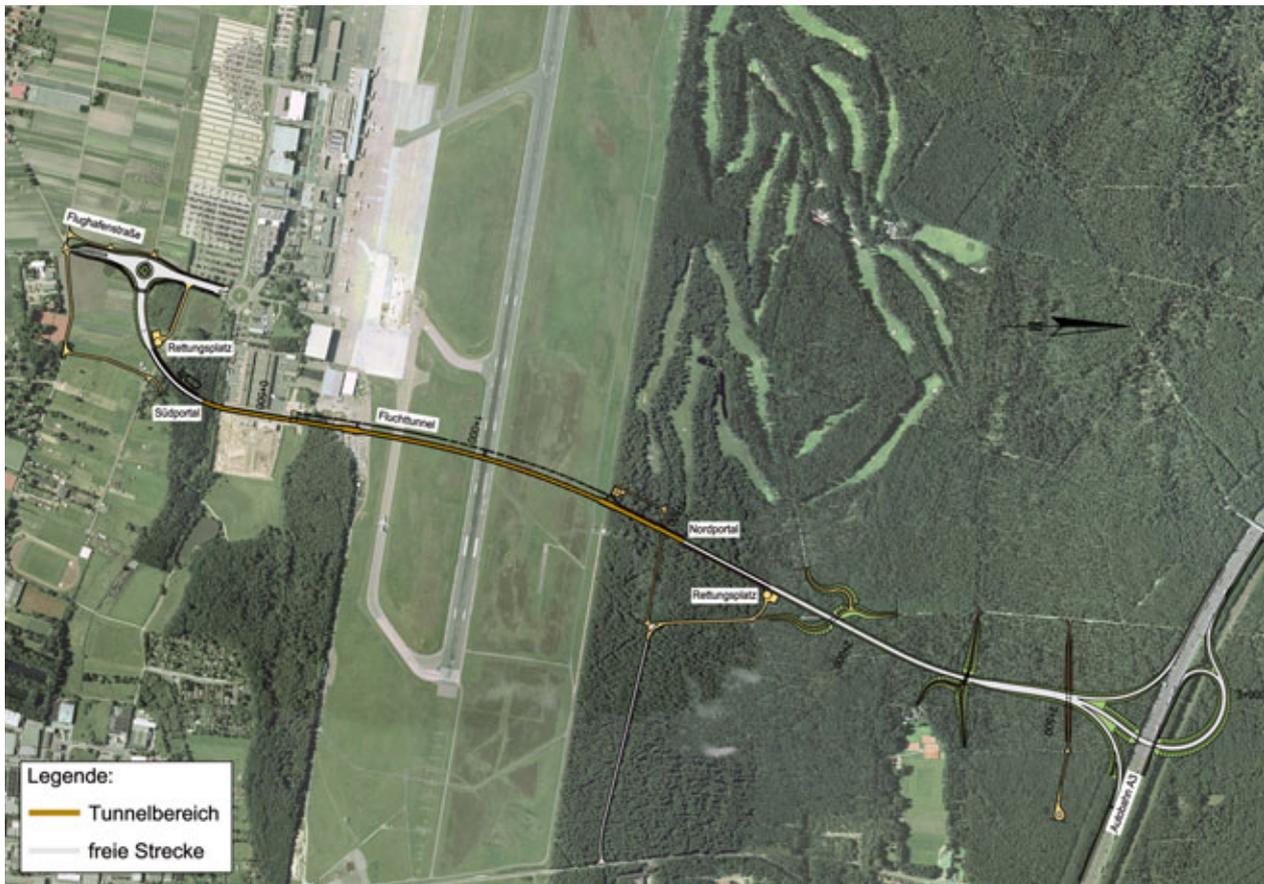
- Das Bundesverkehrsministerium befürwortete im März 2006 die Aufnahme der Variante „Tunnel Ost indirekt“ in den Bundesverkehrswegeplan. Die Kosten werden auf ca. 41 Mio. Euro geschätzt.

Aktueller Stand

- Von den ursprünglich sieben Planfällen der Machbarkeitsstudie sind drei zur weiteren Beurteilung in das im April 2005 gestartete Raumordnungsverfahren eingegangen. Als beste Variante hat sich eine 2,7 km lange Trasse von der A 3 zum Flughafen herausgestellt. 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 Planungs- und Baurechtsverfahren sollen voraussichtlich bis 2008 abgeschlossen sein. Entsprechende Geldmittel vorausgesetzt soll direkt im Anschluss mit dem Bau begonnen werden und dieser dann bis 2012 fertiggestellt sein.



