

# **Studie zur Direktanbindung des Flughafens Nürnberg an die Bundesautobahn A3**

**Beleuchtung der verkehrlichen Aspekte**

Autoren: Günther Benkert, Frank Bodammer, Stefan Ebertsch, Roland Warten  
**Bündnis „Nein zur Flughafen-Nordanbindung“, Januar 2009**

## 1 Einführung

Im Folgenden werden Argumente, die in der öffentlichen Diskussion, aber auch im Planfeststellungsverfahren zu finden sind, betrachtet und kritisch hinterfragt.

## 2 Schlechte Verkehrsanbindung des Flughafens

### *Wettbewerbsnachteil für die Region*

*Die gute Erreichbarkeit für Menschen und Fracht ist Schlüssel zu einer nachhaltigen Entfaltung der Wirtschaft. Nur so kann der zukünftige Erfolg gesichert werden und unsere Region im harten Wettbewerb bestehen.<sup>1</sup>*

### Was spricht dagegen?

Die Anbindung kann nicht so schlecht sein, denn der Flughafen Nürnberg wurde mehrfach zum besten Flughafen Deutschlands gewählt.

Der Nürnberger Flughafen ist zum zweiten Mal hintereinander (2007, 2008) mit dem „Business Traveller Award“ und damit zum „Besten Deutschen Flughafen“ gewählt worden. Diese Bezeichnung gilt als „Oscar der Branche“. Dabei spielen auch Fragen nach der Erreichbarkeit eine Rolle.

Im offiziellen Internetauftritt des Flughafens Nürnberg heißt es:

*„Firmen und Unternehmen aus der Region profitieren von der Lage Nürnbergs als Verkehrsknotenpunkt von Autobahnen und Bahn. [...] Spitzenbewertungen durch die Passagiere konnten in den vergangenen Jahren wiederholt durch die gute Verkehrsanbindung, den effizienten Service und die konsequent kurzen Wege erzielt werden.“<sup>2</sup>*

Eine Studie des Deutschen Institutes für Servicequalität<sup>3</sup> kommt zu dem Schluss:

*„Nürnberg schlägt alle. [...] Der Geschäftsführer Markus Hamer erklärt, worauf es beim Test ankam. [...] Bewertet wurde deshalb zunächst einmal die Verkehrsinfrastruktur. [...] Mit einer schnellen Innenstadtanbindung kann auch der Airport Nürnberg punkten“<sup>4</sup>.*

Franken ist eine Region der Tüftler und hat die höchste Ingenieurichte in Deutschland<sup>5</sup>. Es hapert allerdings an gut ausgebildeten Ingenieur Nachwuchs<sup>6</sup>.

Warum wird angesichts dieser Tatsachen nicht das Geld in dringend benötigte Ausbildung gesteckt? Der Fachkräftemangel kostet die Wirtschaft Milliarden.

<sup>1</sup> „Resolution der Vollversammlung der IHK Nürnberg für Mittelfranken zur Entwicklung des Airports Nürnberg“ vom 14.10.2008.

<sup>2</sup> <http://www.airport.de/cargoservice/region>, Internet-Seite der Flughafengesellschaft Nürnberg.

<sup>3</sup> Die Studie im Auftrag des Nachrichtensenders n-tv wurde im Januar 2009 veröffentlicht. Für die Studie wurden die zehn größten deutschen Flughäfen getestet. Im Gesamtergebnis von Infrastruktur, Ausstattung und Service war Nürnberg an Platz eins und damit Gesamtsieger.

<sup>4</sup> Zitiert aus <http://www.n-tv.de/1091908.html>

<sup>5</sup> Süddeutsche Zeitung vom 29./30. November 2008, Seite V2/11.

<sup>6</sup> Zitiert wird Frau Ursula Poller, stellvertretende Geschäftsführerin und Bildungsexpertin der IHK Nürnberg für Mittelfranken.

### **Direktanbindung ist essenziell**

*„Für die unmittelbare Erreichbarkeit betrachtet der Flughafen die bis 2010 geplante Fertigstellung einer teilweise unterirdischen, direkten Flughafenanbindung an die BAB A3 als essenziell“<sup>7</sup>.*

#### **Was spricht dagegen?**

Die B4 ist als Flughafenzubringer geplant und genutzt. Aus diesem Grund gibt es zum Beispiel ein Bebauungsverbot entlang der B4. Warum nun ein weiterer Autobahnanschluss und damit sogar dritter Anschluss essenziell ist, ist nicht erkennbar.

