

**Güterverkehrszentrum GVZ Hafen Nürnberg: Terminal für Kombinierten Verkehr**  
hier: Statusbericht

**Anmeldung**

**zur Tagesordnung der Sitzung des  
Ausschusses für Recht, Wirtschaft und Arbeit**

**vom 15.09.2004**

**- öffentlich -**

I. Sachverhalt:

Der letzte Bericht zum Güterverkehrszentrum (kurz: GVZ) Hafen Nürnberg erfolgte im RWA am 22.05.2003 (Titel: GVZ Hafen Nürnberg - Statusbericht) im öffentlichen Teil. Die kürzlich erfolgte Bewilligung von Fördermitteln für das trimodale Terminal für den Kombinierten Verkehr (kurz: KV-Terminal) mit dem 3. Hafenbecken und den damit verbundenen neuen Investitionen bietet Anlass, den Stadtrat aktuell zu informieren.

**1. Verkehrsentwicklung und Logistik in einem größeren Europa**

Bis zum Jahre 2015 wird - nach Berechnungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen - der Güterverkehr in Deutschland in Relation zu den Zahlen aus dem Jahr 1997 um 64% wachsen.

Durch die bereits bestehenden guten ökonomischen Beziehungen Bayerns zu den mittel- und südosteuropäischen Staaten und die Verflechtungen Bayerns in den dortigen Märkten wird das Verkehrsvolumen erheblich steigen. Dies trifft in Sonderheit natürlich auch die „Gateway-Region Nürnberg“, denn die Güterverkehrsleistung in Bayern soll bis 2015 nach Berechnungen des Ifo-Instituts um 60% auf 139 Mrd. tkm (Tonnenkilometer) anwachsen - und das auf Basis eines aktuellen Modal Split von 80% Straßenverkehr, 12% Schienenverkehr, 7% Güterschifffahrt und 1 % sonstige Verkehre in Bayern! Diese Zahlenverhältnisse machen die schlechte Berücksichtigung von Schiene und Wasser an

der Verkehrsabwicklung ebenso deutlich, wie die Notwendigkeit, umsteuernde Maßnahmen durchzuführen und durch Infrastrukturausbauten (wie z.B. Ausbau des Schienen-Netzes oder den staugestützten Ausbau der Donau) zu unterstützen.

Vor diesem Hintergrund kommt es entscheidend darauf an, die Nutzungsmöglichkeiten von Schiene und Wasserstraße im kombinierten Güterverkehr zu verbessern, denn die Straße wird den steigenden Anforderungen nicht mehr gerecht werden und kann zum Engpass der logistischen Transportabwicklung werden. Im Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg wird diesen Entwicklungen durch infrastrukturelle Maßnahmen zielgerichtet entgegengewirkt, so dass der Logistikstandort Nürnberg auch eventuellen straßenverkehrsverlagernden Wirkungen der LKW-Maut gewachsen ist.

## **2. Verkehrs- und Geschäftsentwicklung im GVZ Hafen Nürnberg**

Das GVZ Hafen Nürnberg ist mit 337 ha Fläche, ca. 260 Unternehmen und etwa 5.300 Arbeitsplätzen das bedeutendste Logistikzentrum Süddeutschlands. Der Güterumschlag im Jahre 2003 betrug 9,2 Mio. Tonnen und verteilte sich wie folgt auf die Verkehrsträger:

- 5,3 % Schiff (Vorjahr 6,4%) – Dieser Rückgang wird, bedingt durch das extrem starke Sommerniedrigwasser an der Donau, strukturelle Probleme im Massengut (z.B. neue EU-Umweltschutzverordnung zur Reduktion im Düngemiteleinsatz und Investitionszurückhaltung der öffentlichen Hand, die negativ auf Baustofftransporte wirkt) sowie eine zweiwöchige Schifffahrtssperre der WSD Süd am Kanal, erklärbar;
- 18,6% Schiene (Vorjahr 17,8%) - Der Bahnumschlag hat um 3,18% zugenommen, bedingt durch neue Ganzzugverkehrsrelationen vom GVZ Hafen Nürnberg aus und die positiven Wirkungen der Liberalisierung auf die Arbeit der privaten Eisenbahnbetriebe;
- 76,1% Strasse (Vorjahr 75,8%) – Der LKW-Umschlag war stabil bei 1% Rückgang (von 7.074.636 Tonnen in 2002 auf 7.018.000 Tonnen in 2003).

