

Verkehrsvermehrnde Einflussgrößen auf den Straßenverkehr rund um den Nürnberger Flughafen

Im Wesentlichen sorgen zwei Einflussgrößen für ein Wachstum des straßenseitigen Verkehrs rund um den Nürnberger Flughafen, die Anzahl der Originärpassagiere und das etwaige Entstehen eines Gewerbegebietes. Ihr Einfluss auf den Verkehr wird im folgenden dargestellt.

Originärpassagiere

Die Anzahl der Originärpassagiere, also derjenigen Fluggäste, die in Nürnberg ihre Reise beginnen oder beenden, ist eine wichtige Einflussgröße für das Wachstum des straßenseitigen Verkehrs rund um den Nürnberger Flughafen.

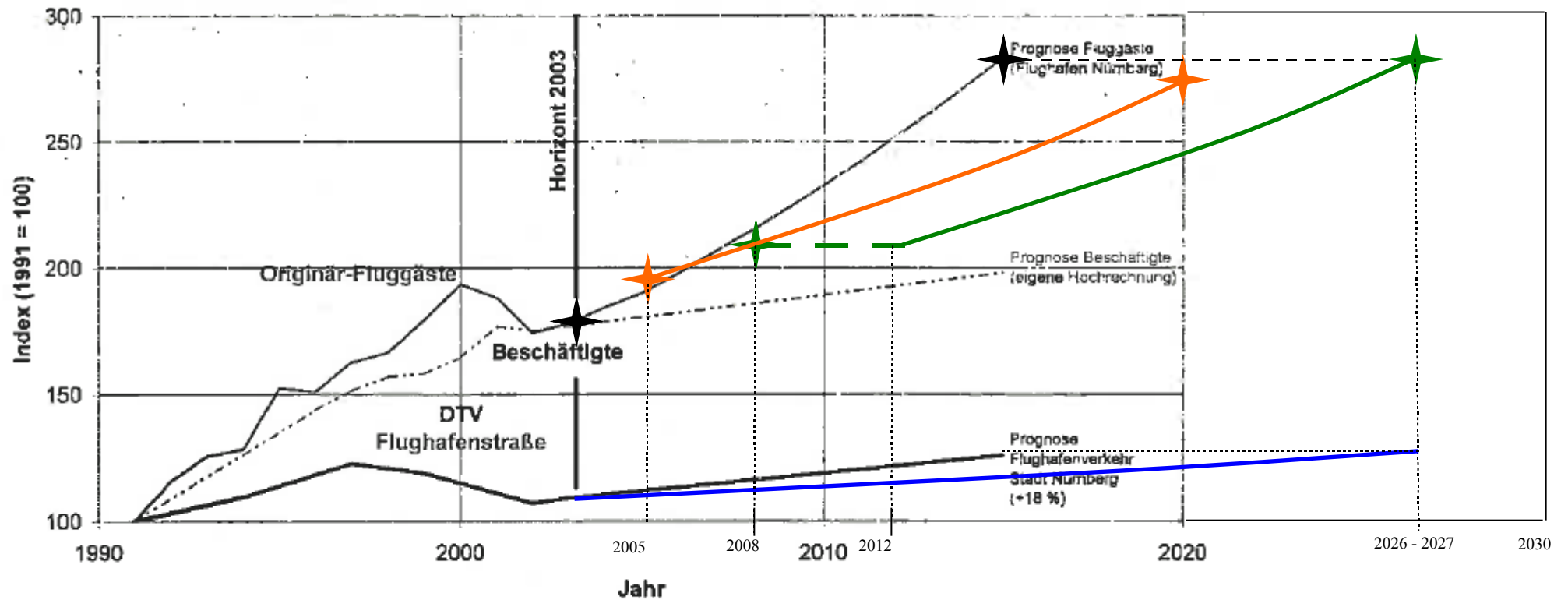
Im Folgenden wird die Verschiebung des Prognosehorizontes für das Originärpassagieraufkommen veranschaulicht. Dieser lag im Verkehrsgutachten 2004 im Jahr 2015. D.h. für das Jahr 2015 wurden 4,0 Mio Originärpassagiere prognostiziert. Im Jahr 2006 erfolgte eine Korrektur, die den Prognosehorizont um fünf Jahre verschiebt¹. Aufgrund der aktuellen Finanzkrise, ergibt sich eine weitere Verschiebung des Prognosehorizontes. Um die einzelnen Verschiebungen zu veranschaulichen, wird die Abb.3 -1 aus dem Verkehrsgutachten 2004 von Prof. Dr. Kipke entsprechend erweitert².

Die Entscheidung für die Nordanbindung wurde aber im Jahr 2005 gefällt, also vor der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens (2006) und der aktuellen Finanzkrise.

¹ Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Kipke, Anbindung Flughafen Nürnberg an die BAB A3, Aktualisierung 2006

² Exakte Werte können aus den Kurven nicht ermittelt werden, da auch die Werte nicht 100% exakt angegeben sind. Die Graphik soll der Veranschaulichung dienen.

Index verkehrsrelevanter Entwicklungen am Flughafen Nürnberg



(bb. 3-1 Indizes verkehrsrelevanter Entwicklungen am Flughafen Nürnberg ab 1991 und prognostizierte Verkehrsmengen bis 2015

Legende

Ausgangssituation 2004

- ✦ Jahr 2003: 2,6 Mio originäre Fluggäste/ Jahr => 180 Index.
- ✦ Jahr 2015: 4,0 Mio originäre Fluggäste/ Jahr => 280 Index³

Korrektur im Jahr 2006 von Prof Dr. Kipke⁴

- ✦ Jahr 2005: 2,8 Mio. originäre Fluggäste/ Jahr => ca. 195 Index.
- ✦ Jahr 2020: 3,8 Mio. originäre Fluggäste/ Jahr => ca. 265 Index. (Annahme ca. 2,6% jährliches Wachstum)⁵
⇒ Verschiebung des Prognosehorizontes um ca. 5 – 6 Jahre.