Direkte Anbindung des internationalen Airports Nürnberg an die A 3



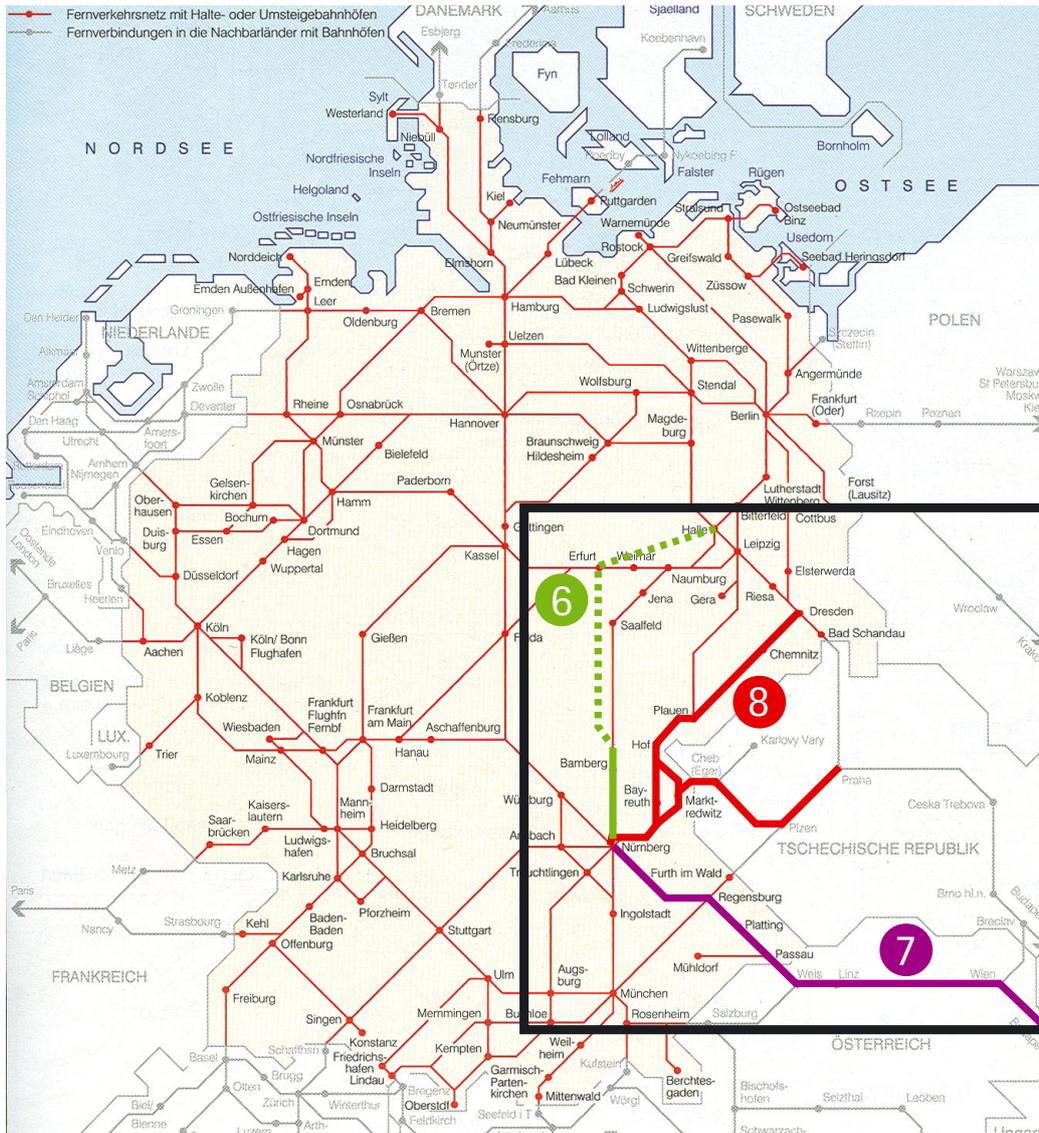
Forderung der IHKs

Angesichts der hohen Bedeutung des Flughafens als Wirtschaftsfaktor muss zeitnah eine verbesserte Fernverkehrs-anbindung entstehen. Die Metropolregion Nürnberg hat vom Airport Nürnberg aus die besten internationalen Flugverbindungen. Der schwerwiegende Standortnachteil „unzureichende Straßenanbindung“ muss baldmöglichst beseitigt werden.

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



ÜBERSICHT DER SCHIENEN-PROJEKTE



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

6



Die ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse Nürnberg – Bamberg – Coburg – Erfurt ist als Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8 die wichtigste Nord-Süd-Schienenverbindung im vereinten Deutschland. Darüber hinaus ist sie Bestandteil der europäischen Magistrale Palermo-Stockholm und damit prioritäres Projekt des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-1). Im Süden schließt sich die 2006 fertig gestellte 170 km lange ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse Nürnberg-Ingolstadt-München an.

Nach ihrer Fertigstellung reduziert sie die zeitliche Distanz zwischen Nürnberg und Berlin auf unter drei Stunden. Damit wird die Bahn zu einem ernst zu nehmenden Wettbewerber von Pkw und Flugzeug. Täglich sind allein auf dem südlichen Teil dieser Relation 48 ICE-Verbindungen vorgesehen.

Weiterhin schafft die Strecke dringend benötigte Kapazitäten im Schienengüterverkehr. Deutlich über 100 Güterzüge pro Tag können zwischen dem Ostseeraum, Mitteldeutschland und Bayern zusätzlich verkehren.

Der in Bayern gelegene Streckenanteil besteht aus zwei Abschnitten: der **Ausbaustrecke** von Nürnberg über Bamberg nach Ebensfeld mit 83 km und der sich daran anschließenden **Neubaustrecke**. Diese tangiert die Stadt Coburg, die an den Fernverkehr angeschlossen wird und durchquert in direkter Linie den Thüringer Wald, um nach 107 km Erfurt zu erreichen. 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.

Erste Beschlüsse zur Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit wurden im Jahr 1991 gefasst. Seit 1995 ist Bau-recht auf der gesamten Neubaustrecke von Franken über den Thüringer Wald bis zur Thüringer Landeshauptstadt vorhanden. Die Baumaßnahmen gehen jedoch nur schleppend voran.



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

- Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld: Länge 83 km, zuzüglich 13 km Güterzugstrecke zur Umfahrung des Knotens Fürth
- Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt: Länge 107 km
- Gesamtkosten voraussichtlich 5,1 Milliarden Euro

Aktueller Stand

- Bauarbeiten finden für die Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt derzeit im Erfurter Hauptbahnhof, im Thüringer Wald und im Bereich Itzgrundbrücke Coburg/Rödental statt. Der Abschnitt Ilmenau-Erfurt ist im Rohbau fertiggestellt.
- Die Haushaltsmittel für die Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt wurden deutlich angehoben. Als konkretes Fertigstellungsdatum für den Neubau wird vom Bund das Jahr 2016 angekündigt.
- Auf der Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld liegen Planfeststellungsbeschlüsse für den Abschnitt Ebensfeld und einige kleinere Maßnahmen vor.
- Der Start der Baumaßnahmen für den Abschnitt Nürnberg-Fürth erfolgte im August 2006.