### **Staus auf den Zufahrtstraßen**

*In den Zufahrtstraßen kommt es häufig zu Verkehrsbehinderungen. Diese Straßen sind regelmäßig Verkehrsstaus ausgesetzt. Eine planbare Anreise zum Flughafen ist damit nicht möglich<sup>8</sup>.*

#### **Was spricht dagegen?**

Die Verkehrsmengen auf den direkten und indirekten Zufahrtstraßen: Flughafenstraße, östliche und westliche Marienbergstraße, Bierweg sind seit **1990** konstant belastet<sup>9</sup>. In den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren heißt es sogar: „Aus den Untersuchungen von Prof. Dr. Kipke ist dennoch ein reibungsloser Verkehr auf den gesamten Straßen gesichert.“<sup>10</sup>

Während des Berufsverkehrs kommt es zum Beispiel auf dem Teilstück zwischen A9 und A3 (Nürnberg Nord) regelmäßig zu dichtem Verkehr mit Staugefahr.<sup>11</sup>

Eine zusätzliche Autobahnanbindung bringt hier nicht notwendigerweise eine signifikante Verbesserung.

Die Route zum Flughafen über B 2 und Bierweg ist um 15 % bzw. über 800 m kürzer als die Route über die geplante Nordanbindung. Es besteht also die Gefahr, dass der Bierweg weiterhin als Zufahrt zum Flughafen genutzt wird.

<sup>7</sup> „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur“ zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb. Initiative verschiedener Firmen, die Flugverkehr tätig sind, u.a. Flughafenbetreiber. Eine Begründung, warum die Anbindung essenziell ist, fehlt. Der Masterplan wurde von Seiten der Politik begrüßt.

<sup>8</sup> Planfeststellungsverfahren: Erläuterungsbericht, S.8

<sup>9</sup> Und das obwohl die Zahl der Fluggäste in diesem Zeitraum weit über 100% gestiegen ist. Erklärungen dazu finden sich im Verkehrsgutachten 2004 von Prof. Dr. Kipke. Die Zahlen sind vom Baureferat der Stadt Nürnberg veröffentlicht. Auch im Jahr 2008 gibt es hier keine Verschlechterung.

<sup>10</sup> Planfeststellungsverfahren: Gesamtsicherheitskonzept, S.18

<sup>11</sup> <http://www.bayerninfo.de/vib/verkehr>. Hier finden sich Verkehrsprognosen für bestimmte Autobahnabschnitte.

### **Störfall**

*„Auch zur Gewährleistung einer gesicherten Erreichbarkeit im Störfall ist eine zusätzliche zweite Straßenanbindung nötig“.*<sup>12</sup>

#### **Was spricht dagegen?**

Es fehlt jeder Hinweis darauf, wie so ein „Störfall“ aussehen soll und wie oft er in den vergangenen Jahren eingetreten ist, wahrscheinlich also nie. Außerdem sind heute schon zwei getrennte Zufahrten von Westen und Osten vorhanden. Die Nordanbindung wäre nicht die zweite, sondern die dritte Zufahrt. Falls aus irgendwelchen Gründen einmal die Flughafenstraße kurzfristig gesperrt werden muss, könnte notfalls jederzeit über derzeit gesperrte Straßen im Knoblauchsland gefahren werden.

### **Schwerlastverkehr**

*Wir brauchen die Nordanbindung auch wegen des Schwerlastverkehrs (OB Maly bei der „Mobilen Bürgerversammlung“, Buchenbühl am 27.08.2008)*

#### **Was spricht dagegen?**

86% der sogenannten Luftfracht werden gar nicht geflogen, sondern umgeladen und per LKW weiter transportiert.<sup>13</sup>

Hier ist zu fragen, warum dieser Frachtverkehr nicht über den Nürnberger Hafen umgeschlagen wird. Dort steht das modernste Güterumschlagzentrum Süddeutschlands. Es gibt einen trimodularen Anschluss aus Hafen, Bahn und Autobahn.

---

<sup>12</sup> Planfeststellungsverfahren: Erläuterungsbericht, S.8

<sup>13</sup> Geschäftsbericht des Flughafens Nürnberg GmbH – 2007. Die Luftfracht am Nürnberger Flughafen betrug 2007 insgesamt: 106.982 Tonnen, die nichtgeflogene (sogenannte getruckte Luftfracht oder Luftfrachtersatzverkehr): 91.923.

