12-Punkte-Programm

Verkehr

Lösungen für eine optimale Verkehrsinfrastruktur in Franken
aus Sicht der fränkischen Wirtschaftskammern

IHK Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg
IHK zu Coburg
IHK Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken
IHK für Oberfranken Bayreuth
IHK Würzburg-Schweinfurt Mainfranken
Handwerkskammer für Mittelfranken
Handwerkskammer für Oberfranken
Handwerkskammer für Unterfranken

Vorwort

In dem 12-Punkte-Programm Verkehr liegt die Zukunft der wichtigsten Infrastrukturprojekte für Straße, Schiene, Wasser und Luft für ganz Franken. In diesem Forderungskatalog stellen die beteiligten Wirtschaftskammern die Essenz ihrer gemeinsam erarbeiteten Lösungen vor. Deren Umsetzung bedeutet: die richtigen Weichen für eine leistungsfähige Infrastruktur der Region zu stellen, den Übergang zu modernen Mobilitätskonzepten zu gestalten und dabei wirtschaftlich wettbewerbsfähig zu bleiben.

Gründer dieses Programms sind die Industrie- und Handelskammern in Bayreuth, Coburg, Nürnberg, Regensburg und Würzburg. Als neue Mitstreiter stärken dieses Bündnis nun auch die IHK Aschaffenburg sowie die drei Handwerkskammern Ober-, Unter- und Mittelfranken. Die IHK Regensburg ist nicht mehr Teil der Kooperation.

Was hat unser Projekt bisher erreicht?

Seit der letzten Fortschreibung im Jahr 2011 hat sich an einigen Stellen schon viel getan: Ein besonderes Highlight ist die Realisierung der ICE-Trasse Nürnberg – Berlin, die seit Dezember 2017 die beiden Großstädte in weniger als drei Stunden miteinander verbindet.

Viel Erleichterung schafft jetzt schon der bereits sehr weit fortgeschrittene sechsstreifige Ausbau der A3 zwischen Frankfurt und Würzburg und die Umsetzung des sechsstreifigen Ausbaus der A6 im Nürnberger Süden. Die Zahl 12 und auch der Großteil unserer damaligen Projekte bleibt weiter Kern unserer Forderungen. Auch an den Auswahlkriterien (überregionale Ausstrahlung, Korridorfunktion für transeuropäische Netze, internationaler Charakter und Berücksichtigung eines Mixes der Transportwege) halten wir weiter fest.

Neu hinzu kommt hingegen die Forderung nach einem intelligent ausgebauten regionalen Nahverkehr, der mit den erfolgreichen S-Bahn-Projekten in der Region Nürnberg schon gute Schule macht. Die Betrachtung S-Bahn-Ähnlicher Verkehre und eine durchgehende Elektrifizierung in Nordostbayern sollen aufzeigen, wie zukunftsfähige Infrastrukturlösungen auf der Schiene aussehen.
An vielen Stellen gibt es dringenden Handlungsbedarf. Zwar stimmt uns die mitunter sehr hohe Einstufung der Großprojekte auf Straße und Schiene zuversichtlich – gleiches gilt für den „Finanzierungshochlauf" im Straßenbau – doch leider erschweren Widerstände, Klagen oder zusätzliche Auflagen die Realisierung einiger wichtiger Projekte.

Als fränkische Wirtschaftskammern sehen wir uns in der Verantwortung, Politik und Öffentlichkeit über die dringenden Themen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu informieren und für kluge und zukunftsweisende Lösungen konsequent und kontinuierlich zu werben. In dieser Broschüre liegt die wertvolle Essenz unserer gemeinsam erarbeiteten Überlegungen und Forderungen.

Mit diesen Forderungen wenden wir uns vertrauensvoll an Sie als Entscheidungsträger aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung und liefern eine überzeugende Argumentationsbasis für eine zügige Umsetzung der Maßnahmen.

„Erste größere Etappenziele & neueste Zahlen und Fakten zeigen: Mobilität und Verkehr in Franken sind auf einem guten Weg.

2017 Eröffnung der modernsten Eisenbahnstrecke Deutschlands

Mit dem ICE von Nürnberg nach Berlin in weniger als 3 Stunden

Ein echter historischer Meilenstein und zudem eine „Weltpremiere" ist der Ausbau der neuen Hochgeschwindigkeitstrasse VDE8 Nürnberg – Berlin, die seit Dezember 2017 beide Großstädte in Rekordzeit von gut 3 Stunden miteinander verbindet. 17 Millionen Menschen profitieren durch das modernste Verkehrsprojekt Deutschlands von kürzeren Reisezeiten.

Großer Fortschritt im sechsstreifigen Ausbau der Magistralen A3 und A6

Freie Fahrt ohne Staus und Dauerbaustellen

Viel Erleichterung schafft schon jetzt der inzwischen zu 80 % fertiggestellte Ausbau einer der Hauptverkehrsachsen von Nord-Ost nach Süd-West: der A3 zwischen Frankfurt und Würzburg. Dort wird bis 2021 der meist befahrenste Streckenabschnitt Deutschlands zu einer modernen, leistungsgerechten Autobahn ausgebaut.

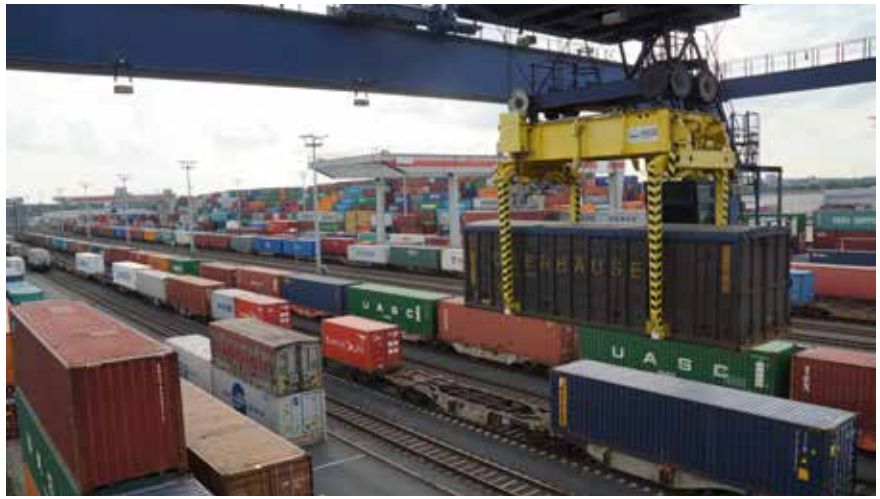
Bis 2024 soll dank der Entscheidung des Baus in Öffentlich-Privater-Partnerschaft auch die zweite Teilstrecke von Würzburg bis Nürnberg fertig sein.

Freie Fahrt ist nun endlich im Süden Nürnbergs auf der sechsspurig ausgebauten A6 wenigstens bis zur Ausfahrt Roth möglich. Aber Richtung Heilbronn ist hingegen noch viel zu tun. Der langersehnte Spatenstich für den Ausbau des südlichsten Abschnitts der A73 gibt Ausblick auf eine zusätzliche Entlastung der A6, eine staufreie Zufahrt ins Nürnberger Güterverkehrszentrum und in den Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Schwabach. Bis 2021 soll der Ausbau abgeschlossen sein.

2018 Airport Nürnberg

Wachstumsstärkster internationaler Flughafen

2017 knackte der Airport Nürnberg erstmals seit 2010 wieder die 4 Mio. Marke und erreichte am Ende des Jahres ein Fluggastaufkommen von 4,2 Mio. Passagieren. Mit einem Verkehrswachstum von 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr nimmt der Albrecht Dürer Airport Nürnberg einen Spitzenplatz bei den großen deutschen Verkehrsflughäfen ein. Kein anderer Airport mit mehr als 1 Mio. Passagieren wuchs mit 18 neuen Strecken im letzten Jahr so rasant.



Kombinierter Verkehr

Erfolgreiche und effiziente Verknüpfung

Neben dem Hafen Nürnberg, der zu Europas wichtigsten Güterverkehrs- und Logistikzentren zählt, verknüpfen in Franken vier weitere Standorte die Verkehrsträger Bahn und LKW bzw. Schiff für multimodale Transportketten. Zusammen verfügen die fünf KV-Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Hof, Nürnberg und Schweinfurt über eine Umschlagkapazität von 800.000 TEU (Zwanzig-Fußcontainer) und bieten wöchentlich insgesamt mehr als 180 Verbindungen zu den Nordseehäfen, zu den Westhäfen, nach Italien und Österreich. Zudem reisen auf der Schiene Güter aus Franken mehr als zweimal schneller nach China als über den klassisch genutzten Seeweg.

Bundesfernstraßen

1 **Ausbau A3** 8
Frankfurt – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau
Bestandteil des TEN-Korridors Rhein - Donau

2 **Sechsstreifiger Ausbau A6** 14
Nürnberg – Heilbronn
Bestandteil des TEN-Korridors Rhein - Donau

3 **A73 und Frankenschnellweg** 20
Erhöhung der Leistungsfähigkeit Forchheim - Nürnberg

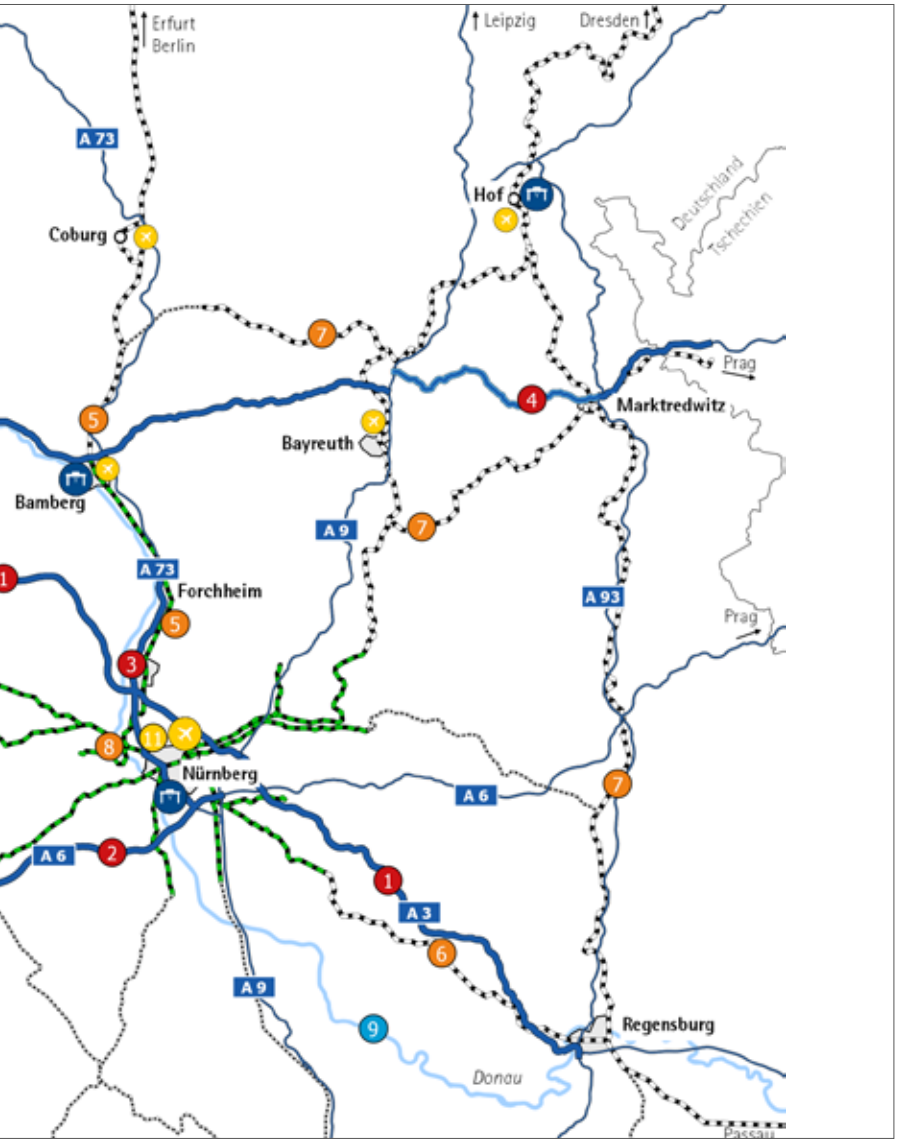
4 **Verlängerung der A70** 26
Magistrale Würzburg – Schweinfurt – Bamberg – Prag
Bestandteil des TEN-Korridors Rhein - Donau

Schienenprojekte

5 **Ausbau ICE Hochgeschwindigkeits-Trasse** 32
Nürnberg – Bamberg – Coburg – Erfurt
Bestandteil des TEN-Korridors Skandinavien - Mittelmeer

6 **Optimierung der Schienenachse Main-Donau** 38
Frankfurt – Hanau – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wien
Bestandteil des TEN-Korridors Rhein – Donau

Alle 12 Projekte im Überblick



7 **Elektrifizierung der Schienen in Nordostbayern** 44
Nürnberg – Prag/Dresden
Bestandteil des TEN-Korridors Rhein – Donau
Hof – Regensburg
Bestandteil des TEN-Korridors Skandinavien-Mittelmeer
Oberfrankenachse

8 **Ausbau des S-Bahnnetzes Nürnberg und S-Bahn-Ähnlicher Verkehre in Franken** 50

Binnenschifffahrt

9 **Stärkung der Binnenschifffahrt auf der Achse** 56
Main, Main-Donau-Kanal, Donau
Bestandteil des TEN-Korridors Rhein – Donau

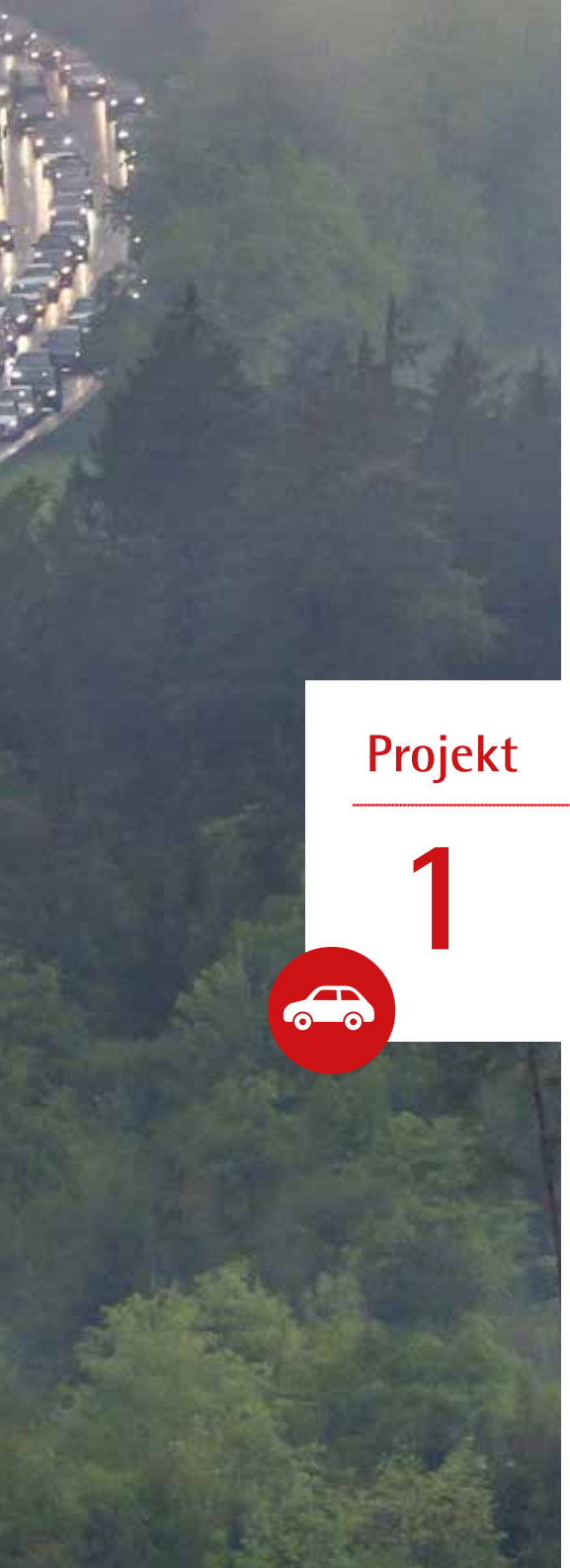
Kombinierter Verkehr

10 **Stärkung kombinierter Verkehr und alternativer Verkehrssysteme** 62

Flugverkehr

11 **Direkte Anbindung internationaler** 68
Albrecht-Dürer-Airport Nürnberg an die A3

12 **Erhalt und Ausbau des Geschäftsreise- und Werkflugverkehrs** 74



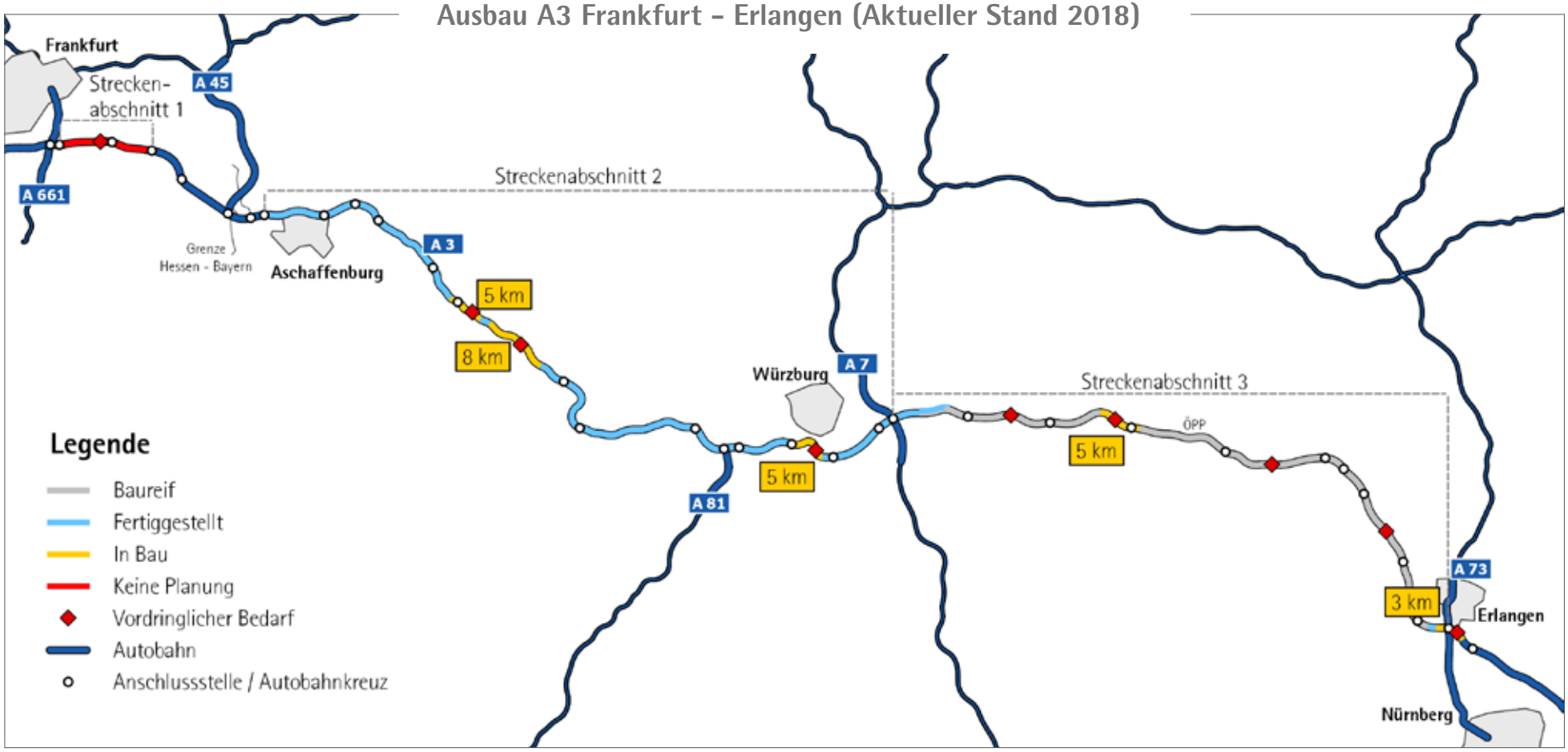
Projekt 1

Ausbau A3

Frankfurt – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Passau
Bestandteil des TEN-Korridors Rhein – Donau

Die Bundesautobahn A3 ist eine der wichtigsten internationalen Verkehrsadern Nordbayerns: Europastraße und Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN). Leider ist sie die staureichste Strecke Deutschlands und ein pünktliches Ankommen ist nahezu unmöglich.