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 für die Metropolregion Nürnberg unverzichtbar. Erfreulich ist, dass das Projekt im Bundesinvestitionsrahmenplan inzwischen einen hohen Stellenwert besitzt. Dies muss auch so bleiben und kontinuierlich an der Umsetzung gearbeitet werden.

Besonders dringlich ist die Beseitigung der Engpass-Stelle Nürnberg–Fürth, da sie zu nicht hinzunehmenden Verspätungen im Fern-, Nah- und Güterverkehr führt. Durch Zuwächse im Güterverkehr und die Ende 2006 erfolgte Inbetriebnahme der neuen ICE – Strecke München – Ingolstadt – Nürnberg hat sich die Engpass-Situation noch deutlich verschärft.

Für Güterzüge ist der Bau des geplanten Tunnels zur Umfahrung des Knotens Fürth ein absolutes Muss. Finanzierung und Realisierung müssen zügig erfolgen.

Für Neu- und Ausbaustrecke müssen zusätzliche Gelder kontinuierlich bereitgestellt. Von der Bahn müssen die jährlich vom Bund bereitgestellten Gelder auch abgerufen werden.

Das angekündigte Fertigstellungsdatum 2016 muss unbedingt eingehalten werden.

7 Verbesserung der Schienenverbindung Nürnberg – Regensburg – Passau – Linz – Wien



Die Schienenverbindung von Nürnberg über Regensburg und Passau nach Wien ist eine zentrale Achse, die für Geschäftsreisende, Touristen und den Güterverkehr in beide Richtungen besonders bedeutsam ist. Sie ist die kürzeste Verbindung von den Beneluxstaaten und dem Nordwesten Deutschlands nach Österreich. Wirtschaftliche und touristische Beziehungen Bayerns mit Österreich haben sich in den letzten Jahren nochmals sehr expansiv entwickelt. Österreich steht auf der Liste der wichtigsten Einfuhrpartner auf Platz 1 und ist aus Sicht Bayerns der dritt wichtigste Exportmarkt mit einem Außenhandelsvolumen von fast 30 Mrd. Euro.

Die Personenfernverkehrszüge nach Wien sind auf dieser Strecke gut ausgelastet. Jüngste Zählungen haben eine durchschnittliche Auslastung von ca. 70 Prozent ergeben. Eine Erhöhung von Attraktivität und Komfort wird zu einer weiteren Steigerung der Zahl der Reisenden führen.

Auf der Strecke sind bisher nur Reisegeschwindigkeiten bis 160 km/h möglich. Aufgrund des gestiegenen Güterverkehrs wird es mittelfristig zu Kapazitätsengpässen kommen, da kaum geeignete Ausweichgleise existieren. Für die Strecke Richtung Österreich sind für den Schienengüterverkehr schon jetzt keine Trassen mehr frei.

Status im Bundesverkehrswegeplan

Der Ausbau der Strecke zwischen Nürnberg via Passau zur österreichischen Grenze ist als „Länderübergreifendes Projekt“ im Bundesverkehrswegeplan eingruppiert.

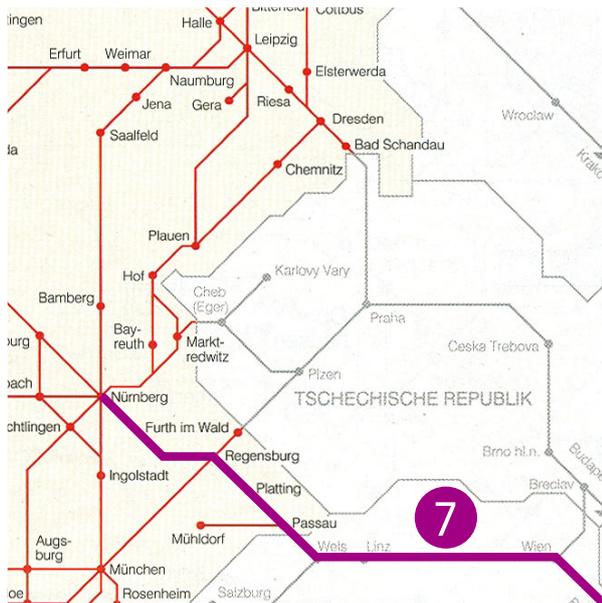
Aktueller Stand

Bisher verkehren nur je vier durchgehende Fernzugpaare. Davon zwei ICE-Zugpaare und zwei EC-Paare. Die Fernzüge verkehren von Nürnberg aus nur zwischen 10.30 Uhr und 16.30 Uhr. Ab Dezember 2007 ist eine zweistündige ICE-Linie von Frankfurt über Nürnberg, Regensburg und Passau nach Wien vorgesehen. Die Reisezeit von Nürnberg nach Wien beträgt dann weniger als 5 Stunden.

Hinsichtlich des Streckenausbaus gibt es bereits eine Vereinbarung zwischen Deutschland und Österreich. Die Wirtschaftlichkeitsanalyse gemäß Bundesverkehrswegeplan wurde bisher noch nicht begonnen.



Verbesserung der Schienenverbindung Nürnberg – Regensburg – Passau – Linz – Wien



Forderung der IHKs

Der angekündigte ICE-Einsatz im Zweistundentakt muss realisiert werden. Auch in den Tagesrandzeiten sollte ein attraktives Angebot erfolgen.