Korrektur aufgrund der Finanzkrise

- ✦ Jahr 2008: interpoliert aus orangefarbener Wachstumskurve rd.2,9 Mio originäre Fluggäste => ca. 210 Index.
- ✦ ca. im Jahr 2026: 3,8 Mio. originäre Fluggäste/ Jahr => ca. 265 Index. (Annahme ca. 2,6% jährliches Wachstum)
⇒ Verschiebung des Prognosehorizontes um 4 - 5 Jahre⁶.

Die blaue Linie zeigt die korrigierte Zunahme des Verkehrs.

5 Jahre nach der ersten Prognose (2004), ergibt sich eine Gesamtverschiebung des Prognosehorizonts um ca. 10 Jahre gegenüber dem Stand des Jahres 2004. Das heißt, das Passagieraufkommen, das noch im Jahr 2004 für das Jahr 2015 erwartet wurde, wird nach heutigem Kenntnisstand voraussichtlich erst im Jahr 2025 erreicht – wenn überhaupt.

³ Somit entsprechen 50 Indexpunkte 700.000 originären Fluggästen bzw. 10 Indexpunkte 140.000 Fluggästen.

⁴ Verschiebung des Prognosehorizontes aufgrund der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens aus dem Jahr 2006, da die Anzahl der Originärpassagiere zu hoch angesetzt war. 3,8 Mio Originärpassagiere werden erst im Jahr 2020 erreicht.

⁵ Zu den Zahlen, siehe Planfeststellungsverfahren, Gesamtsicherheitskonzept Tabelle 7

⁶ Aussage der Flughafenbetreiber: "Im Jahr 2012 werden wieder die Zahlen aus dem Jahr 2008 erreicht." Im Jahr 2009 wird mit einem Passagierrückgang von 7% gerechnet, im Jahr 2010 mit ersten leichten Wachstumsraten. Bei 2,6% Wachstum in den folgenden Jahren, ist der Verlust etwa 2013 kompensiert.

Entscheidend ist aber nicht die Verschiebung des Prognosehorizontes, sondern die geringere Steigung der Wachstumskurve der Originärpassagiere, sodass auch langfristig und unter optimistischen Annahmen (2,6% Wachstum/Jahr) mit wesentlich weniger Originärpassagieren gerechnet werden muss. So ergibt sich – grob abgeschätzt - im Jahr 2027 nur die halbe Anzahl der 2004 geschätzten Originärpassagiere.

Der Einfluss der “Anzahl der Originärpassagiere” auf den landseitigen Straßenverkehr wurde im Planfeststellungsverfahren mit 40% statt mit 25% angenommen⁷. Die 40% ergeben sich aus einer veralteten Hochrechnung aus dem Jahr 1998, also vor dem U-Bahn Bau. Zählungen zum Verkehrsaufkommen zeigen sogar eine Entkopplung vom Aufkommen der Originärpassagiere⁸.

Gewerbegebiet

21%⁹ der Fahrzeuge zum Flughafen fahren durch den Bierweg. Angenommen 2500 Angestellte in einem etwaigen Gewerbegebiet fahren mit einem PKW zur Arbeit, dann wäre das zusätzliche Verkehrsaufkommen im Bierweg 1050 Fahrzeuge (Hin- Und Rückweg). Das entspricht bei 16497 Fahrzeugen täglich einer Zunahme von lediglich 6%.

Fazit: Die beiden verkehrsvermehrenden Einflussgrößen „Anzahl der Originärpassagiere“ und Gewerbegebiet wurden und werden in ihrer Auswirkung überschätzt. Diese Einflussgrößen bestimmen jedoch den Bedarf für die Nordanbindung. Mit dem gezeigten geringen Wert dieser Einflussgrößen, wird die sogenannte Nullvariante eine Option, die neu bewertet werden sollte¹⁰.

Mit diesen Zahlen ergeben sich auch ohne Nordanbindung Entwicklungsmöglichkeiten im Nürnberger Norden wie z.B. die Errichtung eines Kongress – und Tagungszentrums am Nürnberger Flughafen oder eben sogar einem Gewerbegebiet.

Das Bündnis „Nein zur Nordanbindung“ fordert daher eine Studie bzw. eine Anpassung des aktuellen Verkehrsgutachtens mit aktualisierten Zahlen und einer Neubewertung der Nullvariante.

Hinweis: Unter www.nordanbindung.de findet sich eine ausführliche Verkehrsstudie vom Bündnis „Nein zur Nordanbindung“ sowie dieses Dokument.

⁷ Siehe Verkehrsgutachten 2004, Seite 3-3.

⁸ Das zeigt sich daran, dass sich zwischen 1994 und 2004 das Aufkommen der Originärpassagiere verdoppelt hat, aber das Verkehrsaufkommen im Bierweg seit 19 Jahren konstant ist, wie die jährlichen Verkehrszählungen der Stadt Nürnberg belegen.

⁹ Verkehrsgutachten Emch+Berger, Flughafen Nürnberg – landseitige Erschließung, November 1997, Seite 3

¹⁰ Die Nullvariante bedeutet, dass kein Straßenneubau erfolgt. Diese wird im Planfeststellungsverfahren als nicht zielführend abgelehnt, da der Bedarf festgestellt wurde.