Ausbau A3 Frankfurt – Erlangen (Aktueller Stand 2018)

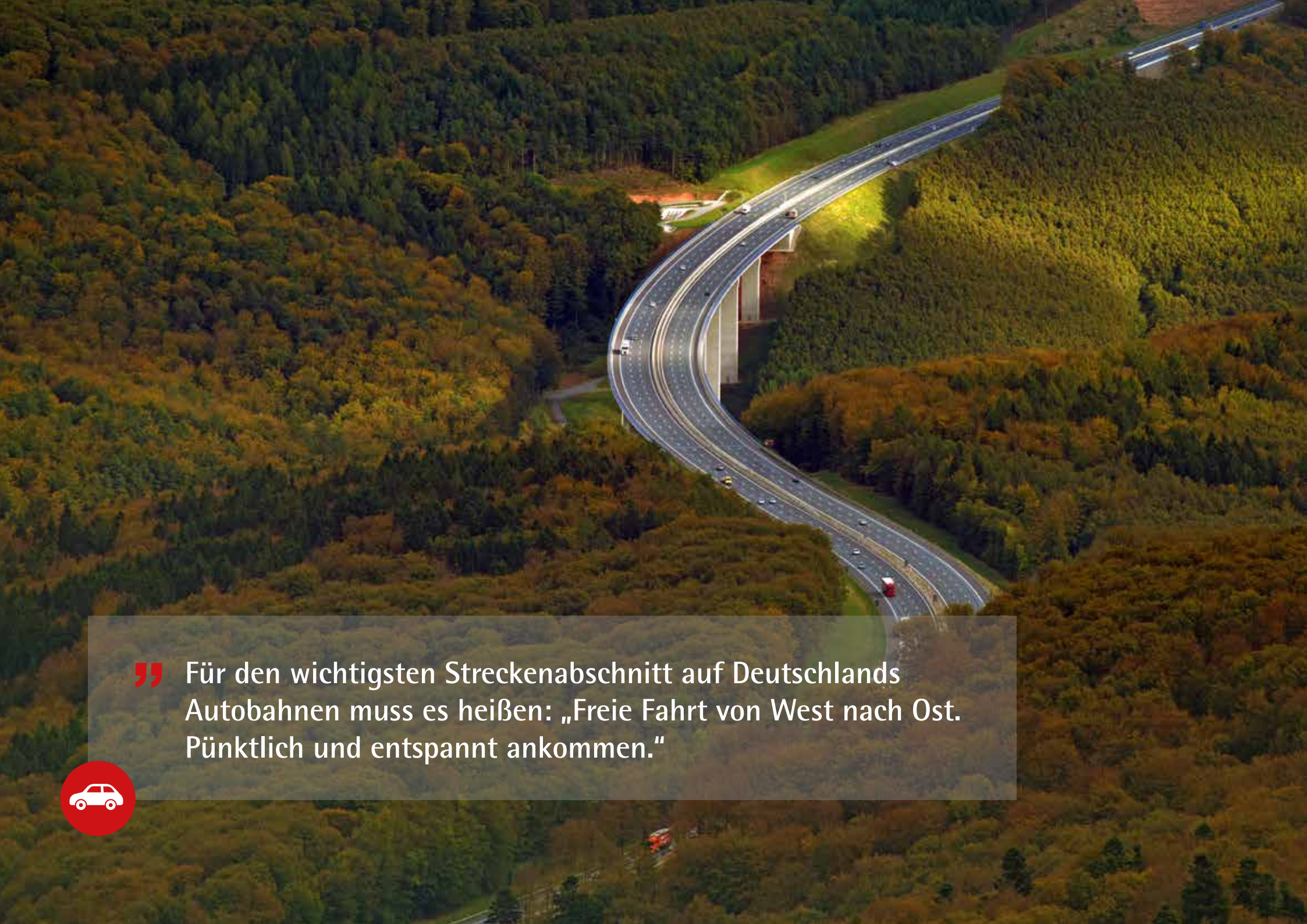


Zahlen & Fakten

Was problematisch ist...

- Die A3 ist die staureichste Strecke Deutschlands unter den überregionalen Fernautobahnen (ADAC Staubilanz 2017)
- Hoher Lkw-Anteil
- Überdurchschnittlich hoher Anteil transeuropäischer Verkehr
- Starke Überlastung aufgrund der jährlich stetig wachsenden Pkw- und Lkw-Zahlen
- Momentan erhöhtes Stau- und Unfallrisiko durch viele Baustellen

	Streckenabschnitt 1: A3 AK Offenbach bis Hanau Achtstreifiger Ausbau	**Streckenabschnitt 2:** A3 Aschaffenburg bis Würzburg AS Aschaffenburg bis AK Biebelried Achtstreifiger Ausbau	**Streckenabschnitt:** A3 Würzburg bis Nürnberg AK Biebelried bis AK Fürth/Erlangen Sechsstreifiger Ausbau
TÄGLICHES VERKEHRSAUFKOMMEN	■ Bis 120.000 Kfz ■ Davon 20 % Lkw ■ Unfall-und Staugefahr: kritisch ■ Prognose 2030: 129.000 Kfz (Prins)	■ 66.000 bis 107.000 Kfz (ZIS 2017 / Mo-Fr) ■ Davon bis zu 30 % Lkw (ZIS 2017 / Mo-Fr) ■ Unfall-und Staugefahr: kritisch ■ Prognose bis 2025: über 100.000 Kfz	■ 64.000 bis 96.000 Kfz (ZIS 2017 / Mo-Fr) ■ Davon bis zu 31 % Lkw (ZIS 2017 / Mo-Fr) ■ Unfall-und Staugefahr: kritisch ■ Prognose bis 2025: über 100.000 Kfz
STATUS IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN	VBE Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung	VBE Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung Laufend und fest disponiert	VBE Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung Laufend und fest disponiert
AUSBAU AKTUELLER STAND	■ Gesamtausbaustrecke 9,6 km ■ Baurecht vorhanden: nein	■ Gesamtausbaustrecke 94 km ■ Davon fertiggestellt: 76 km ■ Im Bau befindlich: 18 km ■ Baurecht vorhanden: durchgehend	■ Gesamtausbaustrecke 80 km ■ Davon fertiggestellt: 1 km (Main-Donau-Kanalbrücke) ■ Im Bau befindlich: 8 km ■ Baureif: 71 km ■ Baurecht vorhanden: durchgehend ■ Baubeginn: 2019
KOSTEN	■ 263,7 Mio. Euro	■ Gesamtkosten: 1,4 Mrd. Euro	■ Reine Baukosten: 1 Mrd. Euro ■ Für ÖPP-Projekt im Haushalt eingestellt: 2,4 Mrd. Euro ■ Bestandteil des Projekts: Ausbau, Betrieb, Erhaltung für 30 Jahre
	Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: offen	Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: Ende 2021	Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: 2024



„Für den wichtigsten Streckenabschnitt auf Deutschlands Autobahnen muss es heißen: „Freie Fahrt von West nach Ost. Pünktlich und entspannt ankommen.“

Wir fordern daher:

- **AS Hanau bis AK Offenbach:**
  Achtstreifiger Ausbau
- **AS Aschaffenburg AK Fürth/Erlangen:**
  Zügige Realisierung des sechsstreifigen Ausbaus auf dem kompletten Streckenabschnitt
- **Weiter Richtung Südosten (Raum Regensburg/Deggendorf):**
  Sechsstreifiger Ausbau

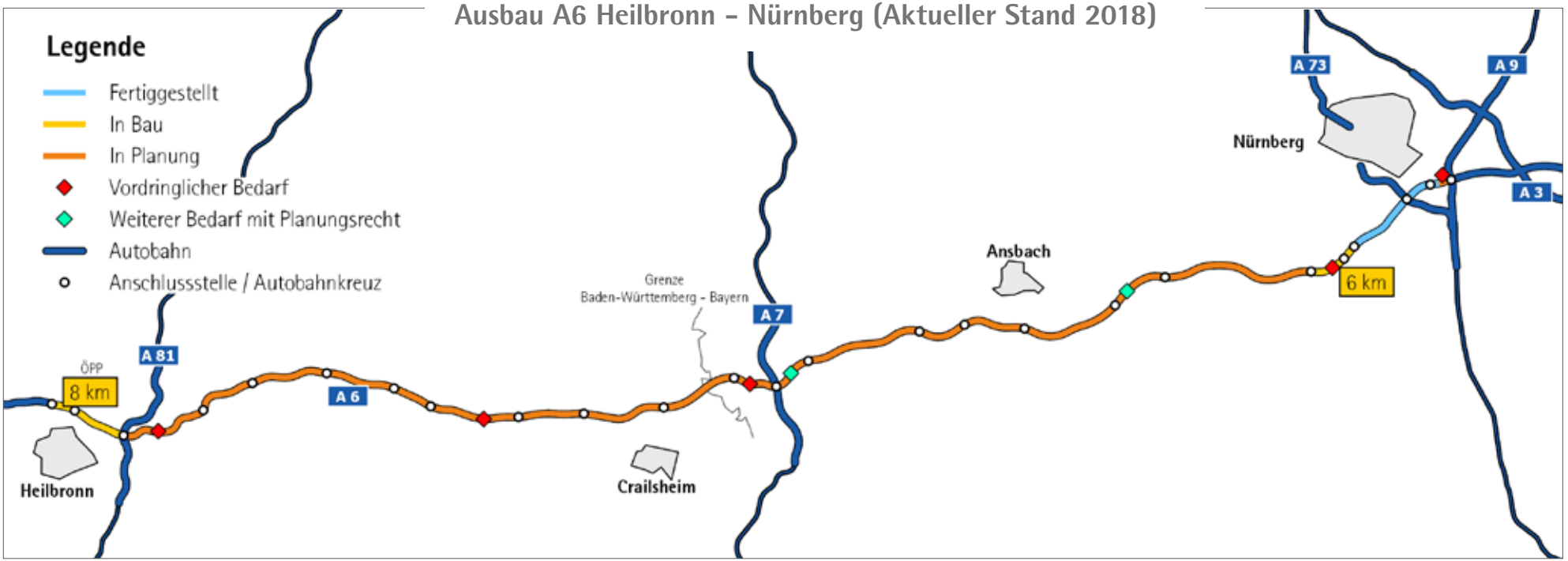
Projekt 2

Sechsstreifiger Ausbau A6

Nürnberg – Heilbronn
Bestandteil des TEN-Korridors Rhein – Donau

Die A6 hat für Bayern wirtschaftlich und logistisch herausragende Bedeutung. Sie gilt für den Export in unsere östlichen und westlichen Nachbarländer als zentrale Verkehrs- und Handelsachse. Der hohe Schwerlastanteil macht sie zu einer extrem belasteten und unfallgefährdeten Autobahn. Der durchgehende Ausbau ist allein aus Sicherheitsgründen längst überfällig.

Ausbau A6 Heilbronn – Nürnberg (Aktueller Stand 2018)



Zahlen & Fakten

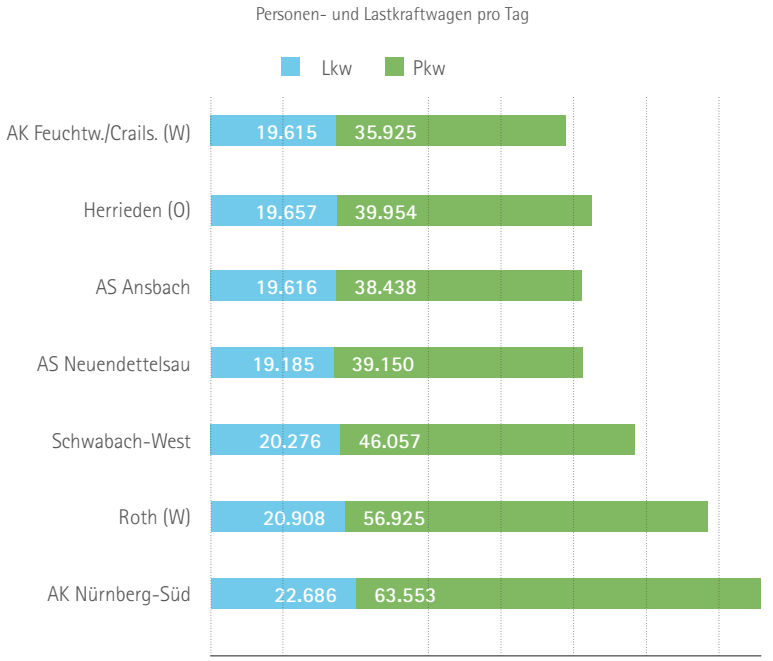
Was problematisch ist...

- Das Verkehrsaufkommen und der Schwerverkehrsanteil auf der A6 sind überdurchschnittlich hoch
- Täglich sind auf der A6 bis zu 80.000 Fahrzeuge unterwegs
- Jedes vierte Fahrzeug auf dieser Strecke ist ein Lkw
- An jedem dritten Unfall ist ein Lkw beteiligt mit schweren Folgen:
  Schwerverletzte, kilometerlange Staus, aufwändige Bergungen, Teil- und Vollsperrungen
- Die Unfallrate ist von 2016 auf 2017 zwischen Landesgrenze und AK Nürnberg Süd um 27 % gestiegen
- Umliegende Kommunen sind durch Staus auf Umleitungsstrecken überlastet

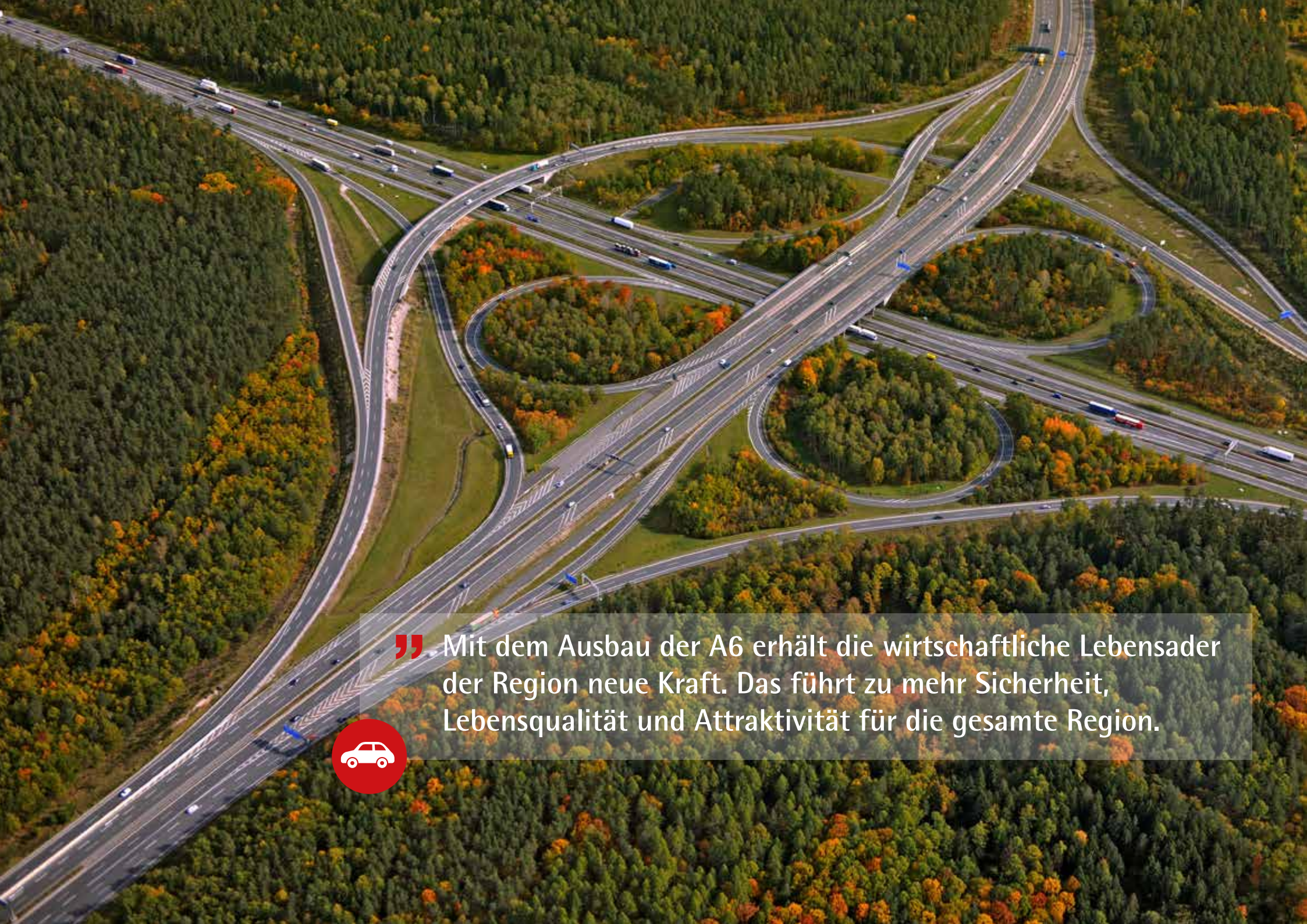
STRECKENABSCHNITT	A6 – sechsstreifiger Ausbau Heilbronn bis Nürnberg **Zahlen & Fakten gelten für den bayerischen Teil:** Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern – AK Nürnberg Ost
TÄGLICHES VERKEHRSAUFKOMMEN	■ 56.000 - 86.000 Kfz (ZIS 2017 / Mo-Fr) ■ Davon 26% bis 35 % Lkw (ZIS 2017 / Mo-Fr) ■ Unfall-und Staugefahr: sehr kritisch ■ Prognose: bis 2030 über 100.000 Kfz/24 h (ABD Nordbayern)
STATUS IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN	**Vordringlicher Bedarf VB: 28 km** ■ Landesgrenze BW/BY bis AK Feuchtwangen/Crailsheim ■ Schwabach-West bis AK Nürnberg Ost **Weiterer Bedarf mit Planungsrecht: WB: 60 km** ■ AK Feuchtwangen/Crailsheim bis AS Schwabach-West
AUSBAU AKTUELLER STAND	■ Gesamtausbaustrecke: 88 km ■ Davon fertiggestellt: 12 km ■ Im Bau befindlich: 6 km ■ Baurecht vorhanden: Umbau AK Nürnberg-Ost ■ In Planung bzw. Planungsvorbereitung: 70 km
KOSTEN	■ Gesamtkosten: 1,2 Mrd. Euro

Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: AS Schwabach-West bis AS Roth: 2019
Umbau Autobahnkreuz Nürnberg-Ost: 2023
AK Feuchtwangen/Crailsheim bis AS Schwabach-West: offen

Tägliches Verkehrsaufkommen A6 (Mo-Fr, 2017)
zwischen Feuchtwangen und Nürnberg



Quelle: Aktuelle Zahlen von 2017
Bayerische Staatsbauverwaltung (ZIS)



„Mit dem Ausbau der A6 erhält die wirtschaftliche Lebensader der Region neue Kraft. Das führt zu mehr Sicherheit, Lebensqualität und Attraktivität für die gesamte Region.