Längerfristig muss die Strecke ertüchtigt werden, um eine Reisegeschwindigkeit von 200 km/h zu ermöglichen. Dazu ist umgehend die erforderliche Wirtschaftlichkeitsanalyse gemäß Bundesverkehrswegeplan durchzuführen. Zu beachten ist, dass geeignete Ausweichgleise für den stetig steigenden Güterverkehr mit eingeplant werden.

Verbesserung der Schienenverbindung Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ in Verbindung mit Franken – Sachsen – Magistrale als Teil des TEN 22 Nürnberg – Prag – Athen/Konstanza



Die Verbesserung der europäischen Schienentransversale Nürnberg – Marktredwitz – Cheb – Prag ist als Teil des Trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-22) ein herausragendes Verkehrsinfrastrukturprojekt. Das 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. Die Elektrifizierung zwischen Marktredwitz und Reichenbach/Cheb ist darüber hinaus auch für die Ostbayernlinie nach Regensburg von großer Wichtigkeit.

Während die Deutsche Bahn AG den Bedarf für den Ausbau der Schienenstrecke verneint, hat die Landes- und Bundespolitik die hohe Bedeutung der Verbindung stets betont.

Von strukturpolitischer Bedeutung ist auch der innerdeutsche Ast der Strecke, die so genannte „Franken-Sachsen-Magistrale“ Nürnberg–Dresden. Diese zweigleisige Eisenbahnstrecke ist mit dem Ziel einer Fahrzeitverkürzung für den Einsatz von Neigetechnikzügen ausgebaut worden, die derzeit jedoch nicht eingesetzt werden.

Status im Bundesverkehrswegeplan

Die Ausbaustrecke Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ (– Prag) ist im Bundesverkehrswegeplan als neues Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf eingestuft worden. Die Investitionssumme wird mit 467 Mio. Euro beziffert.

Ein internationales Abkommen über den Ausbau wurde bereits 1993 mit dem Nachbarland Tschechien geschlossen.

Aktueller Stand

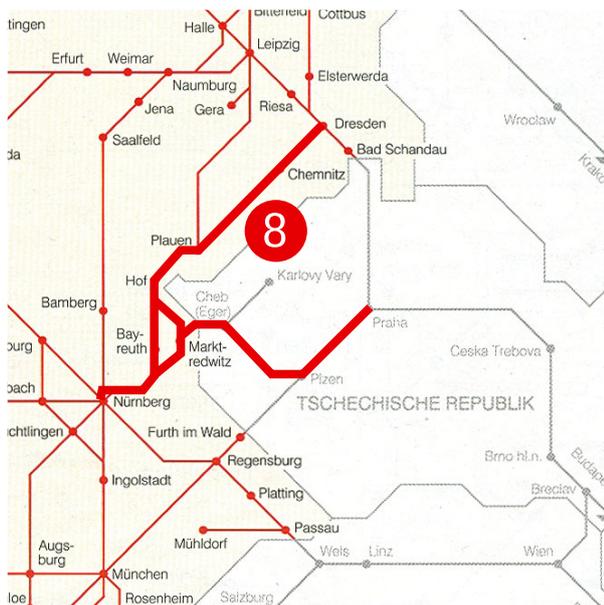
Aufgrund von Ausbaumaßnahmen auf tschechischer Seite, die bis zum Jahr 2016 andauern sollen, gibt es vermutlich dauerhaft keine durchgängige Schienenfernverkehrsverbindung zwischen Nürnberg via Cheb nach Prag. Nach Informationen der Bayerischen Staatsregierung ist die Elektrifizierung der Schienenstrecke Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ zur Zeit ohne finanzielle Perspektive. Mit der Aufnahme der Planungen ist nach Aussagen des Bundes in absehbarer Zeit nicht zu rechnen.

Auf der „Franken-Sachsen-Magistrale“ wird der Neigetechnik-Diesel-Triebzug ICE TD (VT 605) von der Deutschen Bahn AG seit Sommer 2004 nicht mehr eingesetzt.

Stattdessen wird seitdem Zugggerät verwendet, das zu Akzeptanzproblemen und weiter rückläufigen Fahrgastzahlen führte.



Verbesserung der Schienenverbindung Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ in Verbindung mit Franken – Sachsen – Magistrale als Teil des TEN 22 Nürnberg – Prag – Athen/Konstanza



Forderung der IHKs

Auf der Franken-Sachsen-Magistrale muss baldmöglichst die Einführung einer optimierten Fahrplangestaltung nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) erfolgen. Weiterhin müssen Ausbaumaßnahmen auf der Franken-Sachsen-Magistrale nach dem Bundesverkehrswegeplan (Knoten Chemnitz, Knoten Zwickau, Abschnitt St. Egidien – Hohenstein – Ernstthal) schnellstmöglich fertiggestellt und die Langsamfahrstellen in Bayern, bei Schnabelwaid, Vorbach und Röslau beseitigt werden.

Mittelfristig muss die Schließung der Elektrifizierungslücke Nürnberg – Reichenbach/Grenze Tschechien nach den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans erfolgen. Dabei hat der Abschnitt Reichenbach – Hof eine besondere Dringlichkeit. Voraussetzung ist der zügige Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesregierung und der Deutsche Bahn AG.





Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) ist flächenmäßig der drittgrößte Verkehrsverbund in Deutschland. In seinem Einzugsgebiet betreut er mehr als 2 Mio. Einwohner. Er umfasst ganz Mittelfranken, Teile Oberfrankens einschließlich des südlichen Landkreises Bayreuth und die westliche Oberpfalz. In naher Zukunft sollen die Stadt und der Landkreis Bamberg, sowie der nördliche Landkreis Bayreuth dazu kommen. Die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und insbesondere der S-Bahnen ist von besonderer Wichtigkeit für die Region.