### 3 Entlastung der Anwohner der Zufahrtstraßen

#### *Entlastung der Anwohner am Bierweg/Marienbergstraße (1)*

*Der überregionale Verkehr zum Flughafen soll menschen- und stadtverträglich abgewickelt werden. Insbesondere hat der Bierweg die Leistungsgrenze erreicht, hier kommt es häufig zu Verkehrsbehinderungen.<sup>14</sup>*

#### **Was spricht dagegen?**

Die Leistungsgrenze der Zufahrtsstraßen ist nicht erreicht, ein Aufkommen von 25.000 – 35.000 Autos wäre auch für den Bierweg durchaus üblich (im Jahr 2007 lag die Belastung des Bierweges bei 16497 Autos/16h).

Eine besondere Schutzwürdigkeit für Bierweg und Marienbergstraße ist nicht zu erkennen. Beide sind im Generalverkehrsplan der Stadt Nürnberg als Hauptverkehrsstraßen enthalten. Es gibt zahlreiche Hauptverkehrsstraßen in Nürnberg, die sehr viel stärker belastet sind und sehr viel mehr Anwohner haben (z.B. der Nordring). In den Nürnberger Stadtteilen müssen überall die gleichen Maßstäbe angelegt werden. Die Notwendigkeit einer bevorzugten Behandlung von Bierweg und Marienbergstraße ist nicht gegeben.<sup>15</sup>

#### *Entlastung der Anwohner an Bierweg und Marienbergstraße (2)*

*So reduziert sich der Verkehr auf der östlichen Marienbergstraße um 5.000 Kfz/24h und auf dem Bierweg sogar um bis zu 9.500 Kfz/24h.<sup>16</sup>*

Diese Zahlen sind für das Jahr 2020 prognostiziert. Selbst wenn die Verkehrsmenge wie prognostiziert sinkt, ergibt sich für die östliche Marienbergstraße im Jahr 2020 eine Entlastung um 5000 Autos, das entspricht nur ca. 20%. Die Entlastung für den Bierweg liegt bei 48%.

Dabei ist fraglich, ob sich die Verkehrsströme wirklich so verlagern, wie prognostiziert. Denn sie setzen voraus, dass im Bierweg verkehrsberuhigende Maßnahmen eingeleitet werden. Allerdings ist offen, wie diese aussehen und ob sie wirklich den Verkehr so auf die Nordanbindung umlenken, wie gewünscht. Welche Verkehrswiderstände im Bierweg den Unterlagen zur Planfeststellung als Annahme zugrunde liegen, ist nicht dokumentiert und damit auch nicht nachvollziehbar.

Denn bereits im Verkehrsgutachten von 1997 heißt es dazu: „Ein Umbau des Bierweges in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist in allen Varianten ohne Ostanbindung aufgrund seiner verbleibenden wichtigen verkehrlichen Funktion nicht möglich.“<sup>17</sup>

Ferner geht die Planung davon aus, dass künftig ca. 4500 Autos von der östlichen A3 kommend statt über den Bierweg über die Nordanbindung in das Andernacher Gewerbegebiet fahren.<sup>18</sup> Das ist nicht nachvollziehbar.

<sup>14</sup> Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, Seite 8

<sup>15</sup> Der Bierweg ist auf eine Länge von 1.2 km bewohnt. Die Anwohnerzahl dürfte bei 2000 liegen.

<sup>16</sup> Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, Seite 10

<sup>17</sup> Verkehrsgutachten Emch+Berger, Flughafen Nürnberg - landseitige Erschliessung, November 1997, Seite 19.

<sup>18</sup> Nur so lässt sich die Differenz von 4.500 Kfz/24h zwischen der Entlastung des Bierwegs und der Marienbergstraße erklären. An dieser Stelle sind die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren auch nicht hinreichend erklärt bzw.

Überhaupt nicht berücksichtigt ist, dass viele Fahrer eine Tunnelfahrt als eher lästig empfinden, zumal die Strecke über den Bierweg auch rund 15% kürzer ist.

Dass die gesamte prognostizierte Verkehrszunahme in Frage zu stellen ist, wird später noch gezeigt.

### **Situation Flughafenstraße**

Die Flughafenstraße besitzt heute nur Verkehr zum Flughafen; sie erhält zukünftig aber laut Verkehrsprognose zusätzlich 8.000 Kfz/24h Durchgangsverkehr. Dieser Zusatzverkehr, insbesondere die steigenden LKW-Zahlen, kann zu Störungen und Behinderungen des Verkehrs zum und vom Flughafen führen. Eine Analyse für diese Störfälle fehlt in den Unterlagen zur Planfeststellung.