Wir fordern daher:

Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis AK Nürnberg-Ost:
Kompletter sechsstreifiger Ausbau

- Bedarfsplanüberprüfung aller nicht im Vordringlichen Bedarf befindlichen Streckenabschnitte
- AK Feuchtwangen/Crailsheim bis AS Schwabach-West: Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf

Zur weiteren Entlastung des AK Nürnberg-Ost: Aufnahme der A9 zwischen AK Nürnberg bis AK Nürnberg-Ost in den Vordringlichen Bedarf und achtstreifiger Ausbau

Projekt

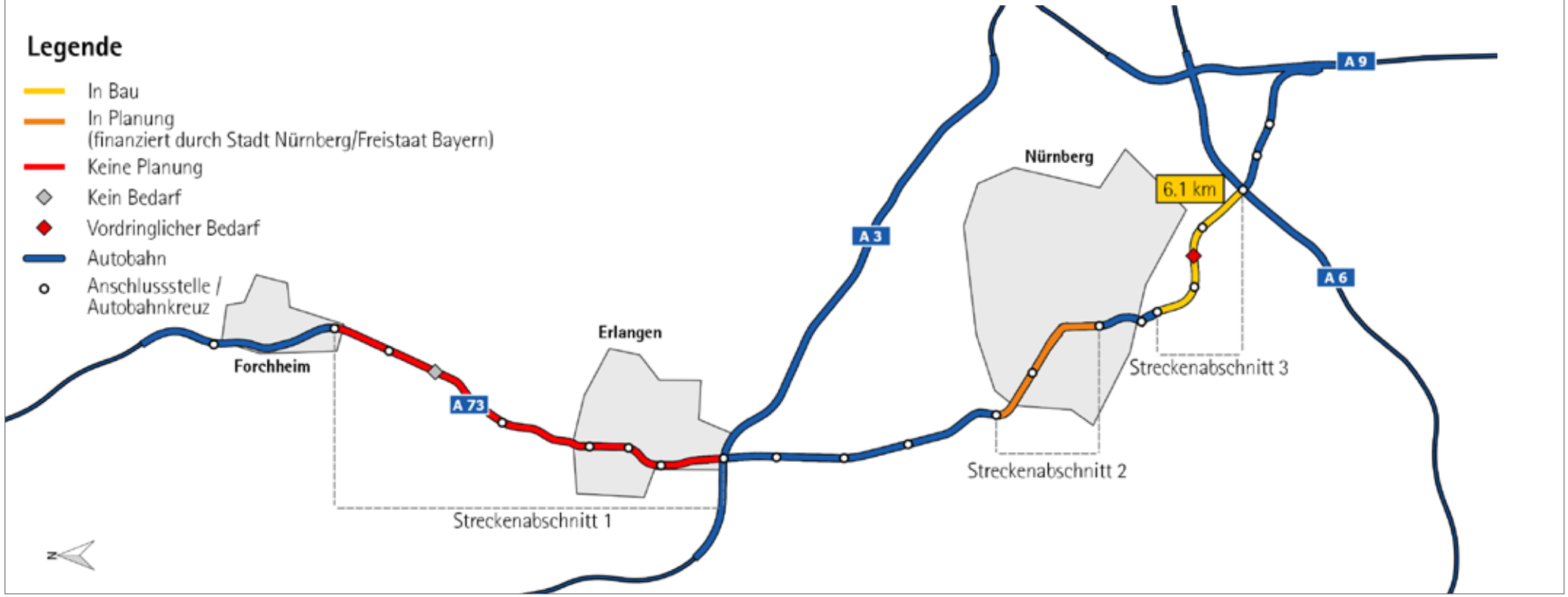
3

A73 und Frankenschnellweg: Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Forchheim – Nürnberg

Die A73 erfüllt eine wichtige Zubringerfunktion: Im Süden verbindet sie den Nürnberger Hafen mit dem Fernstraßennetz und im Norden ist sie wichtige Verkehrsader zwischen den fränkischen und thüringischen Wirtschaftszentren. Sie ist für Pendler die wichtigste Einfallstrecke in den Ballungsraum Erlangen/Fürth/Nürnberg. Doch der schon legendäre Feierabendstau am Frankenschnellweg kostet viel Zeit und Nerven.

Ausbau und Planung Frankenschnellweg (Aktueller Stand 2018)

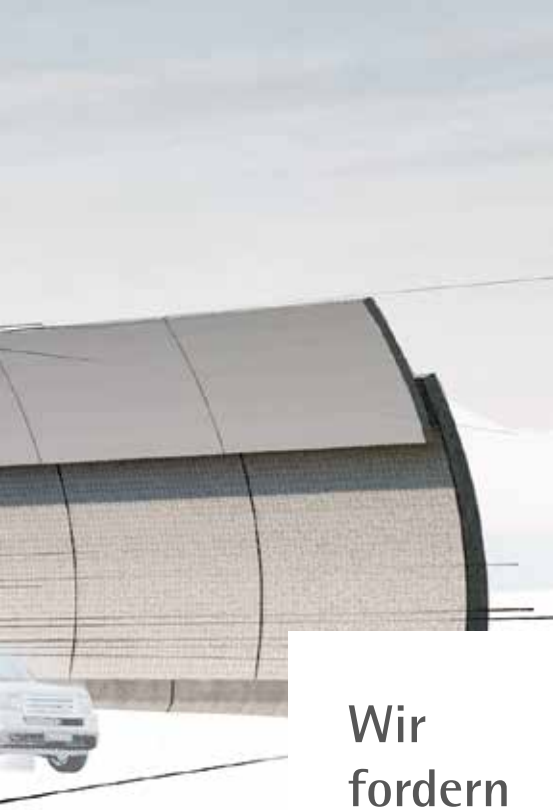


Zahlen & Fakten

Was problematisch ist...

	Streckenabschnitt 1	Streckenabschnitt 2	Streckenabschnitt 3
	▪ Extrem hohe Belastung und lange Stauzeiten in den Morgen- und Abendstunden ▪ Steigende Mitarbeiterzahlen der Global Player bedeutet weiter steigende Pendlerzahlen ▪ Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch wachsende logistische Ansiedlungen im Raum Erlangen/Forchheim	▪ Hohe Staugefahr auf dem Frankenschnellweg und den querenden Straßen ▪ Überlastung der angrenzenden Stadtteile und erhöhte Schleichwegnutzung ▪ Unübersichtliche Passagen für Fußgänger und Radfahrer ▪ Hohe Lärm- und Abgasemissionen ▪ Planfeststellungsbeschluss beklagt (Forderung der Kläger nach Geschwindigkeitsbegrenzung, Durchfahrtsverbot für Lkw > 7,5 Tonnen, Umweltzone)	▪ Regelmäßige Staus und Behinderungen ▪ Erhöhte Unfallgefahr ▪ In Kombination mit Ausbau Straßen zum Güterverkehrszentrum derzeit noch schwierige Einfahrtssituation für Lang-Lkw
STRECKENABSCHNITT	**Streckenabschnitt 1:** Sechsstreifiger Ausbau Forchheim-Süd bis AK Fürth/Erlangen	**Streckenabschnitt 2:** Kreuzungsfreier Ausbau Frankenschnellweg (Kreisstraße) von AS Nürnberg/Fürth (Stadtgrenze) bis Nürnberg Südring (Otto-Brenner-Brücke)	**Streckenabschnitt 3:** Sechsstreifiger Ausbau Nürnberg Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd
TÄGLICHES VERKEHRSAUFKOMMEN	▪ 50.000 bis 90.000 Kfz (ZIS 2017 / Mo-Fr) ▪ 11 % bis 17 % Lkw (ZIS 2017 / Mo-Fr) ▪ Unfall- und Staugefahr: durch temporäre Seitenstreifen-Freigabe vorläufig entschärft ▪ Prognose bis 2025: > 100.000 Kfz	▪ Bis 65.000 Kfz Frankenschnellweg ▪ Anteil des Durchgangsverkehrs: - im Raum Nürnberg/Fürth/Schwabach: 5 bis 6 % - im Stadtgebiet Nürnberg: 11 % bis 13 % ▪ Unfall- und Staugefahr: sehr kritisch	▪ 81.000 bis 101.000 Kfz (ZIS 2017 / Mo-Fr) ▪ 12 % bis 16 % Lkw (ZIS 2017 / Mo-Fr) ▪ Unfall- und Staugefahr: sehr kritisch ▪ Extreme Zunahme der Verkehrsbelastung ▪ Prognose bis 2025: > 103.000 Kfz
STATUS IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN	Wurde vorläufig aus Kostengründen abgelehnt und mit „kein Bedarf" gewichtet	Kreisstraße finanziert Stadt Nürnberg, gefördert durch Freistaat Bayern (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Finanzausgleichsgesetz)	Vordringlicher Bedarf (VB): 6,1 km
AUSBAU AKTUELLER STAND	▪ Keine Planung ▪ Länge der notwendigen Ausbaustrecke: 19 km	▪ Baurecht vorhanden: nein ▪ Planungsfeststellungsbeschluss wird beklagt ▪ Länge der Ausbaustrecke: 4,2 km	▪ Gesamt(ausbau)strecke 6,1 km ▪ im Bau befindlich: 6,1 km ▪ Baurecht vorhanden: durchgehend
KOSTEN	▪ 321 Mio. Euro	▪ 449 Mio. Euro (Stand 2012) ▪ Zugesagte Beteiligung des Freistaats Bayern: 395 Mio. Euro	▪ 79 Mio. Euro
	Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: offen	Gesamtbauzeit ca. 8 Jahre Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: offen	Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: 2021

Vom Frankenschleichweg zum echten Frankenschnellweg:
Durchatmen und entspannt ankommen.



Wir fordern daher:

Sechsstreifiger Ausbau von Forchheim bis Autobahnkreuz Fürth/Erlangen

- Berücksichtigung bei der nächsten Bedarfsplanüberprüfung
- Bis dahin: Weiterführung der Interimsmaßnahmen (Verkehrsbeeinflussung, Verflechtungsstreifen)

Kreuzungsfreier Ausbau innerhalb Nürnbergs

- Güterverkehr muss bleiben

Sechsstreifiger Ausbau Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd

- Zielkorridor: Fertigstellung vor Hafenbrückensanierung
- Möglichkeit der Einfahrt für Lang-Lkw ins Hafengebiet

Projekt 4 Verlängerung A70

Magistrale Würzburg – Schweinfurt – Bamberg – Prag
Bestandteil des TEN-Korridors Rhein – Donau

Die Verlängerung der A70 stellt insgesamt eine notwendige Alternativroute durch Nordbayern zu den strukturell überlasteten Autobahnen A3 und A6 dar. Der westliche Teil dieser Verlängerung (Neubau B26n und Ausbau A7) wird zum Bypass für die stark befahrene A3 in Richtung Frankfurt. Dadurch wird auch eine bedarfsgerechte Anbindung des Wirtschaftsraums Main-Spessart an das überregionale Verkehrsnetz ermöglicht. Der östliche Bauabschnitt schafft eine leistungsfähige Anbindung nach Tschechien, die von der Wirtschaft Nordostoberfrankens und Tschechiens dringend benötigt wird.

Ausbau und Planung Verlängerung der A70 (Aktueller Stand 2018)

Zahlen & Fakten

Was problematisch ist...

- Ausweich- und Abkürzungsverkehre im sehr störanfälligen Autobahnnetz (A3, A7) rund um Würzburg
- Hohe Stau- und Emissionsbelastungen
- Verringerte Reisegeschwindigkeit, Verkehrsqualität und Betriebssicherheit durch schwierige topografische Verhältnisse (B303 verläuft durch das Fichtelgebirge)
- Deutlich erhöhter Anteil an Schwerlastverkehr
- Bisher nur A6 als einzige vierspurige Verbindung zwischen Bayern und Tschechien
- Während Tschechien den Bau einer durchgängigen Autobahn Prag – Cheb vorantreibt, wird der Ausbau auf deutscher Seite nicht weiter forciert.

	Streckenabschnitt 1: Teil West Westumgehung B26n: Autobahndreieck (AD) Werneck bis A3 westlich Würzburg	**Streckenabschnitt 2:** Teil Bypass West A7 AK Biebelried bis AD Werneck Sechsstreifiger Ausbau	**Streckenabschnitt 3:** Teil Ost Bundesstraße 303 AS Bad Berneck (A9) bis Landesgrenze Tschechien
STRECKENABSCHNITT			
TÄGLICHES VERKEHRSAUFKOMMEN	Prognose nach Fertigstellung 15.500 Kfz	■ Bis 65.000 Kfz (ZIS 2017 / Mo-Fr) ■ Davon bis zu 23 % Lkw (ZIS 2017 / Mo-Fr) ■ Unfall- und Staugefahr: sehr kritisch ■ Prognose bis 2025: 67.000 Kfz (Prins/Bedarfsplan 2004)	■ Landesgrenze Schirnding: 5.900 Kfz (Mo-Fr) ■ Im weiteren Verlauf zwischen 5.200 und 13.900 Kfz (2015 / Mo-Fr) ■ Davon bis zu 23 % Lkw (2015)
STATUS IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN	■ AD Werneck - Karlstadt: Vordringlicher Bedarf (VB) ■ Karlstadt – A3 Würzburg/West: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)	B303 größtenteils aus Bundesverkehrswegeplan 2030 herausgenommen Ortsumgehung Schirnding: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)
AUSBAU AKTUELLER STAND	Gesamt(ausbau)strecke: 41,5 km Teilstrecke AD Werneck - Karlstadt: in raum- und fachplanerischen Umsetzung ■ Baurecht: bis 2019/20 ■ Baubeginn: 2020/2023	Erweiterter Neubau der Strecke: 32,2 km In Planung: 32,2 km	Gesamtstrecke: 58 km ■ **AS Bad Berneck (A 9) bis Marktredwitz-West** (3-streifiges Ausbaukonzept) AS Bad Berneck bis Tröstau: in Planung, Tröstau bis Marktredwitz-West: keine Planung ■ **Marktredwitz-West bis OU Schirnding:** Vierstreifiger Ausbau: keine Planung ■ **Ortsumgehung Schirnding: 4,2 km, WB*,** 1. Abschnitt in Bau, 2. Abschnitt in Planung
KOSTEN	■ AD Werneck - Karlstadt: 63,5 Mio. Euro ■ Werneck bis A3 westlich Würzburg: 108,5 Mio. Euro ■ Zubringer Lohr 34 Mio. Euro	■ Gesamtkosten: 498,7 Mio. Euro	■ Ortsumgehung Schirnding: 29,1 Mio. Euro
	Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: offen	Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: offen	Voraussichtlicher Fertigstellungstermin aller Abschnitte: offen

> Die Verlängerung der A70 ist ein wichtiger Lückenschluss im europäischen Fernstraßennetz und beseitigt Engpässe im überregionalen Verkehr.