Das S-Bahn-Netz im Großraum Nürnberg soll bis zum Jahr 2010 von jetzt ca. 70 auf 200 Kilometer anwachsen. Derzeit sind drei S-Bahn-Strecken vom Hauptbahnhof Nürnberg nach Lauf (links der Pegnitz) (S 1), Altdorf (S 2) und Roth (S 3) in Betrieb.

Der Ausbau des S-Bahn-Netzes in der Stufe 2 sieht insgesamt vier Projekte vor:

- die S-Bahn Nürnberg – Erlangen – Forchheim mit Durchbindung nach Bamberg

Der Start der Bauarbeiten erfolgte im August 2006 am Nadelöhr Nürnberg-Fürth mit der Erweiterung von zwei auf vier Gleise. Das dritte Gleis soll dem Fernverkehr, das vierte Gleis dem S-Bahn-Verkehr dienen.

- die S-Bahnen Nürnberg – Ansbach und Nürnberg – Neumarkt

Für beide Linien sind, mit Ausnahme des zweigleisigen Ausbaus Fischbach-Feucht, keine zusätzlichen Gleise notwendig. Neue Stationen entstehen in Petersaurach-Nord, Feucht-Ost und Woffenbach. Darüber hinaus wird die Signaltechnik verbessert und die Bahnsteighöhen werden an die neuen Fahrzeuge angepasst.

- die Verlängerung der S 1 von Lauf bis nach Hartmannshof

Zwischen Lauf (links der Pegnitz) und Hartmannshof werden das zweite Gleis wieder hergestellt und Oberleitungen errichtet. Ein neuer S-Bahnhof wird in Happurg entstehen. Zudem ist der Ausbau des Bahnhofs Hartmannshof als neuer Verknüpfungspunkt mit dem Regionalexpress notwendig.



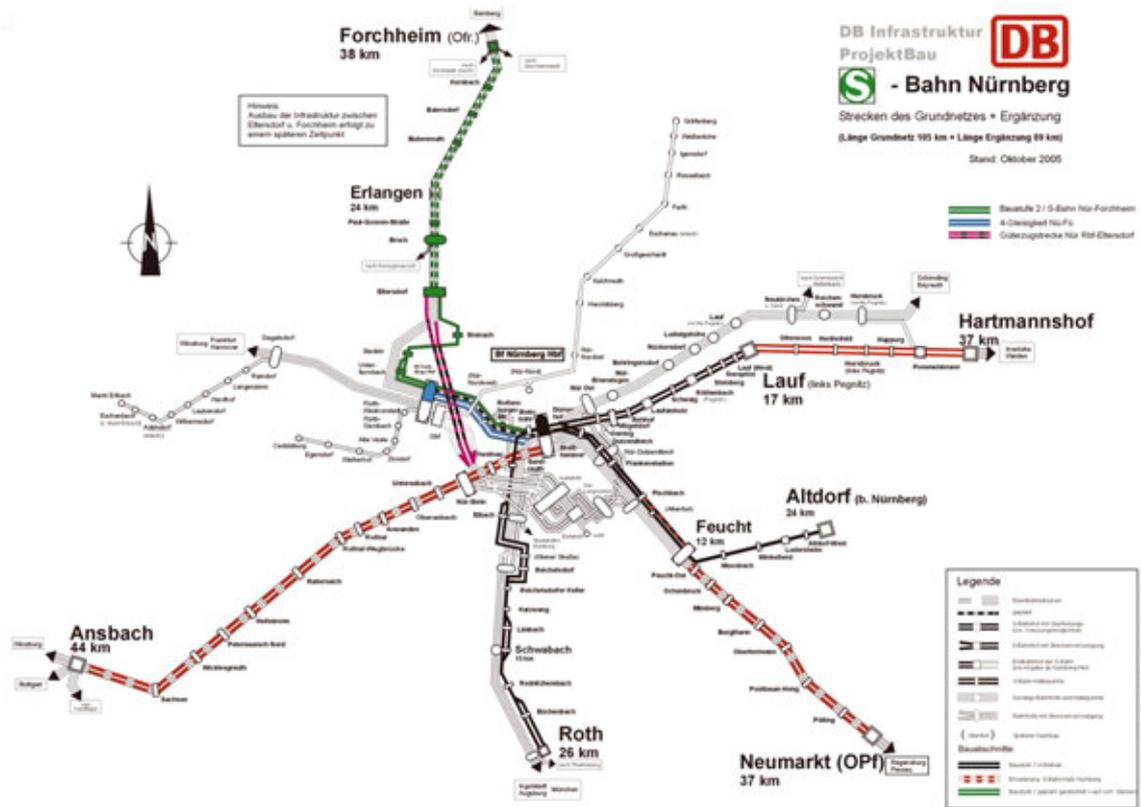
Länge und kalkulierte Kosten

	Länge der Ausbau- bzw. Neubaustrecke	verlagerter Verkehr Straße/S-Bahn (Pers./Tag)	Angebot in Hauptverkehrszeit
Nürnberg – Ansbach	44,5 km	2740	20-Min.-Takt
Nürnberg – Neumarkt	36,2 km	3815	20-Min.-Takt
Lauf – Hartmannshof*	20,0 km	1660	20-Min.-Takt (bis Hersbruck) 60-Min.-Takt (bis Hartmannshof)
Nürnberg – Forchheim	38,6 km	7825	20-Min.-Takt (bis Erlangen) 20/40-Takt (Erlangen – Forchheim)** 60-Min.-Takt (Forchheim – Bamberg)