## **3. Statusbericht trimodales Terminal für kombinierten Verkehr (KV-Terminal)**

### *3.1. Vorgeschichte*

Mit Beschluss des Stadtrates vom 24.05.1995 wurden die entwicklungspolitischen Zielsetzungen des ehemaligen Staatshafens Nürnberg fixiert. Dabei stand im Zentrum der Nutzungskonzeption die Errichtung eines KV-Terminals. Mit der Errichtung dieses Terminals wurden durch die Stadt Nürnberg u.a. folgende Zielsetzungen verbunden:

- optimale Vernetzung der drei Verkehrsträger Schiene, Wasser und Straße,

- Reduktion der negativen Effekte des Straßengüterverkehrs und gleichzeitig Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasser,
- Verbesserung der logistischen Standortqualität der Wirtschaftsregion Nürnberg.

Mit Beschluss des Aufsichtsrates der HNR am 09.07.2001 wurden HNR-eigene Planungen zur Errichtung eines KV-Terminals aufgenommen, nachdem die DB AG die unklare Haltung zur Ansiedlung im Hafen beibehalten hatte. Diese Planungen mündeten Ende Dezember 2001 in der Erstellung des Förderantrages an EBA und sahen als generelles Planungsmodell des KV-Terminals eine zweistufige Ausbauvariante vor:

- ein Modul I oder "HNR-Modul", das von der HNR trimodal (inkl. Teilausbau des 3. Hafenbeckens) jetzt erstellt wird und
- ein Modul II oder "DB-Modul", dass von der DB Netz AG erstellt werden soll.

Das geplante DB-Modul ist eine Option, die zur Realisierung kommt, wenn die DB AG das bisherige KV-Terminal auf dem Areal in der Austraße zu Gunsten alternativer Nutzungsoptionen verlässt. Beide Module sollen im Endausbau zusammen durch eine gemeinsame Gesellschaft betrieben werden.

Richtungsweisende Schritte auf dem Weg zur Realisierung des HNR-Moduls für das GVZ Hafen Nürnberg waren u.a.:

- Übernahme Planrecht (Planfeststellungsbeschluss für DB AG aus 1999) von der DB Netz AG am 29.11.2002 durch HNR, sowie Anpassung im Rahmen der Tektur,
- Letter of Intent zwischen HNR und der DB Netz AG zur Verlagerung des bestehenden DB-Terminals von der Austraße in das GVZ Hafen Nürnberg (sogenanntes DB-Modul) am 03.12.2002,
- Zuwendungsbescheid des Eisenbahnbundesamtes (EBA) für das HNR-Modul vom 17.12.2002 über 18.363,6 T€ und erster Nachtrag vom 10.07.2003 mit 2.092,23 T€,
- Antrag auf Planänderung und Erweiterung des HNR-Moduls bei EBA am 23.02.2004 und zweiter Nachtrag zum Zuwendungsbescheid.

### *3.2. Zweiter Nachtrag zum Zuwendungsbescheid*

Am 15.07.2004 erhielt die HNR GmbH den zweiten Nachtrag zum Zuwendungsbescheid vom 17.12.2002. Hierin werden für den Bau des HNR-Moduls weitere Bundesmittel in Höhe von 6.906.619 € bewilligt. Die Förderung beträgt nun inkl. des zweiten Nachtrages zum Zuwendungsbescheid vom 17.12.2002 Bundesmittel in Höhe von 27.362.494 €:

- 20% (5.472.498,87 €) als zinsloses Darlehen und
- 80% (21.889.995,49 €) als nichtzurückzahlbarer Baukostenzuschuss.

Die Eigenleistungen der HNR betragen 4 Mio. €, so dass sich ein Gesamtinvestitionsvolumen von 31 Mio. € ergibt.