Wir fordern daher:

Teil West

Realisierung der B26n (Westumfahrung Würzburgs):
Verlängerung der A70 im Westen bei Schweinfurt

Bypass Teil West

Autobahndreieck Werneck bis Autobahnkreuz Biebelried:
Baureife herstellen und Ertüchtigung der A7 auf 6 Streifen

Teil Ost

- Zügige Realisierung des vierstreifigen Ausbaus der Ortsumgehung Schirnding
- Vierstreifiger Ausbau zwischen Schirnding und der A93/ AS Marktredwitz-Nord sowie weiter bis Marktredwitz-West
- Leistungsfähige Ertüchtigung der B303 zwischen Marktredwitz-West und der A9 durch Schaffung von wechselseitigen Überholmöglichkeiten

20
8
20
8

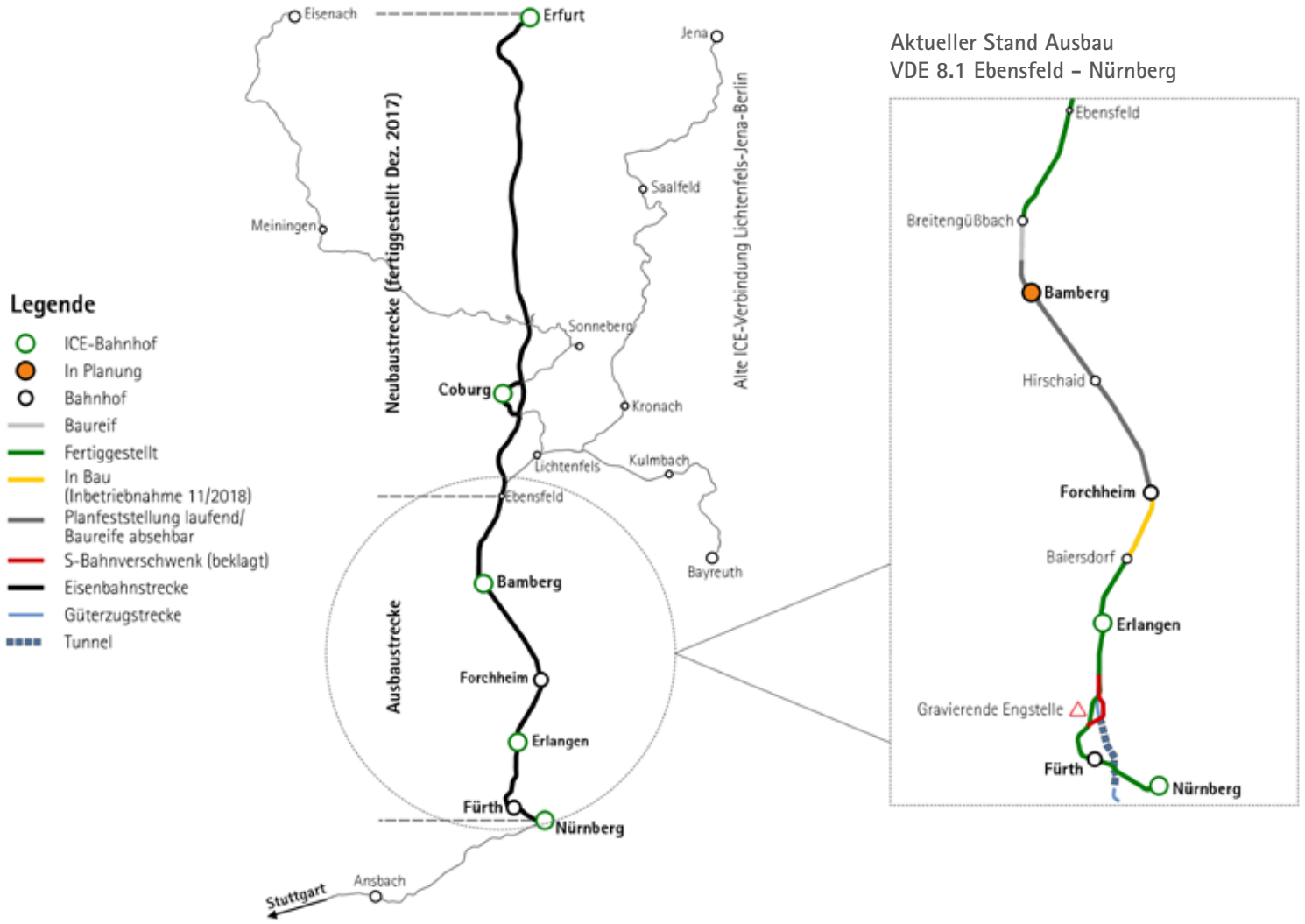
Projekt 5

Ausbau ICE-Hochgeschwindigkeits-Trasse

Nürnberg – Ebensfeld
Bestandteil des TEN-Korridors Skandinavien – Mittelmeer

Die ICE-Trasse Nürnberg – Berlin verbindet seit Dezember 2017 beide Städte in weniger als 3 Stunden. Sie gilt als die modernste Hochleistungsstrecke bis 300 km/h und ersetzt inzwischen den Flug in die Bundeshauptstadt. Aber noch nicht alle profitieren von einer optimalen Anbindung. Zudem erreicht die Trasse erst nach Fertigstellung der Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld ihre volle Kapazität.

Gesamtstrecke VDE 8.1 / VDE 8.2 Erfurt – Nürnberg



Zahlen & Fakten

Was problematisch ist...

Viele Interessen der Reisenden aus der Region werden durch das Großprojekt „aufs Nebengleis gestellt“: Es gibt große Nachteile bei Fahrzeiten, Kosten, Umstiegen und Tagesrand- bzw. Abendverbindungen.

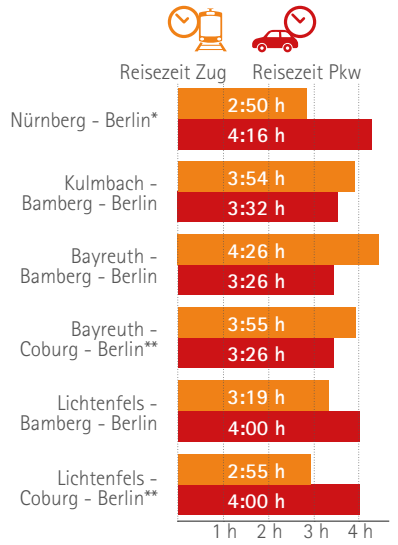
- Lange Aufenthaltszeiten bei Umstiegen am Hauptbahnhof Nürnberg weiter nach Berlin (z.B. von Stuttgart/Passau aus: > 30-40 Min.)
- Anbindung Ostoberfrankens an neue ICE-Trasse unbefriedigend (siehe Tabelle)
- Alte ICE- Verbindung Lichtenfels-Jena-Berlin wird seit dem neuen Fahrplan 2017 vernachlässigt

Der Ausbau ist sehr kompliziert und wird durch Klagen und Neubewertungen verzögert.

- Ausbau unter dem rollenden Rad
- Engpass Knoten Fürth immer noch ungelöst (Verschwenk beklagt)
- Güterzugtunnel nicht mehr Bestandteil des Projektes VDE 8.1, erneute Bewertung notwendig

STRECKENABSCHNITT	**Ebensfeld – Nürnberg (VDE 8.1)**
GEGENWÄRTIGE SITUATION	**S-Bahn Verschwenk versus Ausbau Bestandstrasse Raum Fürth** Gemäß Urteil Bundesverwaltungsgericht: Bewertung der Varianten **Geplantes Ziel bis Dez. 2020:** Realisierung Interimslösung für annähernd 20-Min-Takt der S-Bahn Güterzugtunnel Eltersdorf - Nürnberg: Wirtschaftlichkeit muss nachgewiesen werden
PROGNOSEN	**Prognose 2025:** Güterverkehr auf der Neubaustrecke (Mischverkehrstrecke): 131 Züge pro Tag (konkrete Trassenbestellungen liegen derzeit noch nicht vor)
STATUS IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN	■ **Ausbaustrecke Ebensfeld – Nürnberg: Vordringlicher Bedarf** ■ **Güterzugtrasse Erlangen – Eltersdorf – Rothenburger Straße Nürnberg** (13 km - davon 7 km Tunnel): **potenzieller Bedarf** → Entscheidung des BMVI geplant für 2018
AUSBAU AKTUELLER STAND	**Etappenweiser Ausbau auf vier Gleise und Geschwindigkeiten für 230 km/h** ■ Gesamtausbaustrecke: 83 km **Davon viergleisig fertiggestellt:** ■ Ebensfeld - Breitengüßbach ■ Baiersdorf - Erlangen –Eltersdorf ■ Eltersdorf – Fürth (Baurechtsbeschluss vorläufig nicht vollziehbar) – Interimslösung in Vorbereitung ■ Fürth - Nürnberg **Im Bau:** Forchheim - Baiersdorf: voraussichtliche Inbetriebnahme 11/ 2018 **Baureif:** Breitengüßbach - Hallstadt (Stadtgrenze Bamberg), Eggolsheim - Forchheim **Planfeststellung laufend / Baureife absehbar:** Bamberg/Süd - Strullendorf - Eggolsheim **In Planung bzw. Planungsvorbereitung:** Stadtgebiet Bamberg
KOSTEN UND FERTIGSTELLUNG	Derzeit ist geplant, den Knoten Bamberg voraussichtlich bis Ende 2030 als Schlussstein der VDE 8.1 (ABS) zu realisieren. Die Gesamtkosten der VDE 8.1 (NBS und ABS) betragen 6,36 Mrd. Euro.

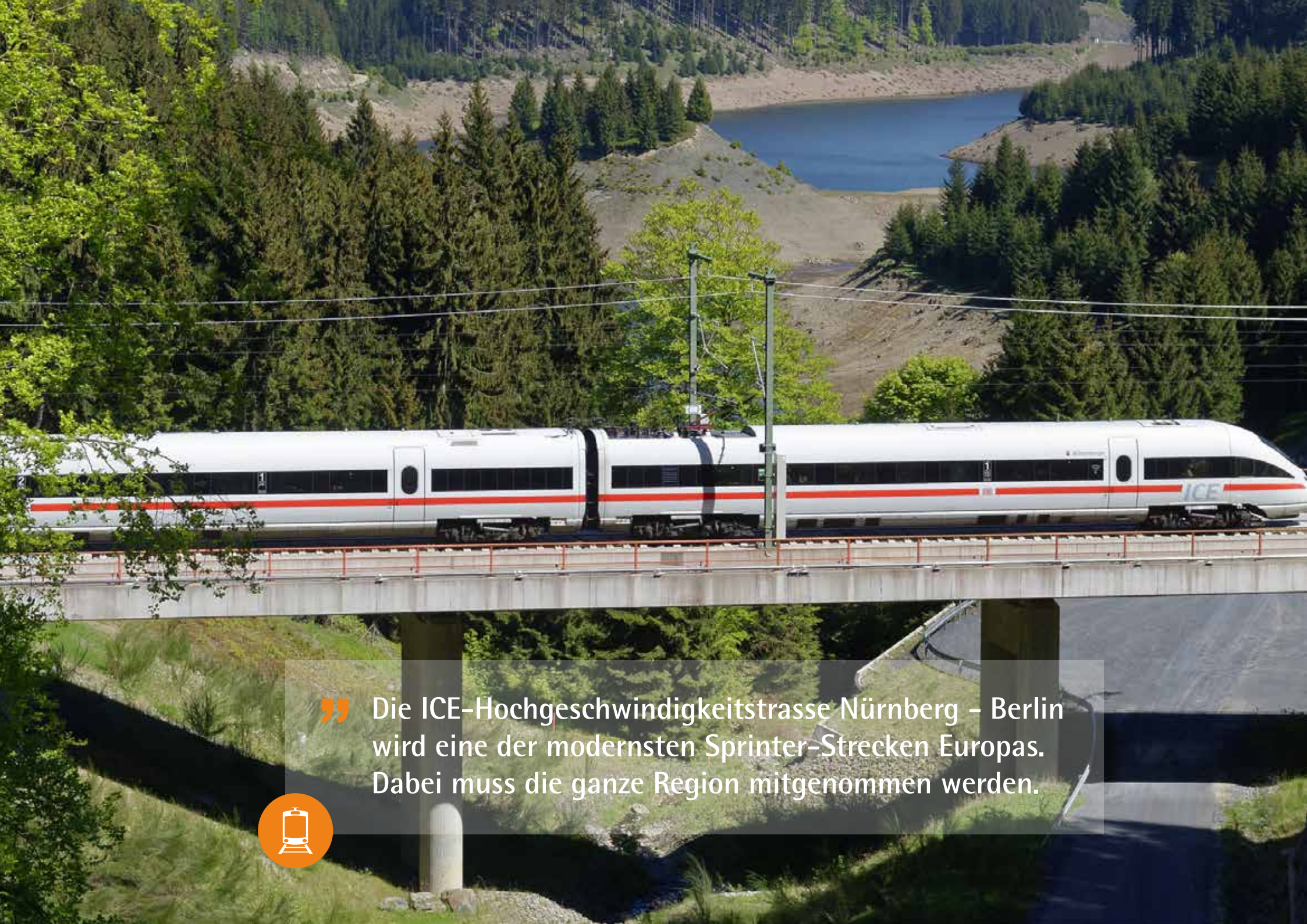
Schiene oder Auto? Reisezeiten im Vergleich



* ICE Sprinter
** drei Verbindungen am Tag
*** Via Falk (Durchschnittsgeschwindigkeit)

Für Geschäftsreisende aus dem Raum Lichtenfels, Kulmbach, Bayreuth und das weitere nordöstliche Oberfranken ist die ICE-Verbindung nicht attraktiv genug.

Zusätzliche Halte in Coburg verbessern die Reisezeiten für Lichtenfels, Kulmbach und Bayreuth.



„ Die ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse Nürnberg – Berlin wird eine der modernsten Sprinter-Strecken Europas. Dabei muss die ganze Region mitgenommen werden.

Wir fordern daher:

Forderungen für die Hauptstrecken

- Beibehaltung der hohen Gewichtung im Investitionsrahmenplan des Bundes
- Beseitigung der Engpass-Stelle im Knoten Fürth durch Bau eines Tunnels
- Klares Bekenntnis zur marktkonformen Nutzung der Strecke für den Güterverkehr
- Einsatz modernster Leit- und Sicherungstechnik zur optimalen Ausnutzung der Strecke auch für den Güterverkehr
- Zügige Realisierung Ausbau Bamberg und Strecke Bamberg - Forchheim
- Systemische ICE-Fernverkehrsanbindung für Coburg und Erlangen

Forderungen für die regionalen Strecken

- Verbesserte Situation für die Räume Lichtenfels, Kronach, Kulmbach, Bayreuth durch Optimierung der Verknüpfung Nah-/Fernverkehr
- Betrieb der Verbindung Lichtenfels – Jena / Mitte-Deutschland-Verbindung als ICE/IC-Strecke langfristig sicherstellen und systemisch einbinden
- Schienenlückenschluss Südthüringen – Nordwest-Oberfranken, Zugführung Eisenach – Coburg – Lichtenfels
- Verbesserung (Infrastruktur und Angebot) der Schienenverbindung Stuttgart – Nürnberg als Zulauf zur ICE-Trasse nach Berlin (VDE 8)

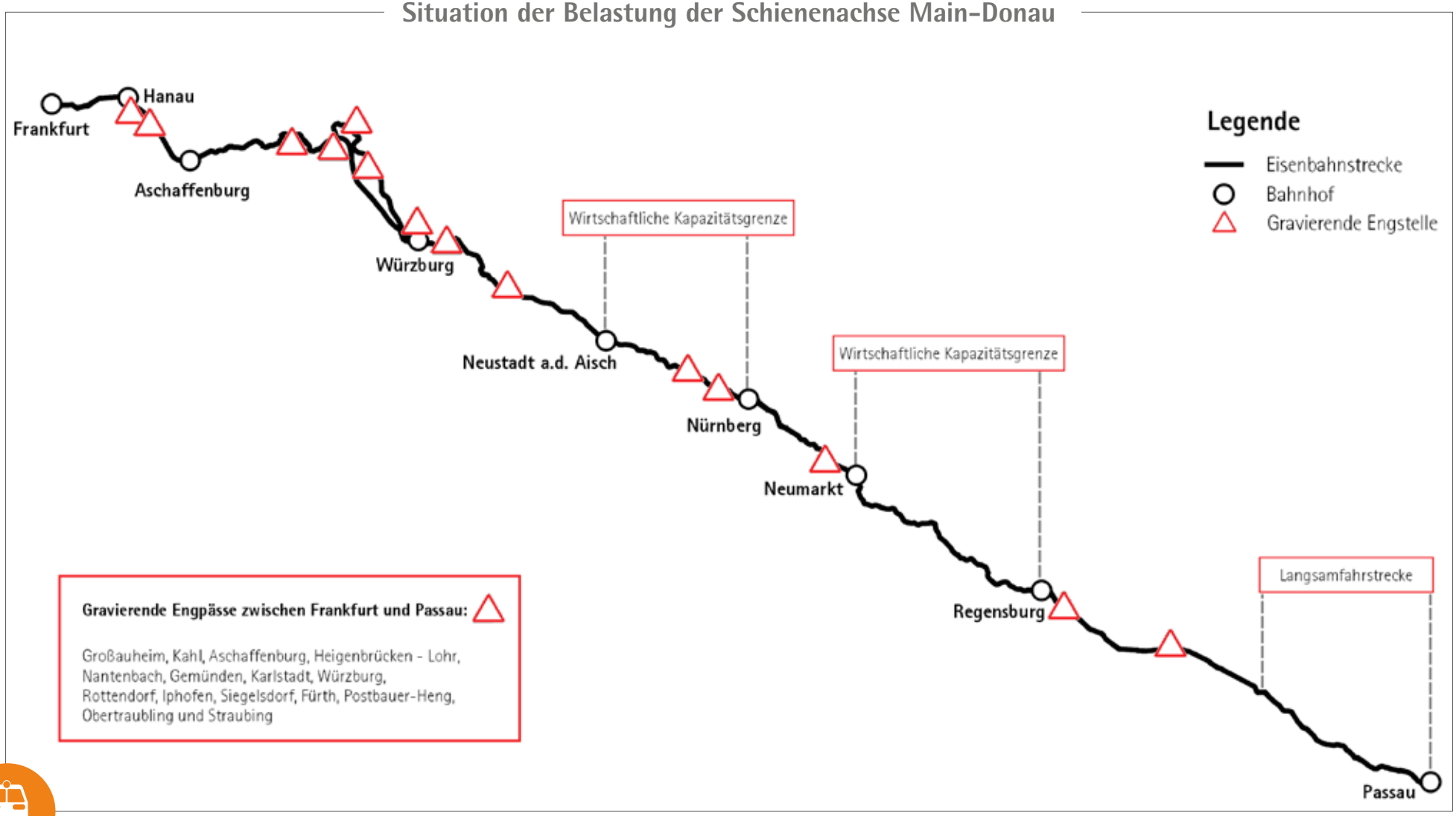
Projekt 6

Optimierung der Schienenachse Main – Donau

Frankfurt – Hanau – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wien
Bestandteil des TEN-Korridors Rhein – Donau

Die Schienenstrecke Frankfurt - Wien ist eine zentrale Achse im internationalen Personen- und Güterverkehr und wichtigste Verbindung nach Südosteuropa. Auf der bayerischen Seite ist sie stark überlastet. Dies führt zu Engpässen, Verspätungen und Überlagerungen von Verkehren.

Situation der Belastung der Schienenachse Main-Donau

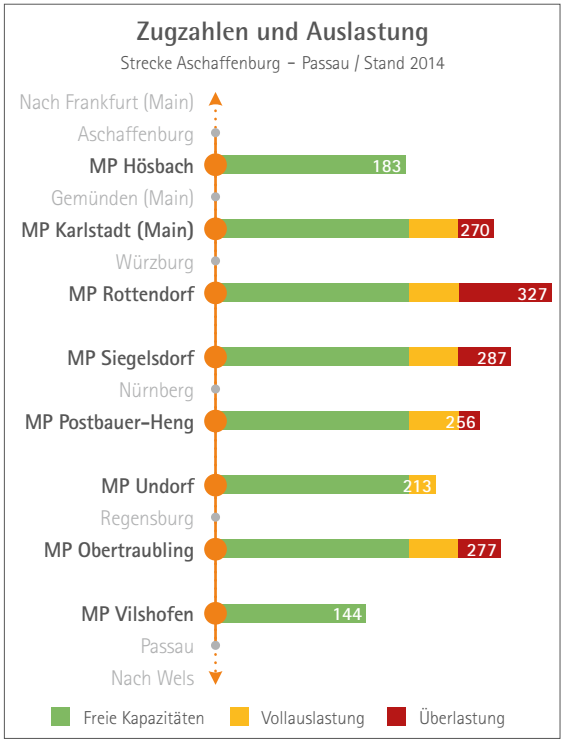


Zahlen & Fakten

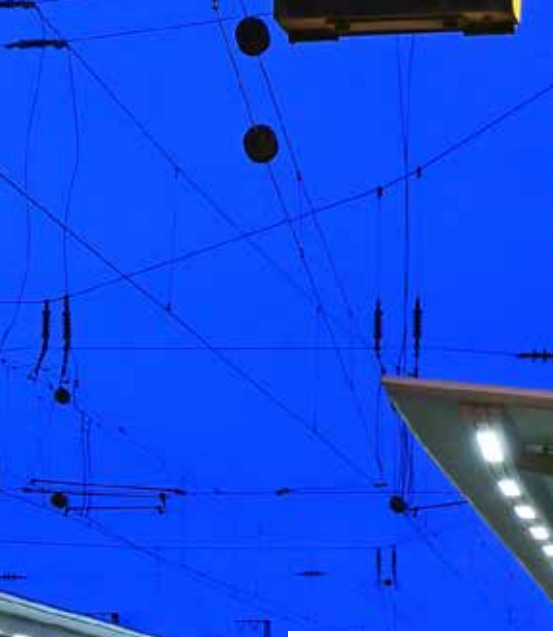
Was problematisch ist...