In den Unterlagen zur Planfeststellung werden 19.000 Kfz/Tag für die Flughafenstraße prognostiziert.<sup>19</sup> Dabei werden Annahmen aus dem Jahr 1994 zugrundegelegt, die inzwischen überholt sind. Denn im Verkehrsgutachten 2004 wird gezeigt, dass 100 originäre Fluggäste ca. 25 PKWs (und nicht 38 PKWs) auf der Flughafenstraße nach sich ziehen.<sup>20</sup>

In den Berechnungen für die zu erwartenden Verkehrsströme wird zudem – ohne Begründung - mit 21.500 statt den zuvor errechneten 19.000 Fahrzeugen gearbeitet.

### **Verkehrsberuhigter Bierweg**

*Der Bierweg soll verkehrsberuhigt werden (OB Maly bei der „Mobilen Bürgerversammlung“, Buchenbühl am 27.08.2008)*

Das ist wünschenswert, aber nur beschränkt machbar, wie im folgenden gezeigt wird.

Die Einstufung des Bierweg nach RAS 06<sup>21</sup> ist:

- Verbindungsstraße (Straßenkategorie HS III, HS IV) oder
- Örtliche Einfahrtsstraße (HS III, HS IV)

An dieser Funktion ändert sich auch nichts, wenn die Nordspange gebaut ist. Es reduziert sich lediglich das Verkehrsaufkommen gegenüber heute um ca. 6.000 Fahrzeuge, die Erschließungs- und Durchgangsfunktion bleibt gleich, der Busverkehr ist weiter zu berücksichtigen.

Die verbleibende prognostizierte hohe Belastung von bis zu 10.000 Kfz am Bierweg erlaubt keine Verkehrsberuhigung, d.h. einen Umbau zur Mischverkehrsfläche oder die Widmung als verkehrsberuhigter Bereich ist ausgeschlossen.

Unter Zugrundelegung der RAS 06 bedeutet dies, dass ein **Rückbau** (d.h. Umgestaltung nach Abstufung in der Netzfunktion) des Bierwegs nicht möglich ist, ein **Umbau** (d.h.

---

unvollständig.

<sup>19</sup> Im Planfeststellungsverfahren geht man davon aus, dass 35,7% mehr originäre Fluggäste ein Wachstum an PKWs in der Flughafenstraße um 13,56% bewirken, umgerechnet kommen somit auf 100 Fluggäste rund 38 PKWs. Zu den Zahlen, siehe Tabelle 7 im Gesamtsicherheitskonzept.

<sup>20</sup> Verkehrsgutachten Prof.Dr. Kipke, Anbindung Flughafen Nürnberg an die BAB A3, 2004, Seite 3-3.

<sup>21</sup> Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, 2006.

Umgestaltung unter Beibehaltung der bisherigen Netzfunktion) aber sehr wohl. Der entscheidende Punkt ist: **dieser Umbau ist unabhängig von der Maßnahme Nordspange** realisierbar.

**Fazit:** Die Nordspange eröffnet also keine entscheidenden neuen Möglichkeiten zur Umgestaltung, die nicht schon heute bei gegebener Belastung mit 15.000 Kfz möglich wären. Der entscheidende Entwurfparameter „Verkehrsbelastung zur Spitzenstunde“ bewegt sich in allen Planungsfällen im Korridor 800-1800 Kfz. Selbst bei einer leicht steigenden Verkehrsbelastung auf ca. 20.000 Fahrzeuge bleibt es bei dem selben Regelquerschnitt der Fahrbahn von 6,50m. In Teilbereichen ist die Fahrbahn heute deutlich breiter, besonders Richtung Siedlungsrand im Osten.

Da mit dem Projekt „Nordspange“ weder ein Umbau oder gar Rückbau des Bierwegs verbunden ist (diese Kosten wären noch in die Projektkosten einzusteuern), noch die verbleibende prognostizierte hohe Belastung von ca. 10.000 Kfz geeignet ist, hier ernsthafte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchzuführen, bleibt die Verkehrsproblematik insgesamt ungelöst.

### **Abschätzung der Verkehrsbelastung zur Spitzenstunde für den Bierweg**

übliches Vorgehen

- 10% des Verkehrsaufkommens zwischen 6 und 22 Uhr oder

- 8% des täglichen Gesamtverkehrs (DTV)

	Angaben ges. (Kfz/24h)	Spitzenwert (hier 8%)
Ist-Zustand 2005	13.500 - 16.500	1.320/h
Prognose-Nullfall	16.500 - 19.500	1.560/h
Prognosefall mit Nordspange	7.500 - 10.000	800/h

## 4 Prognosen für die Verkehrsentwicklung

### *Steigendes Verkehrsaufkommen*

*Es wird aufgrund des gewachsenen und auch in Zukunft steigenden Verkehrsaufkommens ein direkter Autobahnanschluss gefordert.<sup>22</sup>*

### Was spricht dagegen?

Dass der Verkehr nicht gewachsen ist, wurde bereits oben belegt. Aber wie wird er voraussichtlich wachsen?