* Verlängerung der bereits bestehenden S-Bahn S 1 Nürnberg – Lauf/Pegnitz

** 20-Min.-Takt (Erlangen – Forchheim) nach Fertigstellung viergleisiger Ausbau

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



Aktueller Stand

- Anfang 2006 haben der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn AG den Bau- und Finanzierungsvertrag für die S-Bahn Strecke Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim unterzeichnet. Seit August 2006 wird im Abschnitt Nürnberg - Fürth gebaut.
- Für den Bereich Erlangen bis Forchheim läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren. Die S-Bahn Nürnberg - Erlangen - Forchheim soll anteilig aus Mitteln des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert werden.
- Im August 2006 wurden die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen für die S-Bahnen nach Ansbach, Neumarkt und Hartmannshof fertiggestellt. Ein Bau- und Finanzierungsvertrag soll im Spätsommer 2007 unterzeichnet werden.
- Eine Inbetriebnahme aller vier S-Bahnen soll zum Fahrplanwechsel Ende 2010 erfolgen.

Forderung der IHKS

Die Stufe 2 des S-Bahn-Ausbaus schafft ein Verlagerungspotenzial von mehr als 16.000 Personen pro Tag auf die Schiene und damit eine Alternative zur Benutzung der in weiten Teilen stark überlasteten Straßen.

Der Ausbau der S-Bahn darf deshalb nicht weiter verzögert werden. Die zur Zeit laufenden Planfeststellungsverfahren müssen zügig abgewickelt werden, damit der Zeitplan 2010 auch eingehalten werden kann.

Weiter in die nähere Zukunft gedacht sollte, nach Abschluss der Stufe 2, die dritte Stufe des S-Bahn- bzw. S-Bahn-ähnlichen Ausbaus (z. B. Strecke Nürnberg-Neustadt/Aisch und rechte Pegnitzstrecke) angegangen und vervollständigt werden. Gerade der Korridor Nürnberg-Würzburg erfordert wegen seiner begrenzten Leistungsfähigkeit eine Kapazitätserweiterung.



Main, Main-Donau-Kanal und Donau sind zentraler Bestandteil des transeuropäischen Transportnetzwerkes (TEN-V-Vorhaben Nr. 18) und des paneuropäischen Korridors VII.

Die Leistungsfähigkeit dieser europäischen Binnenwasserstraße unterliegt nach wie vor erheblichen Einschränkungen, die es zu beheben gilt. Bezogen auf Deutschland liegen die Engpässe insbesondere im Bereich **Straubing-Vilshofen** und **Würzburg-Bamberg**. Nur durch deren Beseitigung wird sichergestellt, dass der umweltfreundliche und energieeffiziente Verkehrsträger „Binnenschiff“, seine volle Leistungsfähigkeit entfalten kann.

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 Logistikkabläufe vollkommen zu genügen. Zudem ergänzen zunehmend Container- und Stückgutverkehr 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.

Kosten

Varianten für den Donauausbau Straubing- Vilshofen:

	Kosten Hochwasserschutz	Kosten Donauausbau	Gesamtkosten der Variante	Ausbauart
Variante A	255 Mio. €	109 Mio. €	364 Mio. €	flussregelnde Maßnahme
Variante C	249 Mio. €	236 Mio. €	485 Mio. €	flussregelnde Maßnahme
Variante C 280	249 Mio. €	246 Mio. €	495 Mio. €	und Staustufe bei Aicha
Variante D2	231 Mio. €	442 Mio. €	673 Mio. €	flussregelnde Maßnahme und 3 Staustufen

Mainausbau Würzburg – Bamberg: 70 Mio. Euro

Einstufung im Bundesverkehrswegeplan

Der Donauausbau Straubing-Vilshofen und der Fahrinnen- ausbau des Mains gehören zum Vordringlichen Bedarf.

Der Donauausbau unterliegt im Bundesverkehrswegeplan 2003 der Einschränkung, lediglich flussbauliche Maßnahmen durchzuführen.

Aktueller Stand

Mainausbau

Die Fahrinnenvertiefung auf 2,90 Meter (= 2,70 m Abladetiefe) und die Fahrinnenverbreiterung von 35 auf 40 Meter in den Geraden ist von der Mündung des Mains in den Rhein bis in die Stauhaltung Goßmannsdorf abgeschlossen. Für die Stauhaltungen Marktbreit und Kitzingen ist Baurecht vorhanden. Bei den weiteren zum Ausbau noch ausstehenden Abschnitten (Stauhaltungen Dettelbach, Gerlachshausen, Limbach und Viereth) ist das Baurecht ebenfalls weitgehend gegeben.

Donauausbau

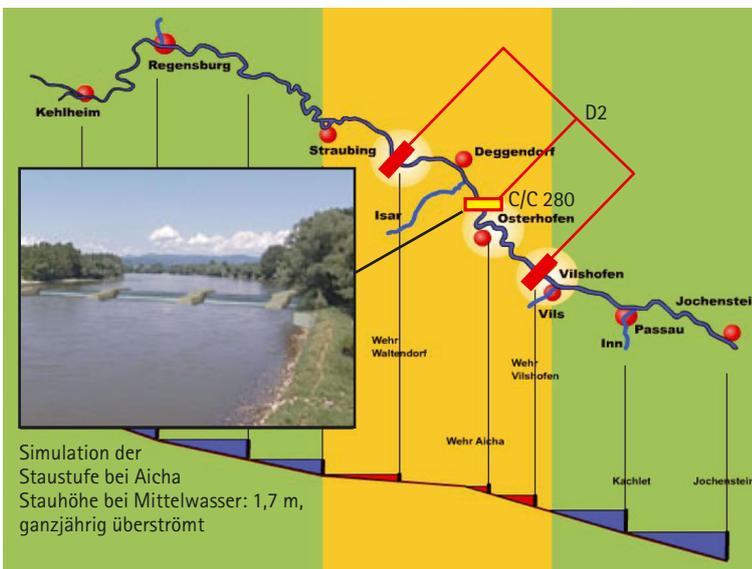
Die Regierung von Niederbayern hat das Raumordnungsverfahren (ROV) für den Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen im März 2006 abgeschlossen: Nur die Variante C/C280, die eine Mindestabladetiefe von 2,30 m und an 290 Tagen/Jahr eine Abladetiefe von 2,50 m gewährleistet, entspricht den Erfordernissen der Raumordnung. Variante A mit einer Mindestabladetiefe von 1,80 m und einer Abladetiefe von 2,50 m an 185 Tagen/Jahr sowie die Variante D2 mit einer ganzjährigen Abladetiefe von 2,50 m wurden als nicht raumverträglich eingestuft.