- Überlastung der gesamten Strecke
- Verschärfung der Situation durch infrastrukturelle Engpässe
- Überlagerung von Verkehren auf der gesamten Strecke von überregionalem Personenfernverkehr mit langsamem Personennahverkehr und Güterverkehr
- Fehlende technische Anforderungen für einen schnellen Personenfernverkehr
- Unterfranken wird zum Transitland für langsamen Güterverkehr durch Verlagerungseffekte auf Neubaustrecken. Gefahr der Ausdünnung des Angebots an Personenfernverkehr (ICE)
- **Extreme Belastungen und Verspätungen bei Nah- , Fern- und Güterverkehr** nach der Anbindung der Neubaustrecke Berlin – Nürnberg durch Schienenengpass Fürth und fehlendem Güterzugtunnel

STRECKENABSCHNITT	**Ausbaustrecke Frankfurt – Würzburg – Nürnberg**	**Ausbaustrecke Nürnberg – Regensburg – Passau**
GEGENWÄRTIGE SITUATION	■ Gravierende Engstellen: siehe Karte ■ Wirtschaftliche Kapazitätsgrenze für Neustadt/Aisch bis Nürnberg	■ Gravierende Engstellen: siehe Karte ■ Wirtschaftliche Kapazitätsgrenze für Neumarkt/Oberpfalz bis Regensburg
PROGNOSEN	Zuwachs des Schienengüterverkehrs bis 2030 um 24 Prozent: bis zu 350 Zügen täglich	Zuwachs des Schienengüterverkehrs bis 2030 um 24 Prozent: bis zu 350 Zügen täglich
STATUS IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN	Vordringlicher Bedarf	Vordringlicher Bedarf Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,5
AKTUELLER STAND PLANUNGEN	Umfahrungsspange Schwarzkopftunnel 2017 fertiggestellt Abkehr von den „Mottgers-Varianten" → neue Lösung für Abschnitt Hanau-Aschaffenburg und Heigenbrücken-Nantenbach notwendig	Geplante Maßnahmen: ■ Drittes Gleis Feucht und Neumarkt ■ Blockverdichtung Neumarkt bis Regensburg ■ Drittes Gleis Regensburg HBF-Obertraubling ■ Blockverdichtung Obertraubling - Plattling
KOSTEN	Teilfinanzierung durch Bundesverkehrswegeplan 2030: Kosten nicht bekannt	585 Mio. Euro (inkl. 152 Mio. Euro für Erhaltungs- und Ersatzkosten)
	Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: offen	Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: offen



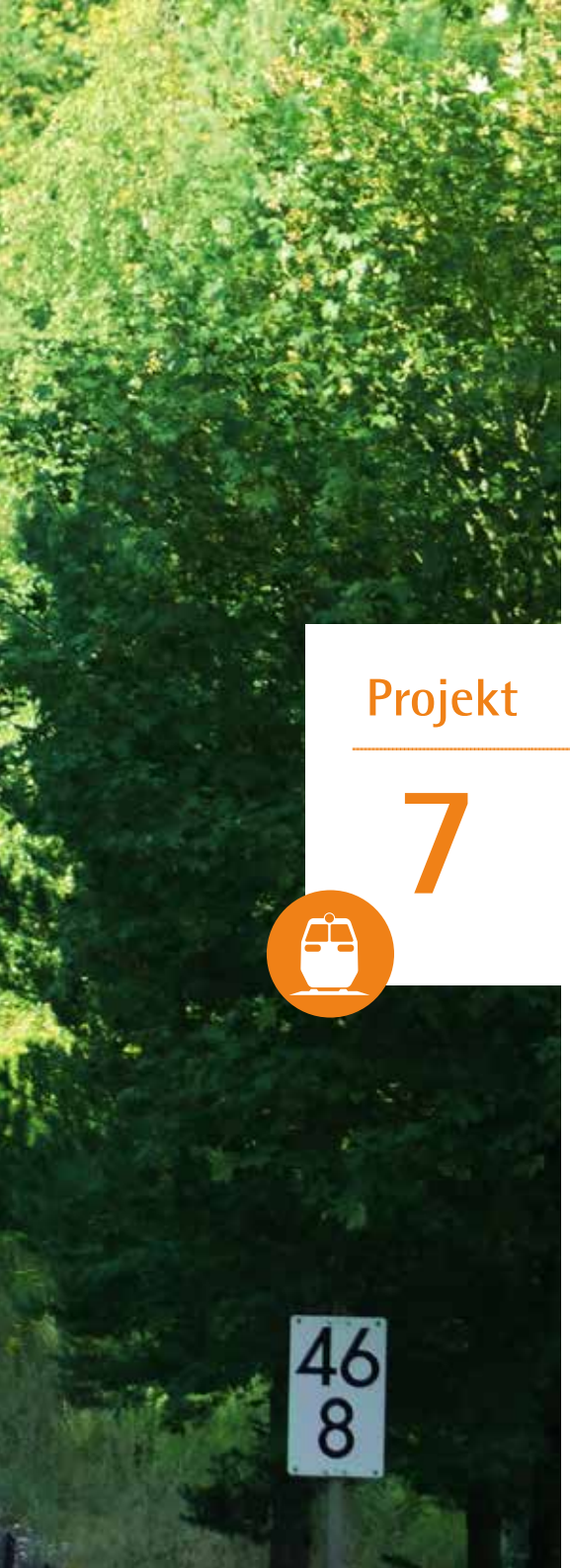
„Zwischen Frankfurt und Wien fließen die Dinge wieder. Auf einer modernen, leistungsgerechten Schienenmagistrale Main–Donau kommen Menschen und Güter in Fluss.



Wir fordern daher:

Optimierung der Bestandsstrecke Frankfurt – Hanau – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Passau

- Ertüchtigung der Strecke auf höhere Reisegeschwindigkeiten
- Bau / Ertüchtigung von Ausweich- / Überholgleisen für lange Güterzüge an den Strecken sowie in den Bahnhöfen
- Optimierung der ICE-Halte und des integralen Taktfahrplans insbesondere für Würzburg und Aschaffenburg (Deutschlandtakt)
- Beseitigung der Engpass-Stellen und Behebung der Geschwindigkeitseinbrüche
- Neubau des Abschnitts Heigenbrücken-Nantenbach



Projekt 7 Elektrifizierung der Schienen in Nordostbayern

Nürnberg–Prag/Dresden (Franken–Sachsen–Magistrale)

Die Schienenstrecke Nürnberg-Prag/Dresden ist Teil einer prioritären Verkehrs- und Entwicklungsachse im erweiterten Europa in Richtung Tschechien, Slowakei und der Ukraine. Die aktuelle Verbindung ist aufgrund fehlender Elektrifizierung weder zeitgemäß noch gegenüber der Straße konkurrenzfähig.

Hof–Regensburg (Ostkorridor Süd)

Die Achse Hof-Marktredwitz-Regensburg (Elektrifizierung und Zweigleisigkeit) stellt den notwendigen Lückenschluss für eine zweite Nord-Süd-Achse (von den Seehäfen durch Deutschland nach Süden) dar, welche die stark ausgelastete Strecke Hamburg-Hannover-Fulda-Würzburg-Nürnberg-Passau entlasten hilft.

Oberfrankenachse

Die Oberfrankenachse ist eine zentrale West-Ost Schienenverkehrsader durch den Regierungsbezirk Oberfranken, aber nicht elektrifiziert und teilweise nur eingleisig.

Planung und Ausbau der Schienen in Nordostbayern (Aktueller Stand 2018)

Elektrifizierung

Unter dem Begriff „Elektrifizierung" versteht man die Ausrüstung von Gleisstrecken mit Oberleitungen zur Versorgung elektrisch betriebener Bahnen. Investitionen in die Elektrifizierung verbessern die Umweltbilanz des Schienenverkehrs. Eine Diesellok stößt im Güterverkehr pro Tonnenkilometer 1,5 Mal mehr CO2 aus als eine E-Lok. Ein einziger Güterzug ersetzt die Frachtmenge von rund 60 Lastwagen. Vorrangiges Ziel dieser Investitionen ist es also, künftig mit elektrischen Zügen umweltfreundlicher, wirtschaftlicher und auch schneller unterwegs zu sein.

Quelle: Allianz Pro Schiene e.V.

Zahlen & Fakten

	Streckenabschnitt 1	Streckenabschnitt 2	Streckenabschnitt 3
Was problematisch ist...	■ Unelektrifizierte Strecke für Schienengüter- und Fernverkehr nicht ertüchtigt ■ Seit Jahrzehnten Vernachlässigung der Brücken-sanierungen	■ Schienengüterverkehrsachsen durch Deutschland in Nord-Süd-Richtung sind ausgelastet ■ Hohe Investitionen in Lärmschutz erforderlich	■ Coburg, Hof und Kulmbach sind unzureichend an die Hochgeschwindigkeitstrasse angebunden ■ Bayreuth ist beidseitig nur über eine eingleisige Dieselstrecke erreichbar
STRECKENABSCHNITT	**Nürnberg – Marktredwitz – Landesgrenze Bestandteil des TEN Korridor Rhein–Donau**	**Hof – Marktredwitz – Regensburg Bestandteil des TEN Korridor Skandinavien–Mittelmeer**	**Oberfrankenachse Elektrifizierung und Ausbau Schnabelwaid – Bayreuth – Hof/Bayreuth – Hochstadt/Lichtenfels**
GEGENWÄRTIGE SITUATION	■ Gemeinsame Vereinbarung der BRD mit Tschechien ■ Tschechien hat Ausbauverpflichtungen weitest-gehend erfüllt Ziel: Verkürzung der Reisezeiten Nürnberg – Prag bei Einsatz von elektrischen Neigetechnik-Zügen	■ Kein Schienenpersonenfernverkehr ■ Nutzung für unelektrifizierten Güterverkehr ■ Kapazitätsengpässe Ziel: alternativer Laufweg zur Nord-Süd-Achse Hamburg – Hannover – Fulda – Frankfurt / Würz-burg – Nürnberg – München / Passau	■ Die komplette Oberfrankenachse ist unelektrifiziert (127 km) ■ Eingleisige Abschnitte: Schnabelwaid – Bayreuth – Neumarkt – Wirsberg sowie Marktschorgast/Stammbach (51 km)
STATUS IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN	Vordringlicher Bedarf (VB) Kosten-Nutzen-Verhältnis: 1,3	Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung (VBE) Kosten-Nutzen-Verhältnis: 1,7	Potenzieller Bedarf Projektdefinition noch nicht abgeschlossen
AKTUELLER STAND PLANUNGEN	Gesamtausbaustrecke: Nürnberg – Marktredwitz - Schirnding: 140 km Vorplanung: Nürnberg – Marktredwitz (124 km) Vorplanungen weitestgehend abgeschlossen: Marktredwitz - Grenze Tschechien (16 km) Verknüpfung Strecke Nürnberg – Neuhaus mit S-Bahnkorridor Nordost	Gesamtausbaustrecke: 180 km Vorplanung weitestgehend abgeschlossen, Entwurfs- und Genehmigungsplanung begonnen: Hof – Marktredwitz: 42 km Grundlagenermittlung: Marktredwitz – Regensburg (138 km)	Interessengemeinschaft „Elektrifizierung der Oberfrankenachse" in 2017 gegründet Planungen wurden noch nicht gestartet
KOSTEN	Gesamtkosten: 1,2 Mrd. Euro (inkl. Marktredwitz-Hof)	Gesamtkosten: 790 Mio. Euro (davon Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten: 202 Mio. Euro)	Nicht bekannt
	Voraussichtlicher Fertigungstellungstermin: offen	Voraussichtlicher Fertigungstellungstermin: Hof-Marktredwitz: 2022, Marktredwitz - Regensburg: offen	Voraussichtlicher Fertigungstellungstermin: offen

Ein toller Wochenendtrip – eine angenehme Geschäftsreise in östliche Kultur-Metropolen: Der Ausbau des Schienennetzes nach Leipzig, Dresden und Prag schafft Raum & Zeit.

Der Güterverkehr fließt reibungslos zu den deutschen Seehäfen.

Ost-Oberfranken findet endlich Anschluss an den Schienenfernverkehr.

Wir fordern daher:

- Gleiche Priorität für die West-Ost-Achse Nürnberg - Marktredwitz-Prag und die Nord-Süd-Achse Leipzig - Hof - Regensburg
  - Schließen der Elektrifizierungslücke Hof – Regensburg
  - Schließen der Elektrifizierungslücke Nürnberg – Marktredwitz – Grenze Tschechien
  - Zeitnaher Abschluss der Entwurfsplanungen Nürnberg – Marktredwitz
  - Synchronisation mit S-Bahn-Planungen im Sektor Nordost (rechter Pegnitzkorridor)
  - Zügige Elektrifizierung und Ausbau Schnabelwaid – Bayreuth – Hof/Bayreuth – Hochstadt/Lichtenfels (Oberfranken-Achse)
- Start des Ausbaus in den Zentren (Nürnberg bzw. Regensburg) um hohe Synergien zum Nahverkehr zu gewinnen

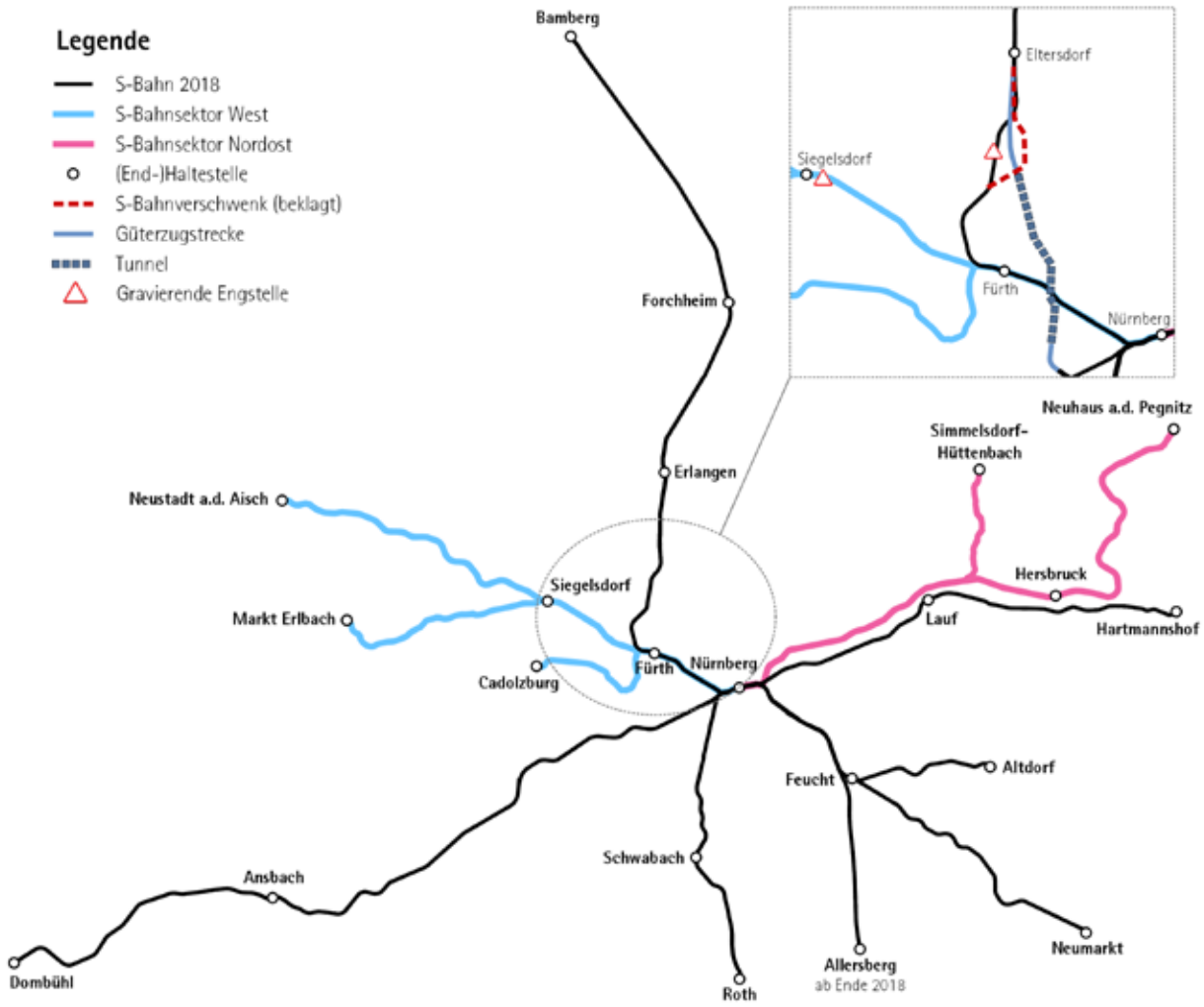
Projekt

8

Ausbau des S-Bahnnetzes Nürnberg und S-Bahn-Ähnlicher Verkehre in Franken

Ein attraktiver Nahverkehr ist besonders wichtig für Pendler und Schüler. Er wertet Wohn- und Gewerbestandorte auf und er schafft Platz für den Wirtschaftsverkehr, der nicht auf die Straße verlagert werden kann.

S-Bahn-Netz Nürnberg und geplante Erweiterungen



Prognose

Täglich pendeln in Deutschland 60 % aller Beschäftigten zum Arbeiten in andere Gemeinden. Anzahl und Pendlerstrecken werden sich besonders im Umfeld der Großstädte weiter erhöhen.