Die Wachstumsdynamik des motorisierten Individualverkehrs ist im -Städtedreieck Nürnberg-Fürth-Erlangen fast vollständig abgeklungen<sup>23</sup>, die Bevölkerung bleibt in den nächsten 50 Jahren konstant.<sup>24</sup>

Ein Verkehrswachstum würde ausgelöst von einem starken Wirtschaftswachstum, das aber nicht in Sicht ist oder von einer Zunahme der originären Fluggäste, also derjenigen Fluggäste, die in Nürnberg ihren Flug beginnen oder beenden.

### **4.1 Wie entwickelt sich der Verkehr im Bierweg in Abhängigkeit von der Anzahl der originären Fluggäste?**

Die Flughafenbetreiber gehen lt. Geschäftsbericht 2007 von einem kontinuierlichen Wachstum um durchschnittlich 2,6% p.a. aus. Die ADV rechnet mit 80% Steigerung in den Jahren von 2005 bis 2025. Mit diesen Zahlen kann man verschiedene Szenarien für die Verkehrsbelastung zum Beispiel im Bierweg durchrechnen.

21% der Fahrzeuge im Bierweg fahren zum oder kommen vom Flughafen.<sup>25</sup>

Damit ergibt sich für die Fahrzeugzunahme in Abhängigkeit von der Zunahme der originärer Fluggäste folgende Berechnungsformel:

$$\text{Zunahme} = \text{Anz} * 0.21 * (1 + \text{Zuwachs} / 100) \quad (\text{Formel 1})^{26}$$

**Mit:**

*Zunahme:* Fahrzeugzunahme im Bierweg, *Anz:* Anzahl der Fahrzeuge im Bierweg, *Zuwachs:* Zuwachs in Prozent bei den originären Fluggästen.

Daraus ergeben sich drei Grundszzenarien:

### **Szenario 1 (best case):**

Verkehrszählungen belegen ein konstantes Verkehrsaufkommen in der Flughafenstraße während der letzten 17 Jahre - trotz einer 100% - igen Steigerung des Flugverkehrs allein

<sup>22</sup> Planfeststellungsverfahren: Erläuterungsbericht, S.8. Diese Forderung ergibt sich aus der Regionalplanung

<sup>23</sup> Verkehrsgutachten von Prof.Dr. Kipke, Anbindung Flughafen Nürnberg an die BAB A3, Aktualisierung 2006, 4-1.

<sup>24</sup> Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik, Nürnberg

<sup>25</sup> Verkehrsgutachten Emch+Berger, Flughafen Nürnberg - landseitige Erschließung, November 1997, Seite 3.

<sup>26</sup> Die prozentuale Zunahme beträgt somit  $21\% * (1 + \text{Zuwachs}/100)$ .

zwischen 1992 und 2005 von ca. 1.4 Mio<sup>27</sup> auf 2.8 Mio Passagiere.

Das heißt, auch in Zukunft ist nicht mit einer signifikanten Zusatzbelastung zu rechnen.

### **Szenario 2 (middle case):**

Angenommen das (originäre) Fluggastaufkommen steigt bis zum Jahr 2020 um 38%<sup>28</sup>, wie in den Unterlagen zur Planfeststellung prognostiziert ist, dann nimmt der Verkehr im Bierweg gemäß Formel 1 um 4780 Fahrzeuge zu.

### **Szenario 3 (worst case):**

Angenommen das (originäre) Fluggastaufkommen steigt um 80% bis zum Jahr 2025 wie vom ADV prognostiziert, dann nimmt der Verkehr im Bierweg um 6236 Fahrzeuge zu, das entspricht einer Steigerung von ca. 39%.

Verkraftet der Bierweg 25.000 Fahrzeuge, was einer Zunahme von 8500 Fahrzeugen gegenüber dem Stand im Jahr 2007 entspricht, so kann man aus Formel 1 berechnen, dass ein Zuwachs von **145%** beim Fluggastaufkommen<sup>29</sup> möglich wäre. Dabei ist mit 25.000 Fahrzeugen die Obergrenze der Belastbarkeit noch gar nicht erreicht.

Ähnliche Überlegungen kann man auch für die Marienbergstraße anstellen.

Hier ist noch festzuhalten, dass in der Planfeststellung keinerlei unterschiedliche Szenarien betrachtet werden.