### 3.3. Zusammenfassung der Eckdaten:

<b>Parameter</b>	<b>1. Modul (HNR)</b> - trimodal – (Schiene – Straße – Wasser)	<b>2. Modul (DB)</b> - bimodal - (Schiene – Straße)	<b>Endausbau</b> <b>KV-Terminal</b>
<b>Gesamtfläche</b>	85.000 qm (inkl. Teilausbau 3. Hafenbecken)	ca. 75.000 qm	ca. 160.000 qm
<b>Investition</b>	31 Mio. €	ca. 25 – 30 Mio. €	ca. 60 Mio. €
<b>Bau</b> <i>Beginn</i> <i>Ende</i>	Ende 2004 Anfang 2006	vsl. 2007 vsl. 2008	vsl. 2008
<b>Gleis- und Umschlags- einrichtungen</b>	4 Ladegleise je 700m, 2 Abstellgleise je 700m, 2 Krane (optional 3. Kran), 1 Mobilgerät (Wasser- umschlag)	4 Ladegleise je 700m, 2 Abstellgleise je 700m, 3 Krane	8 Ladegleise je 700m, 4 Abstellgleise, 5 Krane, 1 Mobilgerät
<b>Max. Kapazität</b>	155.000 LE/Jahr	175.000 LE/Jahr	330.000 LE/Jahr

Im Jahre 2004 werden nach Planungen der HNR etwa 7.463 T€ für die Herstellung des HNR Moduls investiert. Hauptsächlich handelt es sich dabei um den notwendigen Grunderwerb (Erbbaurechtsvertrag zwischen der HNR und der Landeshafenverwaltung in Höhe von ca. 5 Mio. €).

Aktuell wird davon ausgegangen, dass durch die Inbetriebnahme des 1. Moduls des KV-Terminals der HNR täglich bis zu 300 Lkw-Umschlagsvorgänge von der Straße auf Schiene erfolgen werden. Hierbei handelt es sich um Gütermengen, die überwiegend aus dem GVZ bzw. dessen Einzugsbereich stammen. Der Güterumschlag des bestehenden KV-Terminals an der Austraße wird nach den Prognosen nicht tangiert, da es sich hier um ein zusätzliches Potenzial handelt. Bei allen Planungen des HNR-Moduls sind bereits infrastrukturelle Anschlussmöglichkeiten des DB Moduls berücksichtigt und Anforderungen der DB baulich integriert.

Vor Inanspruchnahme von Bundesmitteln der mit zweitem Nachtrag bewilligten Bundesmittel, ist eine entsprechende Erweiterung der Patronatserklärungen der Gesellschafter im Verhältnis ihrer Gesellschaftsanteile (Freistaat Bayern 80%, Stadt Nürnberg 19%, Stadt Roth 1%) erforderlich. Es wäre nach Aussage der HNR ausreichend, die Patronatserklärung bis Ende 2004 mit Stadtratsbeschluss anzupassen, da zunächst Geldmittel aus der ersten Bundesmittelzuwendung verbraucht werden.

### *3.4. Betreibermodell für das HNR-Modul*

Die HNR wird bei dieser Infrastrukturmaßnahme des „HNR-Moduls“ selbst unternehmerisch tätig, da sie sich an der Betreibergesellschaft des KV-Terminals als Gesellschafter beteiligt. Der Anteil der Beteiligung darf allerdings nach EBA-Zuwendungsbescheid 50% nicht überschreiten. Weitere Gesellschafter für den Betrieb des trimodalen KV-Terminals werden – gemäß den Vorgaben des Zuwendungsbescheides - gesucht. Die möglichen Gesellschafter (bzw. Mitbetreiber) sollen

- über bedeutende Erfahrung im multimodalen Umschlagsbetrieb verfügen,
- keine wettbewerblichen Gegeninteressen am Standort Nürnberg verfolgen,
- Einfluss auf die Steigerung der Umschlagsmenge haben und
- Schifffahrtsaffinität in den bisherigen Geschäftsfeldern aufweisen.

Wesentliche Voraussetzung für die Förderung des HNR-Moduls durch EBA war die Unterzeichnung des Lol (Letter of Intent) zwischen der HNR und der DB Netz AG. Dieser Lol sieht vor, dass wenn die DB Netz AG ihr bestehendes KV-Terminal Nürnberg in der Austraße in das GVZ Hafen Nürnberg verlegt, dieses als zweites Modul zur Erweiterung des trimodalen HNR-Moduls errichtet und als einheitliche Gesamtanlage unter einer gemeinsamen operativen Dachgesellschaft betrieben wird. Daher ist bei der Gestaltung der Betreibergesellschaft für das erste Modul (HNR-Modul) auch schon die operative Integration des zweiten Moduls (DB-Modul) einzuplanen.