Quelle: VGN/Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung)

Vorteile des S-Bahn-Verkehrs

- Hochwertige Züge
- Regelmäßige Vertaktung
- Videoüberwacht
- Klimatisiert
- Barrierefreie Infrastruktur
- Bessere Erschließung von Stadtteilen/Vororten und Gewerbegebieten

Zahlen & Fakten

Was problematisch ist...

- S-Bahnverschwenk bei Fürth wegen Mängel beim Planfeststellungsbeschluss derzeit nicht realisierbar → S-Bahnverbindung Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim bietet weiterhin über Jahre hinweg keinen regulären 20 Min-Takt (aber Zwischenlösung ab 2020 geplant)
- Realisierung der S-Bahnsektoren West und Nordost langwierig und von weiteren Vorbedingungen abhängig
- Auf den Pendlerverbindungen Unterfrankens: stark überfüllte Züge und schlechte Taktung
- Noch viele, unübersichtliche tarifliche Kooperationen außerhalb des VGN

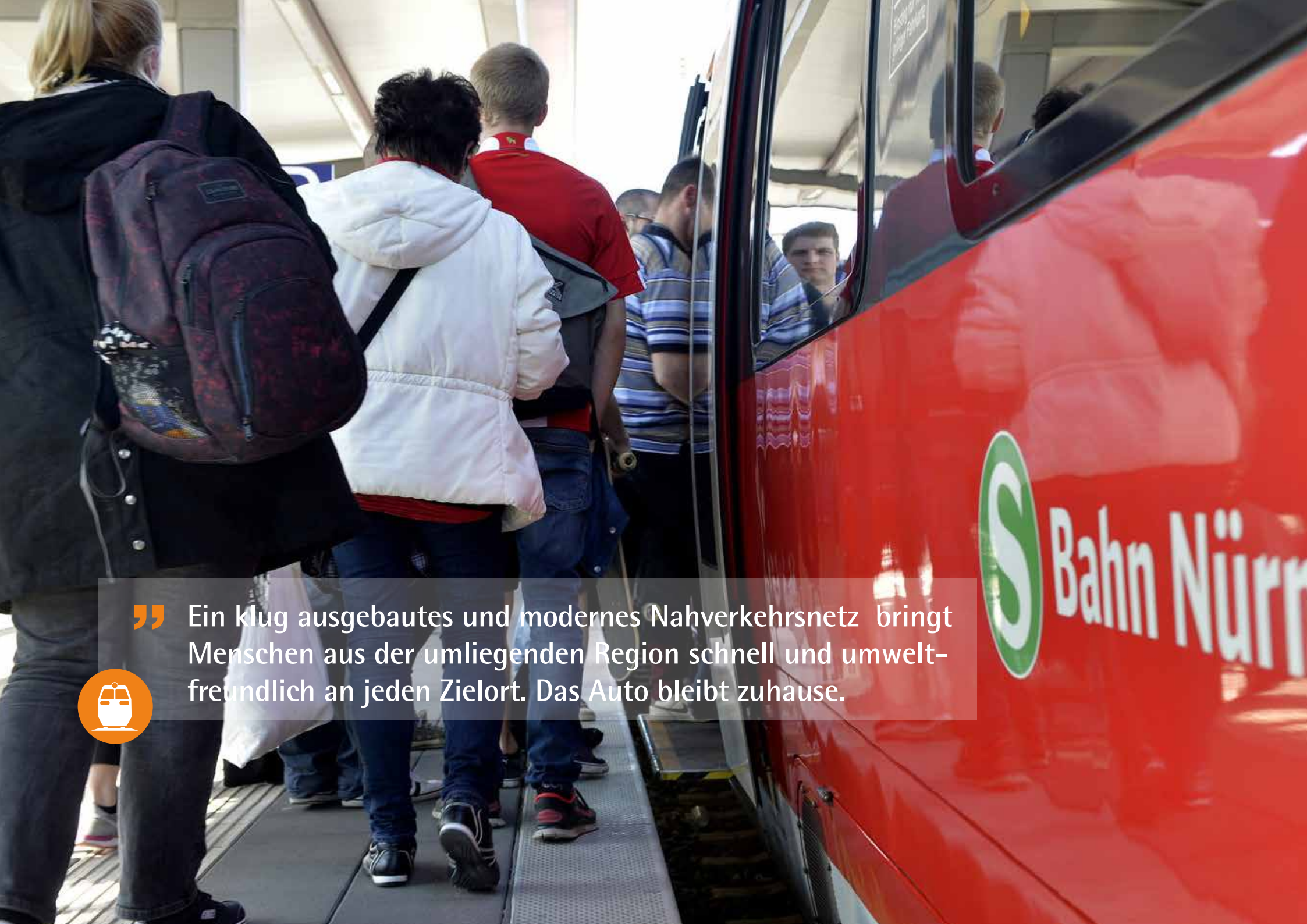
	Vorbedingung: Blockverdichtung auf der Strecke Würzburg – Nürnberg Bau eines dritten Gleises bei Siegelsdorf	**Vorbedingung: Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz**
STRECKENABSCHNITT	**S-Bahnsektor West Nürnberg – Neustadt/Aisch** mit Nebenstrecken nach Cadolzburg und Markt Erlbach	**S-Bahnsektor Nordost** **Nürnberg – Hersbruck – Neuhaus** mit Nebenstrecke nach Simmelsdorf
SCHIENE STATT AUTO	Verlagerungspotential: 2.400 Personen pro Tag Einsparung: 48.000 Autokilometer pro Tag	Verlagerungspotential: 5.600 Personen pro Tag Einsparung: 43.800 Autokilometer pro Tag
NUTZEN-KOSTEN-WERT	Nutzen-Kosten-Wert: 1,08	Nutzen-Kosten-Wert: 1,29
AKTUELLER STAND PLANUNG	■ Drittes Gleis bei Siegelsdorf ist Teil des Bundesverkehrswegeplans und gibt Spielraum für besseren Nahverkehr → Neuberechnungen auf Basis 20/40 – Takt vorgesehen ■ Abhängigkeit von Realisierung Güterzugtunnel Fürth und S-Bahnverschwenk ■ Neues S-Bahngutachten auf 2019 verschoben	■ Synchronisierung der Vorentwurfsplanungen Nürnberg – Marktredwitz mit den S-Bahnplanungen / Abschluss bis Ende 2019 ■ 30/60 Takt vorgesehen mit überlagerter Express-S-Bahn
KOSTEN	Infrastukturinvestitionen: 83 Mio. Euro	Infrastrukturinvestitionen: 36 Mio. Euro
	Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: offen	Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: offen

Die Nürnberger S-Bahn und der VGN – eine Erfolgsgeschichte

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) ist mit 15.800 Quadratmeter flächenmäßig der zweitgrößte Verkehrsverbund in Deutschland. Täglich werden fast 1 Mio. Fahrgäste befördert.

Das zum VGN gehörende S-Bahn-Netz umfasst 250 km und 78 Stationen, die kleinste Taktfolge sind 20 Min. Täglich nutzen ca. 90.000 Fahrgäste die S-Bahnen.

Der VGN beweist seit mehr als 30 Jahren wie Verkehrs- und Tarifzusammenschlüsse erfolgreich funktionieren. Im restlichen nordbayerischen Raum gibt es hingegen rund ein Dutzend unterschiedlicher tariflicher Kooperationen.



„Ein klug ausgebautes und modernes Nahverkehrsnetz bringt Menschen aus der umliegenden Region schnell und umweltfreundlich an jeden Zielort. Das Auto bleibt zuhause.

Wir fordern daher:

- Ausbau des S-Bahn-Netzes Nürnberg als beispielgebendes Projekt für ganz Franken
- Stärkung S-Bahn-Ähnlicher Nahverkehrsverbindungen Bad Kissingen/Bad Neustadt – Schweinfurt – Würzburg und Frankfurt – Hanau - Aschaffenburg
- Anbindung auch in der Fläche an den überregionalen Schienenverkehr
- Harmonisierung bestehender Verkehrsverbünde (Tarifverbund)

LOHR
LOHR

Projekt

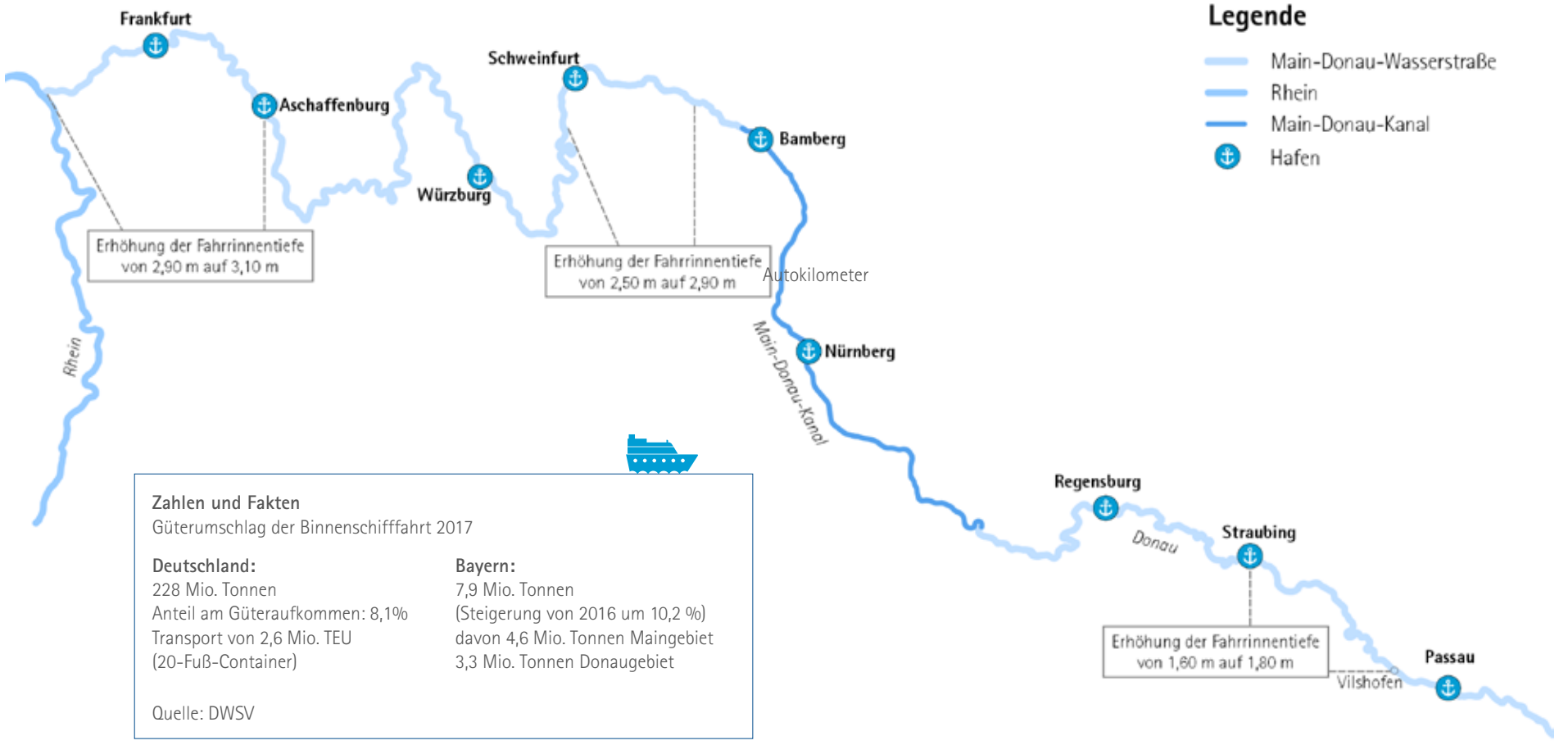
9

Stärkung der Binnenschifffahrt auf der Achse Main, Main-Donau-Kanal, Donau

Bestandteil des TEN-Korridors Rhein – Donau

Main, Main-Donau-Kanal und Donau sind Teil der 3.500 km langen Wasser-Straße Rhein-Main-Donau zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Eine ganzjährige Befahrbarkeit ist nicht gegeben. Dabei ist die Binnenschifffahrt unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten an sich konkurrenzlos, hat aber mit den meisten Schwierigkeiten zu kämpfen.

Ausbau der Main–Donau–Wasserstraße



Zahlen und Fakten
Güterumschlag der Binnenschifffahrt 2017

Deutschland:
228 Mio. Tonnen
Anteil am Güteraufkommen: 8,1%
Transport von 2,6 Mio. TEU
(20-Fuß-Container)

Bayern:
7,9 Mio. Tonnen
(Steigerung von 2016 um 10,2 %)
davon 4,6 Mio. Tonnen Maingebiet
3,3 Mio. Tonnen Donaugebiet

Quelle: DWSV

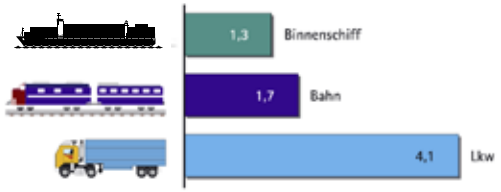
Was problematisch ist...

- **Keine Ausweichmöglichkeiten** auf andere Routen: Hoch- und Niedrigwasser, Eis und Haverien machen den Wasserweg vermeintlich unzuverlässig
- Bei vielen **Unternehmern** ist das Binnenschiff als alternativer Verkehrsträger **kaum präsent**
- Die **Durchfahrtshöhen** einzelner Brücken sind für einen dreilagigen Containerverkehr auf Main und Donau (Regensburg) zu niedrig
- Die Strecke Straubing - Vilshofen wird ohne staugestützte Variante nicht ihre volle **Leistungsfähigkeit** erreichen, sie bleibt ein Hauptengpass für den Binnenschifffahrtsverkehr in Deutschland und Europa
- Kleinere Häfen sind hinsichtlich Ver- und Entsorgung auf Flusskreuzfahrschiffe nicht vorbereitet

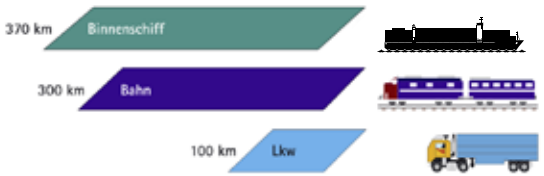
Bewährte Güter auf dem Wasserweg

- Schüttgut
- Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse
- Düngemittel
- Recyclingmaterialien (Schredderschrott, Bauschutt)
- Schwer- und Schwerstgüter
- Energieträger (Kohle, Holz)
- Baurohstoffen
- Autos

Primärenergiebedarf im Güterverkehr
Liter Diesel je 100 Tonnenkilometer



Transportweiten für eine Gütertonne
mit gleichem Energieaufwand



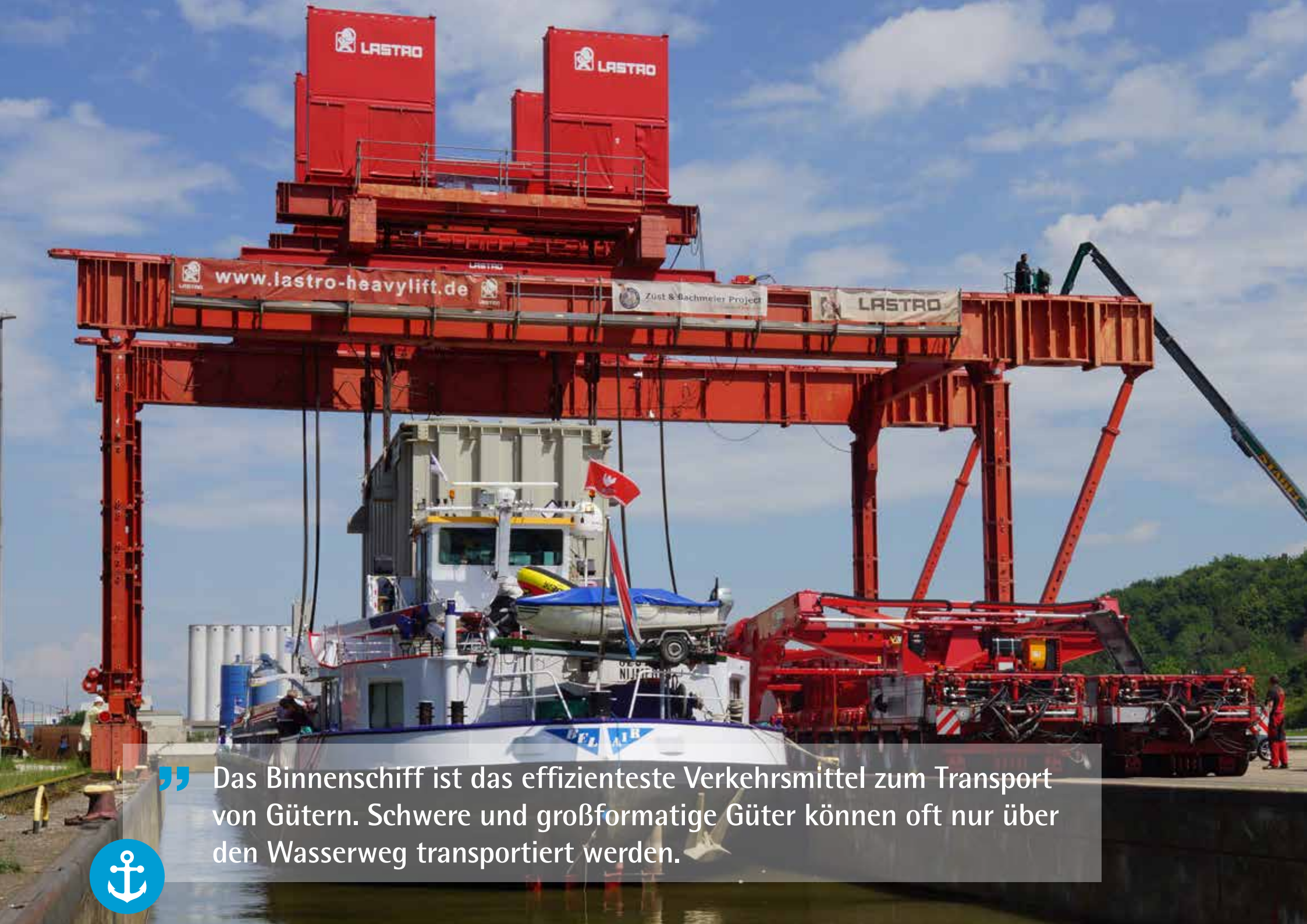
Schwere und großvolumige Güter

Binnenhäfen sind ein unverzichtbarer Standortfaktor für Firmen mit großvolumigen und sehr schweren Gütern.

Besonders gut auf dem Wasserweg transportieren lassen sich

- Transformatoren
- Flügelrotoren für Windräder
- Kesselanlagen/Reaktoren
- Generatoren
- Motoren für Hochseeschiffe
- Schiffsrohbauten
- Großmodule für Fertigbauten

Ein Binnenschiff im Schubverband ersetzt:
148 LKW oder
93 Eisenbahnwaggons



„Das Binnenschiff ist das effizienteste Verkehrsmittel zum Transport von Gütern. Schwere und großformatige Güter können oft nur über den Wasserweg transportiert werden.