Das Fluggastwachstum des Nürnberger Flughafens war in der Vergangenheit vor allem bedingt durch eine starke Zunahme der Umsteiger, also der Teilnehmer am Drehkreuzbetrieb. Ein Wachstum von 2,6% bei den originären Fluggästen, ist deshalb nicht begründet.

Auch die Annahme, dass das gesamte Fluggastwachstum jährlich bei 2,6% liegt, ist zu optimistisch, wie im folgenden gezeigt wird.

## **4.2 Rahmenbedingungen für ein Wachstum der Anzahl der Fluggäste**

Folgende Ereignisse lassen es unwahrscheinlich erscheinen, dass sich die Wachstumsdynamik im Flugverkehr so fortsetzt, wie bisher. Dabei ist die aktuelle Finanzkrise nur ein Punkt unter anderen.

### **Allgemeine Rahmenbedingungen**

- Das bisherige Wachstum ist einer starken Verbilligung der Flugpreise zu verdanken,

<sup>27</sup> Geschätzt aus Abb. 2-1 Verkehrsgutachten 2004.

<sup>28</sup> Siehe Tabelle 7 Planfeststellungsverfahren: Gesamtsicherheitskonzept, S.8. (2005: 2.8 Mio, 2020: 3.8 Mio)

<sup>29</sup> Das ist nur ein Beispiel, konsequenter wäre es den Verkehr über Tennenlohe auszuleiten.

die aber aus mehreren Gründen so nicht mehr fortgesetzt werden kann. Zum einen wegen des anstehenden Peak-Of-Oil (und damit zu erwartenden stark steigenden Treibstoffkosten), einer zu erwartenden Kerosinsteuer und der Einbeziehung von CO<sub>2</sub>-Emissionsrechten in den Flugverkehr.<sup>30</sup> Luftfracht verteuerte sich zum Beispiel im 1.Quartal 2008 um 18%.<sup>31</sup>

- Die Kosten für Sicherheitschecks der Passagiere wachsen.<sup>32</sup>
- Der Luftverkehr ist im 3.Quartal 2008 um 0.8 Prozent zurückgegangen.<sup>33</sup> Insgesamt lag die Steigerung im Jahr 2008 bei 0.7%. Auch vor dem Beginn der Wirtschaftskrise senkte der Weltluftverband die Umsatzprognose für seine Mitgliedsunternehmen von +3,4 Milliarden auf - 2,3 Milliarden US \$.<sup>34</sup>
- Der Branchenverband der Luftfahrt IATA teilte im Januar 2009 mit, das sich 2009 zu einem der schwierigsten Jahre überhaupt entwickelt. Der Tiefpunkt des Abschwungs sei noch lange nicht in Sicht.<sup>35</sup>

### Strukturelle Rahmenbedingungen

- Das Verkehrsmittel Flugzeug verliert an Attraktivität. „Lediglich 9 Prozent der Bundesbürger fliegen heute mehr als früher. Dagegen stehen 40 Prozent, die angeben, weniger zu fliegen.“<sup>36</sup>
- Geschäftskunden machen 62% der geflogenen Personenkilometer aus<sup>37</sup>. Diese nutzen vermehrt moderne Konferenztechniken.<sup>38</sup> Im Jahr 2025 können 50% aller Dienstreisen durch moderne Konferenztechniken ersetzt werden.<sup>39</sup>
- Fusionsdruck und hohe Pleitewellen bei Fluggesellschaften in den letzten Jahren. Allein im Jahr 2008: „Die Zahl der Insolvenzen werde sich weltweit bis Jahresende auf etwa 70 verdoppeln“.<sup>40</sup>
- Steigendes Umweltbewusstsein bei Bürgern und Unternehmen.

<sup>30</sup> Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Kipke, Anbindung Flughafen Nürnberg an die BAB A3, Aktualisierung 2006, 3-10.

<sup>31</sup> Pressemitteilung vom 02.07.2008, Statistisches Bundesamt.

<sup>32</sup> Wird auch als Risiko im Geschäftsbericht 2007 des Nürnberger Flughafens gesehen.

<sup>33</sup> Quelle: Statistisches Bundesamt. Das dritte Quartal ist traditionell das Quartal mit den höchsten Passagiervolumen. Die Auswirkungen der Finanzkrise waren im 3. Quartal höchstens am Rand zu spüren.

<sup>34</sup> Handelsblatt vom 03.06.2008 „Prognose der Luftfahrtbranche der Aufwind trug nur ein Jahr“

<sup>35</sup> Nürnberger Nachrichten vom 30.01.2009 „Luftfahrt befürchtet Milliardenverluste“

<sup>36</sup> Lt. einer aktuellen repräsentativen Studie „Verbraucherstimmung und Mobilitätsverhalten in Deutschland“, Marktforschungsfirma Puls, 17.11.2008. Studienleiter Weßner erwartet, dass die Trends nachhaltig sind und in den nächsten Jahren anhalten. Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt die Nürnberger GfK zumindest für das Jahr 2009. So haben lt. GfK innerstädtische Flugreisen 2008 um 9,4 % abgenommen.