Das zweite Modul ist mittelfristig als Ersatz für das bestehende KV-Terminal an der Austraße vorgesehen. Es ist ein vollkommen eigenständiges Projekt der DB Netz AG, das zu einem Zeitpunkt nach der Fertigstellung des HNR-Moduls realisiert wird. Das „DB-Modul“ der DB Netz AG wird durch EBA aus Mitteln des Schienenwegebaugesetzes finanziert. Aber durch Kürzungen dieses Titels durch das Bundesministerium der Finanzen beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann es bei der Realisierung des DB Moduls zu zeitlichen Verzögerungen kommen.

## **4. KV-Terminal als Basis für Entwicklungsschübe im GVZ Hafen Nürnberg**

### *4.1. Entwicklungspolitische Zielsetzungen erreicht*

Mit diesem trimodalen Terminal wird für die Metropolregion Nürnberg dreierlei erreicht:

1. Die infrastrukturelle Kapazität Nürnbergs wird als Logistikknotenpunkt von europäischem Rang ausgebaut und aufgewertet.
2. Das Ziel, Stadt und Region Nürnberg als wirtschaftliches Gravitationszentrum in Relation zu den neuen europäischen Mitgliedsländern zu profilieren, wird unterstützt,

denn Nürnberg bietet sich mit dieser Kapazitätserweiterung als Hauptumschlagspunkt für Waren aus Süd-, Mittel- und Osteuropa an.

3. Die für die Umwelt ungünstige Verkehrsaufteilung wird zu Gunsten von Schiene und Binnenschiff veränderbar.

Damit werden grundsätzlich die in der Sitzung des Stadtrates vom 24.05.1995 festgelegten entwicklungspolitischen Zielsetzungen erreicht und Nürnbergs Einbindung als Hauptplattform in das transeuropäische Schienen- und Wasser-Güterverkehrsnetz gewährleistet und verbessert.

#### *4.2. Positive Umweltbilanz durch Potential für Verlagerungseffekte*

Die HNR hat überschlägig erste Berechnungen zu den Umweltentlastungseffekten durchgeführt, die sich aus dem Umschlagspotenzial des trimodalen HNR-Moduls ergeben könnten: Durch das KV-Terminal könnten auf Basis dieser Zahlen maximal 155.000 LKW-Fernverkehrsfahrten mit jährlich 77,5 Mio. gefahrenen LKW-km auf Schiene und Wasser und verlagert werden.

#### *4.3. Verbesserung der Infrastruktur durch ergänzende Erweiterungen*

Dazu kommt, dass durch die Errichtung des KV-Terminals auch die Infrastruktur im GVZ Hafen Nürnberg verbessert wird:

- So wird z.B. im Rahmen der Verkehrserschließung die Hamburger Strasse vierspurig ausgebaut und durch die neue Koper Straße eine Entlastungsmöglichkeit der Hamburger Straße über die Bremer Straße gebildet.
- Die Oberfinanzdirektion Nürnberg (OFD) hat grünes Licht für den Bau des Hafenzollamtes (Grundstücksgröße 8.500 m<sup>2</sup>) gegeben. Damit werden zahlreiche LKW-Fahrten zum bisherigen Zollamt im Kohlenhof in Innenstadtnähe wegfallen. Auf diese Weise steigt der Servicegrad für die GVZ-Anlieger. Baubeginn war im Juni 2004, die Inbetriebnahme des Zollamtes in unmittelbarer Nähe des KV-Terminals ist für Anfang 2006 geplant. Etwa 60 Arbeitsplätze werden in den Hafen verlagert.
- Durch die vorgesehene Verlagerung des bisherigen KV-Terminals von der Austrasse als „DB-Modul“ werden neue Nutzungsperspektiven in Gostenhof eröffnet.

Diese Verbesserungen im Zuge des KV-Terminals wirken sich wiederum positiv auf die Chancen für Neuansiedlungen im GVZ Hafen Nürnberg aus.

II. Beilagen:    Übersichtsplan der Hafent Nürnberg-Roth GmbH

III. Beschlussvorschlag:                                entfällt, da Bericht

IV. Herrn OBM

V. Ref. VII

Am 12.08.2004

Referat VII

gez. Dr. Fleck