Wir fordern daher:

- Beseitigung der Engstellen zum Zwecke einer schifffahrtsgerechten und marktkonformen Nutzung
- Umgehende Freigabe der bereits auf eine Fahrrinnentiefe bis 2,90 m ausgebauten Strecken der Mainvertiefung
- Mehrlagiger Containerverkehr auf der Gesamtstrecke (mit neuen halbhohen Containern)
- Stellenwert der Wasserstraße für Herstellung (Standort) und Transport von Schwer- , Großraum und Schwerstgütern erhöhen erheblich die Entlastung des Straßenverkehrs
- Sicherstellen der Funktionalität der Wasserstraßen (v.a. Sperrwerke, Schleusen)
- Adäquate Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten und standortverträgliche Anlegestellen für die Kreuzfahrtschiffe

TEXTILSPEDITION
VERWOHLT
MAERSK
MAERSK
SEALAND
Löblein
Löblein
OBERHAUSER

Projekt

10

Stärkung Kombinierter Verkehr und alternativer Verkehrssysteme

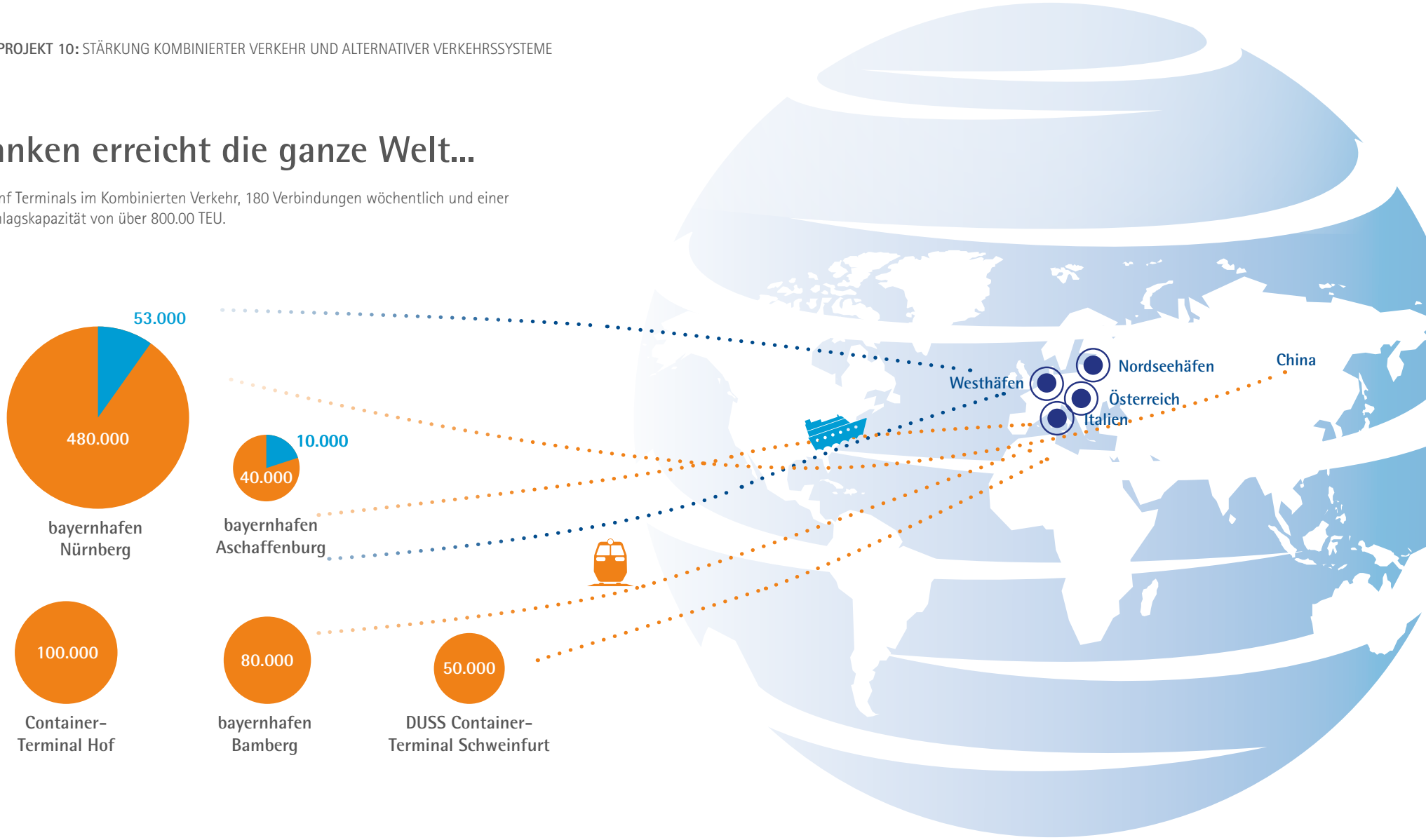
Der Kombinierte Verkehr ist bei vielen Unternehmern noch gar nicht als Alternative zum Lkw präsent. Sein aktueller Anteil am deutschen Güterverkehrsaufkommen liegt bei lediglich 2,5 %. Die Schiene stagniert bei mageren 17 %.

Platzsparende Verkehrssysteme auf der Straße stoßen auf Skepsis und Widerstand.

Dabei fordert der prognostizierte Anstieg des Güterverkehrs alle Verkehrsträger zum Umdenken und zur Optimierung auf. Denn bis 2030 wird die Transportleistung im Güterverkehr um fast 40 Prozent gewachsen sein.

Franken erreicht die ganze Welt...

mit fünf Terminals im Kombinierten Verkehr, 180 Verbindungen wöchentlich und einer Umschlagskapazität von über 800.00 TEU.



Was ist Kombinierter Verkehr?

Kombinierter Verkehr ist intermodaler Güterverkehr, bei dem der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn sowie der Binnen- oder Seeschifffahrt bewältigt wird. Somit wird der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten.
Infos zum Kombinierten Verkehr: www.sgkv.de

Kombinierter Verkehr

Vorteile des Kombinierten Verkehrs für den Unternehmer

- Einsparung von Fahrern
- Fest definierte Laufzeiten → Ruhezeiten fallen weg
- Reduzierung der Fahrzeugkosten
- Kostenvorteile durch Massentransportmittel
- Hohe Transportsicherheit auf der Schiene
- Reduktion CO2-Bilanz
- 44-Tonnen-Regelung
- Ausnahmen bei Fahrverboten
- Befreiung von der Kfz-Steuer
- Geringere Mautkosten

Bedeutung für die Region

- Verknüpft die Verkehrsträger Straße/Schiene und Wasser in optimaler Weise
- weniger Verkehr, weniger Schadstoffe
- Steigert die Logistikkompetenz der Region
- Sichert die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit von Güterverkehrszentren und Gewerbegebieten
- Initiiert Folgeinvestitionen (Ausbau und Ansiedlung)

Nationale / Internationale Effekte

Multimodale Transportketten ermöglichen eine optimale Vernetzung mit:

- anderen wichtigen Logistikstandorten im Rahmen Seehafen-Hinterlandverkehren zu Nord-, West- und Südhäfen
- wichtigen europäischen Güterverkehrszentren
- Schiff/Bahn im Main- und Donauraum

Mehr Effizienz auf der Straße

Lang-Lkw

- Bis zu 25,25 m → 6,5 m länger als herkömmliche Lkw
- 2 Lang-Lkw ersetzen 3 normale Lkw
- Seit Januar 2017 im Regelbetrieb zugelassen
- Nutzung nur auf sog. Positivnetz (= fast alle deutschen Autobahnen)

Vorteile:

- Weniger Belastung für die Straßen
- Erhöhung des Ladevolumens
- Bis zu 25% CO2-Einsparung
- Sinkende Personalkosten
- Mehr Platz, weniger Staus

Platooning

Definition: Ein digital vernetzter Konvoi von zwei oder mehreren Lkw (siehe Bild). Seit 2017 Teststrecke auf der A9 zwischen Nürnberg und München

Ziel: autonomes, vernetztes Fahren

Vorteile:

- Spritersparnis und weniger Schadstoffausstoß
- Platzersparnis auf der Autobahn
- Erfahrungswerte für späteren vollautomatisierten Lkw
- Automatische Bremssysteme → weniger Unfälle

Klug kombinierte Transportwege sorgen für einen effizienten Güterfluss nach ganz Europa.
Das spart Zeit und Kosten und entlastet die Umwelt.

Wir fordern daher:

- Fortentwicklung des Kombinierten Verkehrs vor dem Hintergrund eines steigenden Güterverkehrsaufkommens und höherer Ökoeffizienz der Transportsysteme
- Aufbau neuer Verbindungen zu den Seehäfen an Nord- und Ostsee, Adria und Südosteuropa sowie zu innereuropäischen Logistikzentren
- Kombinierten Verkehr auch in Hub-Randlagen zielführend gestalten
- Engpässe auf der Schiene beseitigen (siehe auch Studie Hamburg 62+, Bayrolo), Elektrifizierung zur Stärkung der Schiene vorantreiben, Ausweichgleise, Blockverdichtung und Einsatz längerer Züge (Ziel 740 m)
- Verdichtungspotenziale auf allen Verkehrsträgern besser ausschöpfen

ALBRECHT DÜRER
STAR ALLIANCE

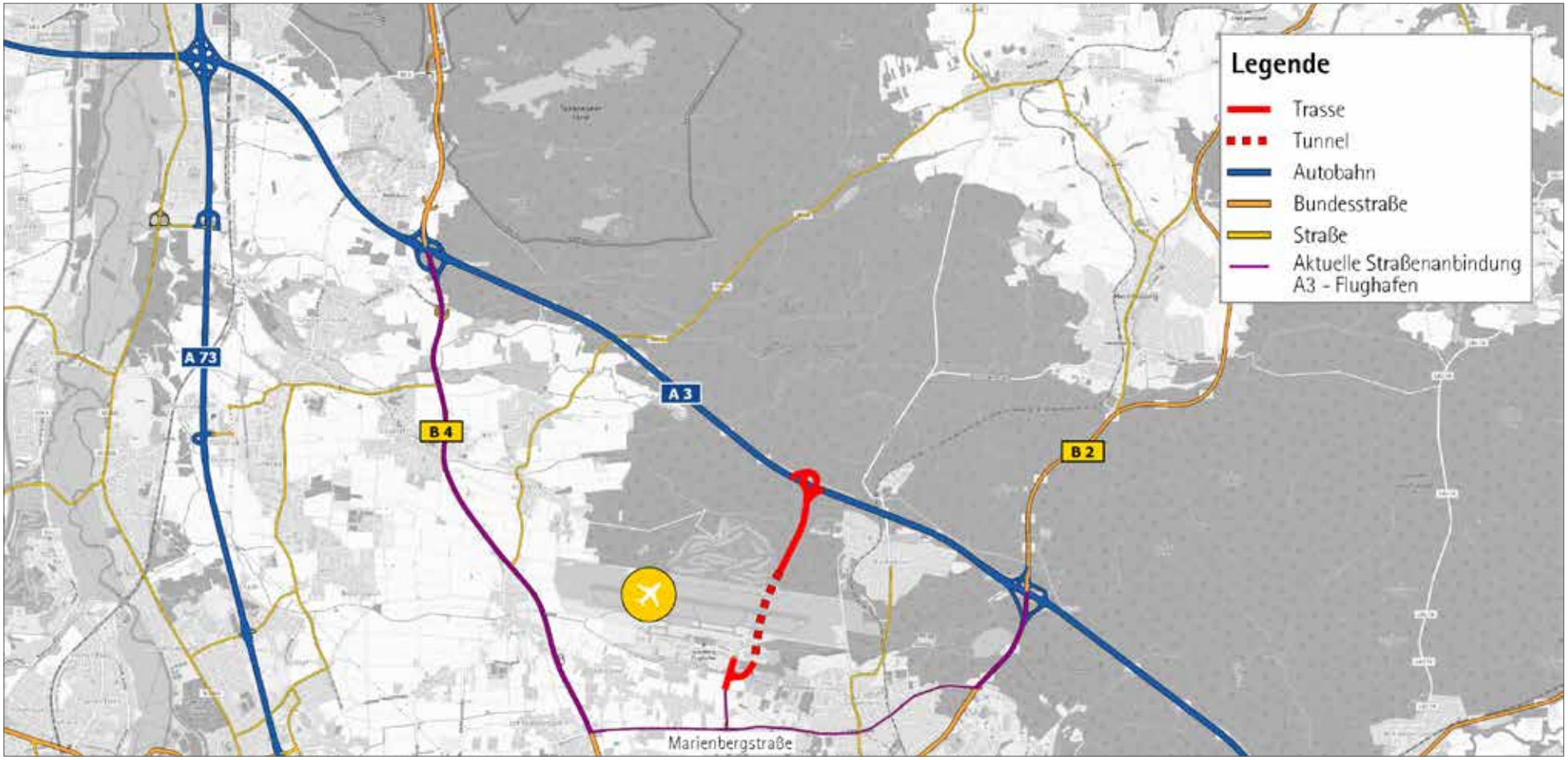
Projekt

11

Direkte Anbindung internationaler Albrecht-Dürer-Airport Nürnberg an die Autobahn A3

Der Flughafen Nürnberg ist der bedeutendste Standort für den Luftverkehr in Franken und ein beliebtes Startziel für Geschäftsreisende und Touristen. Mit der U-Bahn ist er top erreichbar, auf der Straße ist die Anbindung eher provinziell und führt durch Nürnberger Ortsteile.

Aktuelle und geplante Anbindung des internationalen Albrecht-Dürer-Airports Nürnberg an die A3



Warum eine neue Flughafenanbindung wichtig ist

1. Anbindung des Flughafens Nürnberg an das Bundesfernstraßennetz (Vernetzung der Verkehrsträger)
2. Verbesserung der gesicherten Erreichbarkeit des Flughafens für den Individualverkehr durch eine zweite Straßenanbindung
3. Entlastung des städtischen Straßennetzes und Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastung für das Wohnumfeld entlang des Bierwegs und der östlichen Marienbergstraße

Quelle: BMVI, Prins

Zahlen & Fakten

Was problematisch ist...

Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2012 noch nicht vollziehbar

- Belastung des Flughafengeländes durch Löschschaum (Perfluorierte Tenside / PFT) → beim Tunnelbau besteht Gefahr einer Schadstoffverschleppung
- Stadtratsbeschluss der Stadt Nürnberg (Juni 2014), den Bau nicht mehr weiterzuverfolgen, ohne Alternativen aufzuzeigen

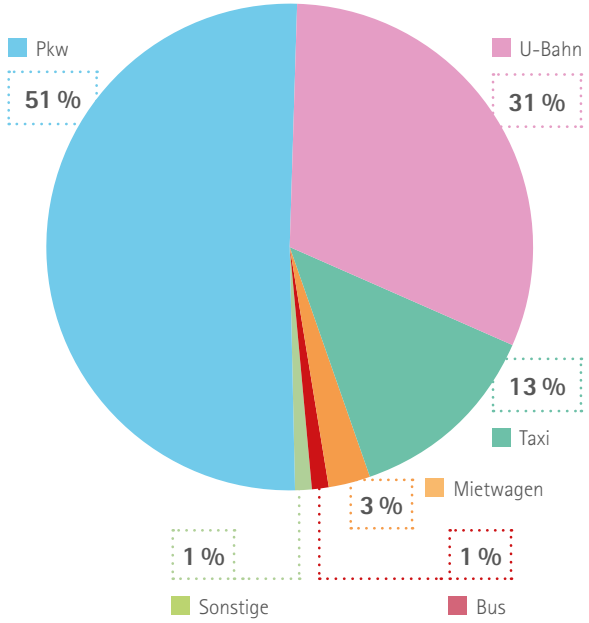
Großer Wettbewerbsnachteil durch fehlende Autobahnanbindung

- Der Airport Nürnberg ist aktuell der einzige internationale Verkehrsflughafen Deutschlands ohne direkte Autobahnanbindung
- Trotz guter ÖPNV-Anbindungen erhebliches strukturelles Defizit bei der Verkehrsanbindung
- Überlastung der Flughafenstraße als derzeit einzige und lediglich zweispurig ausgebaute Zufahrtsstraße durch den wachsenden Verkehr aus Ober- und Unterfranken, Oberpfalz, Thüringen und Sachsen

STRECKENABSCHNITT	Zweistreifiger Neubau mit neuer Anschlussstelle an die A 3 3,5 km, davon Tunnel: 1,2 km (je zur Hälfte in offener Bauweise bzw. bergmännisch)
TÄGLICHES VERKEHRSAUFKOMMEN	Jeder zweite Fluggast reist mit dem Auto an (siehe Graphik rechts) Marienbergstraße/westlich Flughafenstraße: 21.700 Kfz/24 h (Stadt Nürnberg) Flughafenstraße: 12.500 Kfz/24 h (Stadt Nürnberg) Prognose neue Straße: 2030: 14.000 Kfz/24 h)
STATUS IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) Nutzen-Kosten-Faktor: 3,9
AUSBAU AKTUELLER STAND	Planfeststellungsbeschluss 2012 (aufgrund Schadstoffbelastung nicht vollziehbar) Sanierungsmaßnahmen laufen an Erkenntnisse für den Ausbau werden in wenigen Jahren erwartet
KOSTEN	Gesamtkosten: 116,7 Mio. Euro

Voraussichtlicher Fertigstellungstermin: aufgrund PFT-Problematik: offen
Bauzeit voraussichtlich: 4 Jahre

Anreiseverkehrsmittel



Quelle: Flughafen Nürnberg

Der Albrecht-Dürer-Airport Nürnberg gehört zu den TOP TEN Flughäfen in Deutschland und ist internationaler Gateway für den nordbayerischen Raum. Eine direkte Anbindung an die Autobahn ist ein unverzichtbarer Standortfaktor für Flughäfen dieser Bedeutung und Größenordnung.

Wir fordern daher:

- Eine ungehinderte Wachstumsperspektive des Flughafens
- Eine direkte Straßenanbindung zur Gewährleistung einer gesicherten, zeitzuverlässigen und ungehinderten Erreichbarkeit des Flughafens
- Die Lösung des Altlasten-Problems (PFT) und zügiger Beginn der Umsetzung

Projekt

12

Erhalt und Ausbau des Geschäftsreise- und Werkflugverkehrs

Ein individueller Geschäfts- und Werkflugverkehr ist für immer mehr Unternehmen überlebenswichtig. Dies gilt besonders für Firmen, die unter starkem globalen Wettbewerbsdruck stehen und schnell beim Kunden sein müssen.