<sup>37</sup> Lt. Bundesverkehrsministerium 2005 (149 Milliarden Personenkilometer entfallen auf Dienstreisen, 90 Milliarden auf Urlaubsreisen.). Zahlen aus „Süddeutsche Zeitung“ vom 17./18.01.2009. „Wenn einer eine Geschäftsreise tut“

<sup>38</sup> Der Einsatz von Tools wie z.B. Office Communicator ist bei vielen Firmen Alltag.

<sup>39</sup> Nach Fritz Reusswig vom Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK). Zitiert in „Süddeutsche Zeitung“ 17./18.01.2009.

<sup>40</sup> zitiert wird Mike Ambrose, Präsident der European Regions Airline Association (ERA). Die ERA vertritt rund 200 Fluggesellschaften in Europa.

### Finanzkrise

- Aufgrund der derzeit schwersten Finanzkrise in der Nachkriegszeit, muss auch über 2009 hinaus mit einer weiteren Abschwächung gerechnet werden.
- Die Zahlen für das Passagieraufkommen fallen im Jahr 2009 voraussichtlich um 3%.<sup>41</sup>

### Lokale Rahmenbedingungen

- Der Flugverkehr ist in Nürnberg aufgrund der Lärmemissionen und der Stadtnähe des Flughafens nicht beliebig ausbaubar.
- Die Aktien von Air Berlin – der wichtigste Kunde des Airport Nürnberg – haben in den letzten 5 Jahren über 60% ihres Wertes verloren (während der DAX in diesem Zeitraum gleich blieb). Inzwischen hat Air Berlin seine Kapazitäten reduziert, um sich auf Kerngeschäfte zu fokussieren. Am 09.01.2009 ist sein Hauptinvestor Blawatnik ausgestiegen, der knapp 19% Beteiligung hatte.

### **4.3 Die Prognosen für das Fluggastaufkommen wurden bereits öfter nach unten korrigiert**

- Bereits im Verkehrsgutachten 2004 heißt es: „Die Verkehrsprognosen des Flughafen Nürnberg für die Mittelfristplanung bis 2013 weisen etwas nach unten veränderte Prognosezahlen gegenüber dem Masterplan 1990 aus.“<sup>42</sup>
- Die originären Fluggäste, die in Nürnberg ihre Reise beginnen oder beenden, wurde im Jahr 2005 auf 2.8 Mio geschätzt, zwei Jahre später, im Jahr 2007 sind es aber nur 2.7 Mio.
- Im Airport Report, Ausgabe 1/2008, wird für das Jahr 2020 mit 6.2 Millionen Fahrgästen gerechnet. In einer Anfrage vom 01.12.2008 an die Flughafenbetreiber heißt es aber: „Im Jahr 2020 rechnen wir mit etwa 5,5 Mio. Fluggästen an unserem Airport.“ Das sind 12% weniger als noch vor rund einem Jahr geschätzt wurde.

## 5 Prognosen und der Stadtratsbeschluss

Die Daten aus dem Jahr 2004 bildeten die Grundlagen für die Stadtratsentscheidung für ein Raumordnungsverfahren zur Nordanbindung am 20.07.2005. Noch existiert kein Stadtratsbeschluss, der den Bau bejaht. Eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens aus dem Jahr 2006 zeigt, dass sich die Prognosen zum Verkehrsaufkommen – aufgrund eines Fehlers – nicht auf das Jahr 2015, sondern auf das Jahr 2020 beziehen.<sup>43</sup> Das heißt, die Zahlenbasis, die die Grundlage der Entscheidung im Stadtrat bildete, war falsch.

<sup>41</sup> Aus „Prognose 2009 - 2010 des Flughafenverbandes ADV“ Dezember 2008. Allerdings erwartet der Verband ab 2010 eine überproportionale Erholung. Insgesamt geht er von 80% Steigerung im Zeitfenster zwischen 2005 – 2025 aus.

<sup>42</sup> Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Kipke, Anbindung Flughafen Nürnberg an die BAB A3, 2004, Seite 3-2.

<sup>43</sup> Prof. Dr. Kipke hat die Zahlen in der Aktualisierung 2006 des Verkehrsgutachtens entsprechend angepasst.