Die Bundesregierung hat bislang noch keine Entscheidung über den Donauausbau getroffen. In einem Bundestagsbeschluss von 2002 hat sich die damalige Koalition für die Ausbauvariante A (flussbauliche Maßnahmen) ausgesprochen.

Der Freistaat Bayern fordert in Übereinstimmung mit dem abgeschlossenen ROV einen Ausbau nach Variante C/C280 (mit einer Stützschwelle).

Nach Auffassung der betroffenen Wirtschaftskreise würde ein Ausbau nach Variante D2 (mit 3 Staustufen) die bestmögliche Nutzung der Donauwasserstraße sicherstellen und auch im Vergleich zu den Kosten den höchsten Nutzen bieten.

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



Forderung der IHKs

Nach internationalen Vorgaben der Europäischen Ministerkonferenz müssen Schiffe mit einem Tiefgang von 2,50 m ganzjährig ohne Probleme verkehren können. Darauf basierend stellt die gewerbliche Wirtschaft folgende Forderungen an den Ausbau von Main und Donau:

- Der Mainausbau ist in den noch ausstehenden Abschnitten zwischen Würzburg und Bamberg bis spätestens 2012 umzusetzen.
- Auf der Donau ist mindestens die Ausbauvariante C/C280 zu realisieren. Die Ausbauvariante C/C280 bringt deutliche Verbesserungen gegenüber der Ist-Situation und stellt einen guten Kompromiss im Vergleich zu der von der Wirtschaft als optimal eingestuftem D2-Variante dar. Die Ausbauvariante A ist aus IHK-Sicht völlig unzureichend.
- Auf der Main-Donau-Wasserstraße ist die durchgängige Befahrbarkeit mit dreilagigen Containerverkehren zu gewährleisten. Vorhandene Engpässe sind zu beseitigen.
- Die flächendeckende Nutzung elektronischer Wasserstraßeninformati- und Navigationssysteme ist zu gewährleisten.





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 Kostenersparnissen bisher ungenutzte Potentiale ausschöpfen.

Was ist Kombiniertes Verkehr?

Beim Kombinierten Verkehr werden Güter in Ladeeinheiten in einer Transportkette von mindestens zwei Verkehrsträgern befördert, wobei nur die Ladeinheit 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.

In der Metropolregion Nürnberg existieren mehrere Standorte für den Kombinierten Verkehr. Die Übersicht auf Seite 31 zeigt deren Stärken anschaulich auf.

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 einem 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.

Förderung der IHKS

Die Metropolregion Nürnberg hat aufgrund ihrer geostrategisch günstigen Lage eine Brückenkopffunktion für die logistische Erschließung der neuen Märkte in den mittel- und osteuropäischen Staaten. Vor diesem Hintergrund muss dem Ausbau des KV-Netzes in der Metropolregion hohe Priorität zukommen. Insbesondere der Aufbau neuer Verbindungen zu den Seehäfen an Nord- und Ostsee, aber auch zur Adria und nach Südost-Europa muss in Angriff genommen werden.

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

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.