Die Situation des Werks- und Geschäftsreiseflugverkehr in der Region

Der Geschäftsreiseflugverkehr in Franken erlangt zunehmende Bedeutung durch die heute immer wichtiger werdenden internationalen Wirtschaftsbeziehungen. Wenn Unternehmen regionale Verkehrslandeplätze für den Mitarbeiter-, Kunden- und spezifischen Warentransport nutzen, sparen sie beträchtlich an Transport- und Personalkosten. Die Möglichkeit zu individuellem Werks- und Geschäftsreiseflugverkehr mit Firmenmaschinen oder gemieteten Businessjets ist ein entscheidender Wettbewerbsvorteil. Davon abhängig sind ganz besonders Maschinenbaubetriebe und Automobilzulieferer. Neben dem Start am Airport Nürnberg sind deshalb auch schnell erreichbare Flugplätze in der Region ein unverzichtbarer Standortfaktor.

„Firmen müssen ihre Werke, Service-Niederlassungen und Kunden in aller Welt schnell erreichen können. Um Betriebe und Arbeitsplätze zu halten, braucht es günstige Standortbedingungen.“

„Kürzeste Reaktionszeiten sind für die Wirtschaft ein entscheidender Wettbewerbsvorteil.“

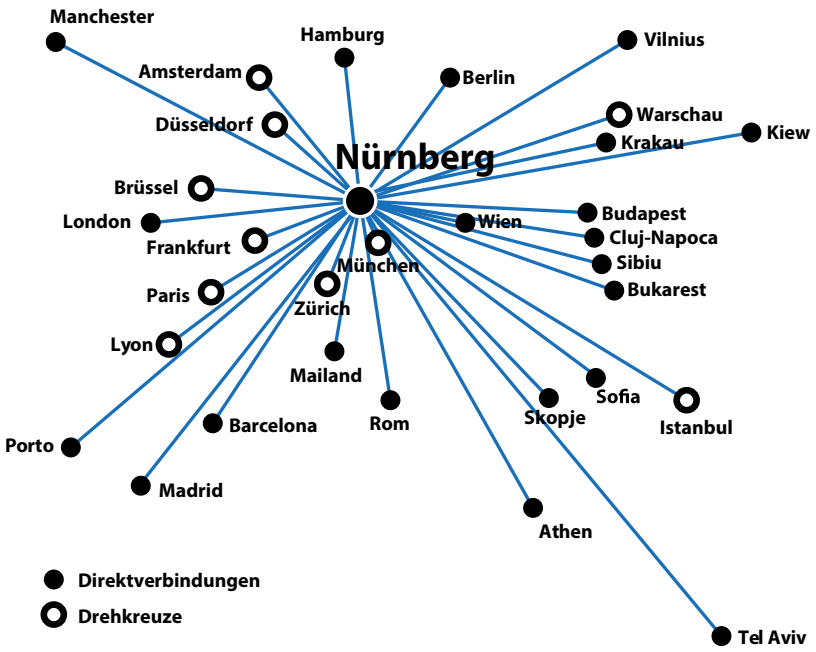
„Uneingeschränkter, planbarer und nachhaltig gesicherter IFR-Flugverkehr ist insbesondere für die exportorientierten Unternehmen ein wesentlicher Standortfaktor. (IFR= instrument flight rules)“

Der Flughafen Nürnberg
Gateway für Nordbayern | Idealer Startpunkt für Geschäftsreisen

Business Traveller AWARDS | 2018

GEWINNER SEIT 2008

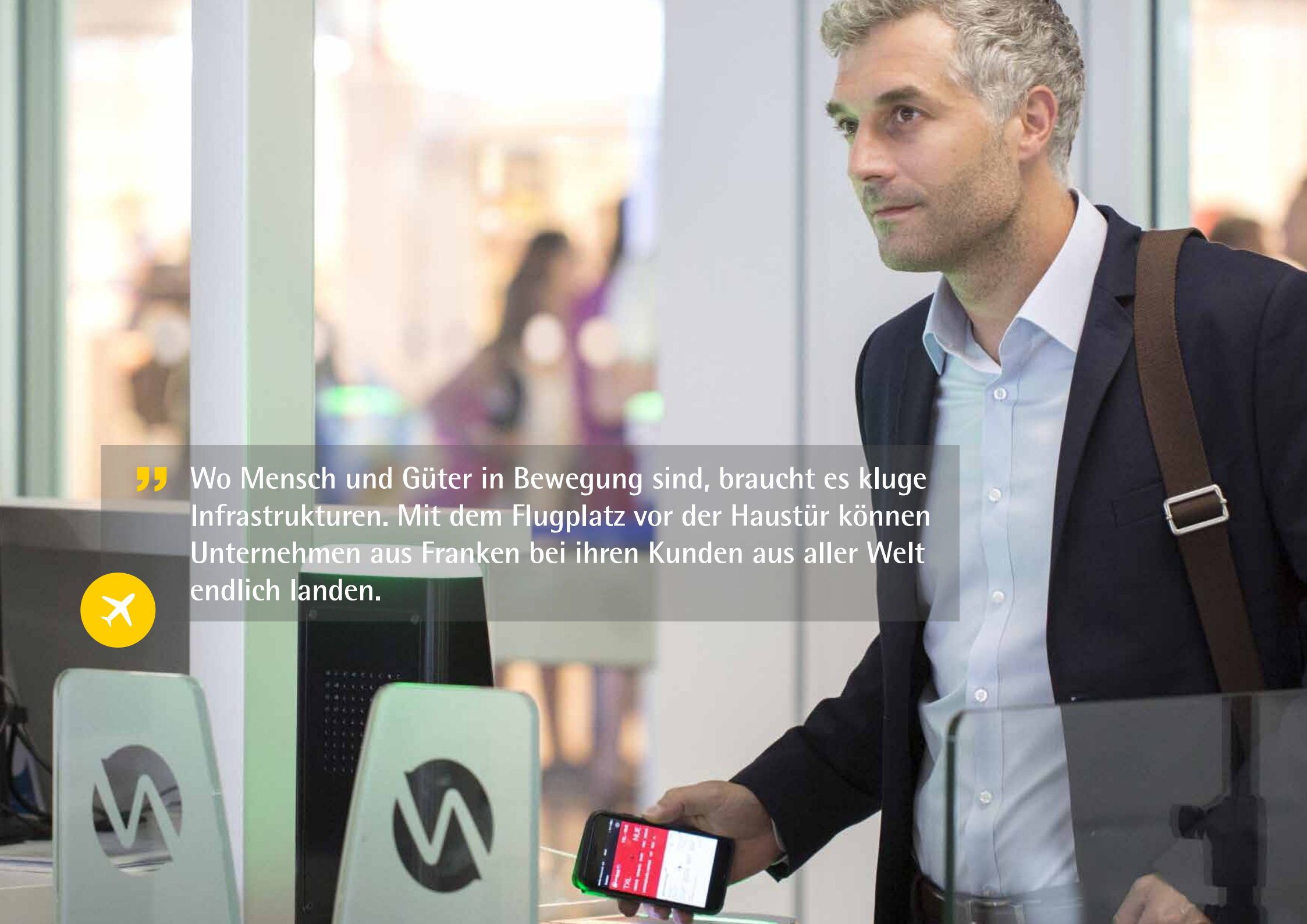
Schnell und nonstop in alle Welt –
Geschäftsreisende lieben den Standort Nürnberg



Zahlen & Fakten

- Fluggastaufkommen 2017: 4,2 Mio. + 20% im Vergleich zu 2016
- 70 Nonstop-Verbindungen in 25 Zielländer
- über 30 tägliche Abflüge in neun europäische Drehkreuze
- Platz 10 im Ranking der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland
- 17 Airlines fliegen den Airport Nürnberg regelmäßig an
- 4.400 Arbeitsplätze am Standort Flughafen Nürnberg
- Luftfrachtumschlag: 8.120 Tonnen.
- Passagiere im Linienverkehr: 3,0 Mio. + 30% im Vergleich zu 2016

Große Fachmessen und Conventions haben unmittelbare Auswirkungen auf den Flugverkehr. Vor allem die Zahl der anfliegenden Businessjets erhöht sich in den Nürnberger Messewochen spürbar.



> Wo Mensch und Güter in Bewegung sind, braucht es kluge Infrastrukturen. Mit dem Flugplatz vor der Haustür können Unternehmen aus Franken bei ihren Kunden aus aller Welt endlich landen.

Wir fordern daher:

- Ausbau des Albrecht-Dürer-Airport Nürnberg = Gateway für Nordbayern
  - Dienstleistungsstandort
  - Erhalt 24-stündiger Geschäftsbetrieb
  - Nachhaltige, an den Bedürfnissen der Wirtschaft ausgerichtete Flugstrecken
- Vorhalten von Verkehrslandeplätzen für den Geschäfts- und Werkflugverkehr
  - Tauglich für den Instrumentenflugbetrieb entsprechend internationalen Vorschriften
  - Uneingeschränkt nutzbar für Firmenflugverkehr und Allgemeine Luftfahrt
- Richtlinienkonformer Neubau von Verkehrslandeplätzen, sofern rechtliche bzw. topographische Umstände es erfordern

Links mit weiterführenden Informationen

Projekt 1-4 (A3, A6, A73, A7)

Autobahndirektion Nordbayern
www.abdnb.bayern.de
www.abdnb.bayern.de/autobahndirektion/projekte/
www.adac.de
www.adac.de/reise_freizeit/verkehr/aktuelle_verkehrslage/

Projekt 3 A73

Stadt Nürnberg (Frankenschnellweg)
www.nuernberg.de/internet/soer_nbg/fsw.html

Projekt 4

B 26n
Staatliches Bauamt Würzburg
www.stbawue.bayern.de
www.stbawue.bayern.de/strassenbau/projekte/B63S.ABBA0016.00.html
www.stbawue.bayern.de/strassenbau/projekte/B63S.ABBA0016.05.html

B303
Staatliches Bauamt Bayreuth
www.stbabt.bayern.de
www.stbabt.bayern.de/strassenbau/projekte/B42S.ABBA0006.00.html

Projekt 5

Deutsche Bahn
www.vde8.de
www.vde8.de/de/vde-81-ausbau/ueberblick

Projekt 6

www.ihk-nuernberg.de/s/118824

Projekt 7

DB Netze
www.bahnausbau-nordostbayern.de
www.ostkorridor.de

Projekt 8

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) www.vgn.de
www.s-bahn-nuernberg.de

Projekt 9

Bayernhafen Gruppe
www.bayernhafen.de

Rhein-Main-Donau Wasserstraßen GmbH
www.rmd-wasserstrassen.de

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
www.wsv.de

Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) www.schifffahrtsverein.de
www.lebensader-donau.de

Projekt 10

Bayernhafen Gruppe
www.bayernhafen.de/
www.bayernhafen.de/leistungen/intermodal/was-ist-kombinierter-verkehr.html
Tricon
www.tricon-terminal.de

Contargo
www.contargo.net/de/terminals/hof/

Duss
www1.deutschebahn.com/ecm2-duss/terminals_uebersicht
www.translog-gmbh.com

SGKV
www.sgkv.de

Projekt 11

Flughafen Nürnberg
www.airport-nuernberg.de

Staatliches Bauamt Nürnberg
www.stban.bayern.de

Projekt 12

Flughafen Nürnberg
www.airport-nuernberg.de/geschaeftsberichte

Coburg
www.vlp-coburg.de

Giebelstadt
www.edqg.de

Schweinfurt-Haßfurt
www.flugplatz-hassfurt.de

Hof
airport-hof.de

Glossar

44-Tonnen-Regelung
Fahrzeuge, die im Vor- und Nachlauf zum nächstgelegenen geeigneten Terminal des Kombinierten Verkehrs eingesetzt werden, dürfen ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen haben, also 4 Tonnen mehr als Fahrzeuge, die im reinen Straßenverkehr unterwegs sind.

AD/AK/AS
Autobahndreieck/ Autobahnkreuz/ Autobahnanschlussstelle

bayrolo
Bayrolo (Bavarian Rotterdam logistics optimizing) ist ein Gemeinschaftsprojekt des Rotterdamer Seehafens und der bayernhafen Gruppe. Es will die Relation Bayern-Rotterdam als wettbewerbsfähige Alternative ins Bewusstsein bringen - im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße, sowie für Massengut-Verkehre per Binnenschiff.

BMVI
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

BVWP
Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthält die wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen aller Verkehrsträger bis zum Jahr 2030. Er wird erstellt vom BMVI.
Die Projekte sind nach folgender Prioritätenliste eingeteilt:
VBE: Vordringlicher Bedarf Engpass
VB: Vordringlicher Bedarf
WB*: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
WB: Weiterer Bedarf
PB: Potenzieller Bedarf (nur Schiene)
Keine Berücksichtigung im BVWP

ETCS
European Train Control System = einheitliches europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem

Gateway
Luftfahrt- bzw. Güterverkehrsdrehkreuz

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

Güterverkehrsaufkommen
Quantitatives Transportvolumen innerhalb einer Zeitperiode. Gemessen wird das Aufkommen in Containern, Lkw, Paletten, Kartons oder anderen Transporteinheiten. Das Transportaufkommen gibt das Gewicht aller transportierten Sendungen in Tonnen an.

Güterverkehrsleistung
Maß im Güterverkehr, das neben dem transportierten Gewicht auch die zurückgelegte Entfernung berücksichtigt. Das Gewicht jeder transportierten Sendung wird mit der zurückgelegten Entfernung multipliziert.

Hafen Hamburg 62+
Projekt zur Steigerung des Bahnanteils im Container-Hinterlandverkehr des Hafens Hamburg mit Bayern.

Hinterlandverkehr
Beim Hochseehafen: Anschlussverkehr durch einen Landverkehrsträger (Bahn, Straße, Binnenwasserstraße). Beim Binnenhafen: Anschlussverkehr durch Bahn oder Straße.

Hub
Ein Knotenpunkt im Transportwesen, der verschiedene Endknoten miteinander verbindet. Umsteigen an einem Flughafen oder Umladung/ Rangieren zwischen Zügen.

KV
Kombinierter Verkehr

Modal Split
Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger (Modi), meist auf Basis der Transportleistung (in Tonnenkilometer)

Mo-Fr
Wochentage Montag bis Freitag

Multimodaler Verkehr
Transport von Gütern mit zwei (bimodal) oder drei (trimodal) verschiedenen Verkehrsträgern

PRINS
Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan Nachschlagewerk für alle bewerteten Projekte

SGKV
Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e. V.

TEN
Transeuropäische Netze (TEN) sollen mit ihren dazugehörigen TEN-Korridoren zur Umsetzung und Entwicklung des Binnenmarktes und zur Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltes Europas beitragen. Mit dem Schwerpunktprogramm wird eine bessere Vernetzung im Binnenmarkt und eine Vereinheitlichung der Verkehrssysteme auch über die Grenzen der EU hinaus angestrebt.

ZIS
Bayerische Staatsbauverwaltung, Zentralstelle für Informationssysteme

Glossar zitiert nach: BMVI, Gronalt et al. 2010, kombiverkehr.de, Posset et al. 2014, SGKV.de

Ansprechpartner für verkehrspolitische Fragestellungen

Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg

Markus Greber
greber@aschaffenburg.ihk.de

Industrie- und Handelskammer zu Coburg

Rico Seyd
seyd@coburg.ihk.de

Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken

Ulrich Schaller
ulrich.schaller@nuernberg.ihk.de

Industrie- und Handelskammer für Oberfranken Bayreuth

Stephan Jarmer
jarmer@bayreuth.ihk.de

Industrie- und Handelskammer Würzburg-Schweinfurt Mainfranken

Dr. Sascha Genders
sacha.genders@wuerzburg.ihk.de

Simon Suffa
simon.suffa@wuerzburg.ihk.de

Handwerkskammer für Mittelfranken

Kristina Zehmer
kristina.zehmer@hwk-mittelfranken.de

Handwerkskammer für Oberfranken

Rainer Beck
rainer.beck@hwk-oberfranken.de

Handwerkskammer für Unterfranken

Kerstin Hoffmann
k.hoffmann@hwk-ufr.de

Jens Meckelein
j.meckelein@hwk-ufr.de

Impressum

Herausgeber

IHK Nürnberg für Mittelfranken
Ulmenstraße 52
90443 Nürnberg
www.ihk-nuernberg.de

Verantwortlich für den Inhalt
Ulrich Schaller, Referent für Verkehr
Stellvertretender Leiter Geschäftsbereich Standortpolitik | Unternehmensförderung
E-Mail: ulrich.schaller@nuernberg.ihk.de

Konzeption und Text

Ulrich Schaller, Sonja Anne Blüml

Recherchen

Adrian Thiel

Abbildungen

Anreiseverkehrsmittel, Flughafen Nürnberg GmbH (S. 71)
Rhein-Main-Donau Wasserstraßen GmbH (S.59)
Zugzahlen und Auslastung, IHK-Konzeptstudie TEN-Korridor Rhein-Donau, 2014 (S. 41)

Kartografie

Franziska Maaser

Kartengrundlagen

© OpenStreetMap-Mitwirkende/ Lizenz: CC BY-SA 2.0
www.openstreetmap.org/copyright CreativeCommons
www.creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/de/

Kartendaten

Autobahndirektion Nordbayern
BMVI (Prins)
Deutsche Bahn
Flughafen Nürnberg
Staatliches Bauamt Bayreuth
Staatliches Bauamt Nürnberg (Projekt 11)
Staatliches Bauamt Würzburg (Projekt 4 B26n)
Stadt Nürnberg
VGN

Gestaltung und Druck

Ideenmühle.com

Stand: Juli 2018, Auflage 3.000

Bildnachweise

ADAC / Stefan Kiefer (S. 8), Airport Nürnberg / Ralf Lang (S. 68), Airport Nürnberg (S. 5, 72, 77, 78), Sonja Anne Blüml (S. 56), Brose Fahrzeugtechnik (S. 74, 76), Bayernhafen Gruppe (S. 59, 60, 62), DB AG / Wolfgang Kollorz (S. 32), Deutsche Bahn AG / Barteld Redaktion&Verlag (S. 48), Deutsche Bahn AG / Claus Weber (S. 50), Deutsche Bahn AG / Frank Barteld (S. 36), Deutsche Bahn AG / Uwe Miethe (S. 42), Deutsche Bahn AG / Porsche Consulting / Marco Prosch (S. 38), Fotolia den-belistky (S. 4), Fotolia Tina Sohlmann (S. 65, 85), gettyimages® / Matthias Makarinus (S. 1), gettyimages® / RichVintage (S: 3), Günter Finzel (S. 44), Heilbronner Stimme GmbH & Co. KG / Daniel Stahl (S. 14), Luftbild Nürnberg / Hajo Dietz (S. 4, 12, 18, 30), Main-Echo / Heinz Scheidl (S. 26), Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (S. 20, 24), Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (S. 66), Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) (S. 54)

Lösungen für eine optimale Verkehrsinfrastruktur in Franken

aus Sicht der fränkischen Wirtschaftskammern