## 6 Welche Gründe gibt es noch für die Nordanbindung

### ***Ausbau von nicht flugbezogenen Geschäftsfeldern***

*Der sogenannte „Non-Aviation“ Bereich des Nürnberger Flughafens soll ausgebaut werden, also Angebote, die nicht unmittelbar mit dem Flugverkehr zusammen hängen. Das können z.B. Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten sein.<sup>44</sup>*

### **Was spricht dagegen?**

Offensichtlich erkennen die Flughafenbetreiber, dass man vom Fluggeschäft allein nicht mehr die erforderlichen Gewinne erzielen kann und setzen deshalb auf Non-Aviation Dienstleistungen.

Ein Gewerbegebiet am Stadtrand ist nicht attraktiv. Auch Nürnbergs Wirtschaftsreferent Dr. Fleck fordert „Wir wollen Urbanität und Vitalität in den Zentren erhalten“.<sup>45</sup>

### ***Gewerbegebiet***

*Ein Gewerbegebiet (Technopark) rund um den Flughafen soll entstehen.*

### **Was spricht dagegen?**

Warum dort und nicht z.B. am Nordostpark, die Entfernung zum Autobahnanschluss ist dieselbe. Außerdem ist der Nordostpark infrastrukturell hervorragend erschlossen und Firmen können sich dort sofort ansiedeln.

---

<sup>44</sup> Siehe Geschäftsbericht Flughafen, Nürnberg, 2007.

<sup>45</sup> Zitiert aus den Nürnberger Nachrichten vom 17/18.01.2009. Die Aussage bezieht sich auf Standortfragen für Discounter und Großmärkte. Hierzu soll auch ein neues Gutachten in Auftrag gegeben werden.

## 7 Maßnahmen, die man ergreifen könnte, ohne Nordanbindung

Es wird in den Unterlagen zur Planfeststellung „der Ausbau der innerstädtischen Zubringerstraßen“ gefordert.<sup>46</sup>

Bis heute wurde die östliche Marienbergstraße von der Stadt Nürnberg nicht ausgebaut, obwohl die Verkehrsverhältnisse dort angeblich unerträglich sind. Wird die Straße auch mit der Nordanbindung ausgebaut? Wenn ja, warum beginnt man nicht zuerst damit?

### Verschiedene verkehrsoptimierende und -beruhigende Maßnahmen:

- Eine verlängerte Rechtsabbiegerspur mit eigener Ampelphase an der Kreuzung östliche Marienbergstraße - Flughafenstraße.
- Rechtsabbiegerspur mit eigener Ampelphase an der Kreuzung Äußere Bayreuther Straße- Bierweg
- Prüfen eines LKW Nachtfahrverbot für den Bierweg und Ziegelsteinstraße
- Anpassen des Flugplans an Zeiten außerhalb des Berufsverkehrs<sup>47</sup>
- Verlagerung des Frachtverkehrs an das Güterumschlagzentrum Nürnberg Hafen.
- Fahrbahnerneuerung im Bierweg (z.B. Flüsterasphalt). Ein Umbau ist ja geplant.
- Optimierung des Knotens Erlanger Straße/Marienbergstraße

### Ausbau öffentlicher Verbindungen

- Verlängerung der Straßenbahnlinie von Thon bis Wegfeld.
- ÖPNV – Verbindung (zum Beispiel als Straßenbahn) zwischen Wegfeld und Flughafen.

Durch die beiden letzten Maßnahmen wird sowohl eine attraktive Verbindung zwischen Thon und Flughafen als auch zwischen Erlangen und Flughafen geschaffen, sobald die Stadtbahn zwischen Erlangen und Nürnberg fertig gestellt ist. Außerdem entsteht dadurch eine Ost-West Tangente für den öffentlichen Nahverkehr.

### Prüfen eines Nachtflugverbots am Nürnberger Flughafen, um die angrenzenden Straßen nachts insbesondere vom LKW-Verkehr zu entlasten

In einer gesamtwirtschaftlichen Bilanz, d.h. unter Berücksichtigung von Arbeitsausfällen, lärmbedingten Krankheiten und Wertverlust von angrenzenden Immobilien, dürfte der ökonomische Nutzen von Nachtflügen in Frage stehen.

### Keine weiteren Planungen zu verkehrsvermehrenden Großgewerbegebieten am Marienberg, da es genügend andere attraktive Gewerbeflächen gibt.

Zum Beispiel sind die Gewerbegebiete Nordostpark bzw. Schafhof/Klingenhof besonders gut über die Autobahn A3 zu erreichen.

<sup>46</sup> Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren, S.8

<sup>47</sup> Das ist in der Vergangenheit bereits erfolgreich realisiert worden.