Ausbau des Kombinierten Verkehrs in der Metropolregion

	bayernhafen Nürnberg	bayernhafen Regensburg	DUSS-Terminal Regensburg Ost
Verkehrswege	Straße Schiene Wasser	Straße Schiene Wasser	Straße Schiene
Gleis- und Umschlag-einrichtungen	1. Modul (Betreiber: TriCon): 4 Ladegleise à 700 m 2 Abstellgleise à 700 m 2 Krane 1 mobiles Umschlaggerät geplantes 2. Modul: 4 Ladegleise à 300 m 3 Abstellgleise à 700 m 3 Krane	1) Containerterminal Schiene-Straße (trimodaler Ausbau geplant) (Betreiber: Container Depot Nürnberg GmbH) 2) Terminal Rollende Landstraße (RoLa) für die Verladung von LKWs auf Waggons (Betreiber: bayernhafen Regensburg)	4 Gleise à 350 m 2 Schienenportalkrane 1 Umschlaggleis mit Mobilgerät 3 Abstellspuren
direkte Ziele	Bremerhaven, Duisburg (via Wuppertal) Hamburg, Verona/Trento geplante Destinationen: Antwerpen, Budapest, China, Graz, Koper/Triest Mantova, Rostock, Rotterdam	1) Containerverkehre: Bremerhaven, Hamburg, (Sonderverbindungen Budapest und Österreich bei Bedarf) 2) RoLa: Graz, Trento (RoLa-Vertrieb: Ökombi GmbH Wien)	Antwerpen, Bremerhaven, Dingolfing, Frankfurt (M) Ost, Hamburg Süd und Waltershof, Mannheim Hgbf, Osnabrück /Bönen, Wackersdorf, Wuppertal-Langerfeld
Maximale Kapazität und jährlicher Umschlag	1. Modul: 155.000 Ladeeinheiten (LE)/Jahr geplantes 2. Modul: 175.000 LE/Jahr Umschlag 2006: 143.800 TEU	1) Containerterminal: 90.000 TEU/Jahr 2) RoLa: 12 Zugpaare täglich, gleichzeitige Abfertigung von 3 Zügen	Standverfahren: 56.000 LE /Jahr, inkl. Fließverfahren: 100 000 LE/Jahr ab 2008: 150 000 LE/Jahr Umschlag 2006: 91.200 LE
Ansprechpartner E-Mail	Alexander Ochs Tricon Container-Terminal Nürnberg aochs@tricon-terminal.de	Dr. Dirk Rosencrantz bayernhafen Regensburg regensburg@bayernhafen.de	Hubertus Mönchen DUSS Terminal Regensburg Ost hubertus.moenchen@duss-terminal.de
	DUSS-Terminal Nürnberg	Container – Terminal Hof sowie Sonneberg	Container-Terminal Schweinfurt
Verkehrswege	Straße Schiene	Straße Schiene	Straße Schiene
Gleis- und Umschlag-einrichtungen	2 Gleise à 450 m 3 Gleise à 500 m 4 Krane	Hof: 1 Ladegleis 550 m 3 mobile Umschlaggeräte Sonneberg: 1 Ladegleis 300m 1 mobiles Umschlaggerät	2 Ladegleise à 350 m 2 mobile Umschlaggeräte
direkte Ziele	Bremen, Bremerhafen, Hamburg, Hannover	Hamburg Bremen Bremerhaven	Hamburg Bremen Bremerhaven
Maximale Kapazität und jährlicher Umschlag	Standverfahren: 62.500 LE/Jahr, inkl. Fließverfahren: 120.000 LE Umschlag 2006: ca. 120.000 LE	Hof: 24.000 TEU Umschlag 2006: 24.000 TEU Sonneberg: 1.800 TE	Umschlag 2006: ca. 15.000 TEU
Ansprechpartner E-Mail	Ulrike Herchenhein DUSS Terminal Nürnberg nuernberg@duss-terminal.de	Klaus Egelkraut Pöhländ Container Logistik k.egelkraut@poehland.com	Hein Vedder Translog Transport und Logistik hein.vedder@translog-gmbh.com



Unter den Bedingungen zunehmender internationaler Wirtschaftsverflechtungen kommt dem individuellen Geschäftsflugverkehr eine sehr wichtige Bedeutung in der Metropolregion Nürnberg zu.

Für immer mehr Betriebe ist der individuelle 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 den individuellen Geschäftsflugverkehr gewähr-

leistet werden können. Besonders für Firmen, die unter einem starken globalen Wettbewerbsdruck stehen, wie etwa die Automobilzulieferbranche oder der Maschinenbau, ist ein standortnaher Flugplatz meist von existenzieller Bedeutung.

Sowohl im Zentrum der Metropolregion als auch in der Peripherie sind für den Firmenflugverkehr 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. Falls Ausbaumaßnahmen aufgrund topographischer Umstände nicht möglich sind, sind Neubaumaßnahmen zur Aufrechterhaltung des regionalen Firmenflugverkehrs unumgänglich.



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: schaller@nuernberg.ihk.de

Fotos:

Airport Nürnberg (S. 16, 17, 32)
Archiv des BAMBERG Tourismus Et Kongress Service (S. 15)
Autobahndirektion Südbayern (S. 8)
bayernhafen Regensburg (S. 30), bayernhafen Nürnberg (S. 30)
Bernd Böhner (S. 11)
DB AG (S. 19, 26), DB AG/Lautenschläger (S. 20)
Marianne Eitler (S. 24)
Kurt Fuchs, Erlangen (S. 5, 6)
Marketing Tourismus Passau (S. 22), Regensburg Tourismus GmbH (S. 22)
RMD Wasserstraßen GmbH (S. 29)
Ulrich Schaller (S. 9)
Stadt Ansbach (S. 27), Stadtarchiv Neumarkt (S. 27)
Stadt Marktredwitz (S. 15), Stadt Schweinfurt (S. 15)
Tourismusgesellschaft Erfurt, Foto: Andreas Jung (S.13)
Touristinformation Forchheim (S. 27), Touristinformation Vilshofen (S. 29)

Fotos aus Wikimedia commons mit Angabe der Lizenzen

Asio otus (S. 12)(GNU), Athenchen (S. 6) (GNU), Stefan Bauer (S. 9)(CC),
che (S. 25) (CC), Christian Eyrich (S.9) (CC), Christian Horvat (S. 28) (GNU),
Rico Neitzel (S. 24) (CC), Omnidom 999 (S. 6)(GNU), Pegasus 2 (S. 14) (GNU),
Presse 03 (S.12) (GNU), Ralf Roletschek (S. 20) (CC)

Karten/Abbildungen:

eigene Darstellung unter Verwendung von Kartenmaterial von GEOATLAS
(©Graphi-Ogre) (Übersicht der Projekte, Übersicht der Autobahnprojekte)
Acactech (Projekt 1)
Autobahndirektion Südbayern (Projekt 2)
Autobahndirektion Nordbayern (Projekt 2, 3)
Staatliches Hochbauamt Bayreuth (Projekt 4)
Staatliches Hochbauamt Nürnberg (Projekt 5)
DB Vertrieb GmbH (Projekt 6, 7, 8 verändert)
DB Projekt Consult / DB Netz (Projekt 6, 9)
VGN (Projekt 9)
RMD Wasserstraßen GmbH (Projekt 10)

Gestaltung:

PicaArt Werbeagentur Nürnberg

Druck:

NovaConcept Schorsch GmbH, Kulmbach

Stand: Mai 2007

