

1. Aktionsplan 2007

Verkehrsinfrastruktur der Region Heilbronn–Franken

Bundesautobahn A6
Frankenbahn
Neckarschleusen
Containerterminal Heilbronn
Murrbahn



Regionaler Pakt zwischen Wirtschaft und Kommunen

Für eine gemeinsame Gestaltung der Zukunftsaufgaben in Heilbronn-Franken

Heilbronn-Franken ist gemessen an den letzten fünfundzwanzig Jahren die wachstumsstärkste und dynamischste Region im Land Baden-Württemberg.

Um auch in Zukunft diese Prosperität zu erhalten, haben die Wirtschaft und die Kommunen der Region Heilbronn-Franken den Pakt Zukunft geschlossen.

Am 30. März 2007 wurde der Pakt Zukunft von über 120 Partnern der Region Heilbronn-Franken feierlich unterzeichnet.

Die Wirtschaft und die Kommunen der Region Heilbronn-Franken werden bei zentralen Zukunftsthemen der Region Heilbronn-Franken eng und abgestimmt zusammenarbeiten und gemeinsam Verantwortung übernehmen.



In dem Bewusstsein, dass viele Herausforderungen der Zukunft nur gemeinsam gelöst werden können, stehen Initiativen und Projekte im Vordergrund, die dem Gesamtinteresse der Region Heilbronn-Franken dienen.

Die Paktpartner stimmen sich bei den zentralen regionalpolitischen Zukunftsthemen intensiv ab und sprechen insoweit mit einer Stimme.

Der Pakt setzt sich aus den zwei wesentlichen Strategiefeldern, Interessenvertretung und Projektförderung zusammen. Dabei konzentrieren sich die Aktivitäten auf die vier zentralen Handlungsfelder Demografie, Bildung, Infrastruktur und Innovation.

Der Pakt Zukunft besteht aus den Organen Versammlung der Paktteilnehmer, Lenkungsgremium, Arbeitskreis und Förderkreis, wobei die Industrie- und Handelskammer Heilbronn-Franken die Koordination übernimmt.

Aktionsplan „Verkehrsinfrastruktur in Heilbronn-Franken“

Die konstituierende Versammlung der Paktteilnehmer hat am 24. April 2007 beschlossen, sich in der ersten Phase des Paktes bei der Interessenvertretung auf das Handlungsfeld Verkehrsinfrastruktur zu konzentrieren.

Im Handlungsfeld Verkehrsinfrastruktur setzt der Pakt Zukunft auf die Themenfelder Bundesautobahn A6, Frankenbahn, Neckarschleusen, Containerterminal Heilbronn und Murrbahn.

Die Versammlung der Paktteilnehmer hat den Arbeitskreis des Paktes beauftragt bis zur zweiten Versammlung der Paktteilnehmer am 9. Oktober 2007 einen Aktionsplan Verkehrsinfrastruktur zur Diskussion und Entscheidung vorzulegen.

Der Arbeitskreis hat am 17. Juli 2007 über den Aktionsplan beraten. Vorab hat ein Gremium regionaler Verkehrsexperten den ersten Entwurf des Aktionsplans am 24. Mai 2007 bewertet.

Verkehrsinfrastruktur als Basis wirtschaftlicher Dynamik

Das strategische Ziel des Aktionsplans ist die Verbesserung der regionalen Verkehrsinfrastruktur und der überregionalen Verkehrsanbindung. Dies ist die Voraussetzung für den weiteren zukünftigen Erfolg der Region Heilbronn-Franken.

Die zum Aufbau eines zukunftsfähigen Mobilitäts- und Transportsystems notwendigen (Aus-) Bauvorhaben der Schienen-, Straßen- und Wasserverkehrsinfrastruktur sind zügiger umzusetzen. Bereits in dem von der IHK Heilbronn-Franken in Auftrag gegebenen PROGNOS-Gutachten „Projekt Zukunft: Heilbronn-Franken 2020“ vom November 2002 wurde die regionale Verkehrsinfrastruktur als zentrales Handlungsfeld priorisiert. Dabei wurde insbesondere die Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindung als Basis für den Erfolg strukturpolitischer Maßnahmen festgestellt.

Mit der zunehmenden Verflechtung des europäischen Wirtschaftsraumes wachsen die Personen- und Güterströme. Eine nicht leistungsgerecht und zugleich umweltverträglich ausgelegte Verkehrsinfrastruktur bremst die Entwicklung der Region. „Missing links“, speziell in den ländlich geprägten Teilen der Region, erwachsen damit zu gravierenden Standort- bzw.

Wettbewerbsnachteilen. Eine deutliche Stärkung des Wirtschafts- und Kulturaumes sowie der Tourismusstandorte in der Region Heilbronn-Franken kann nur durch eine schnelle und qualitativ hochwertige Verknüpfung der regionalen Verkehrsinfrastruktur mit den internationalen und nationalen Systemen für Personenbeförderung und Gütertransport im Schienen-, Straßen- und Wasserverkehr erreicht werden.

Nur so können auch die anderen Standortpotenziale der Region Heilbronn-Franken zum Tragen kommen.

Klare Strukturen

1. Aktionsplan 2007



Verkehrsinfrastruktur in Heilbronn-Franken

Strategiefeld

Interessenvertretung



Handlungsfeld

Infrastruktur



Themenfelder

Bundesautobahn A6



Frankenbahn



Neckarschleusen



Containerterminal Heilbronn



Murrbahn



Bundesautobahn A6



Ausbau ist zwingend erforderlich

- Die A6 ist die wichtigste Hauptverkehrsader der Region Heilbronn-Franken.
- Die A6 ist das Herzstück der europäischen Verbindungsachse von Prag bis Paris.
- Das überdurchschnittlich hohe Verkehrsaufkommen überlastet die A6 ständig.
- Dieser Zustand behindert eine weitere positive wirtschaftliche Entwicklung der Region.
- Die A6 muss dringend durchgängig sechsspurig ausgebaut werden.
- Um Zeit zu gewinnen, geht die Region Heilbronn-Franken in Vorleistung.
- Auf eigenes Risiko plant die Region für den Staat.
- Einige Teilstücke sind bereits fertig geplant.
- Hierfür muss die vollständige bauliche Umsetzung noch erfolgen.
- Weitere Teilstücke werden bald vorgeplant.
- Die Finanzierung für diese Vorplanung ist bereits gesichert.
- Die rasche Planung hierfür muss nun erfolgen.
- Die Umsetzung muss dann zeitnah geschehen.
- Die Region und das Land müssen sich eng abstimmen.
- Dazu benötigen beide Seiten einheitliche Ansprechpartner.

1. Aktionsplan 2007: Verkehrsinfrastruktur in der Region Heilbronn-Franken

Bundesautobahn A6				
Durchgängig sechsspuriger Ausbau der A6 zwischen den Autobahnkreuzen Walldorf und Feuchtwangen/Crailsheim.				
Aktionen	Forderungen	Adressaten	Maßnahmen	Bis wann?
1. Koordinatoren benennen	Auf Seiten der Region Heilbronn-Franken und des Landes Baden-Württemberg / Regierungspräsidium Stuttgart müssen einheitliche Ansprechpartner benannt werden, die für die Koordination des A6-Ausbau zuständig sind.	▪ OB H. Himmelsbach	Zustimmung und Beschluss der Versammlung zum vorgeschlagenen Koordinator. Das Land um Benennung der Koordinatoren auffordern.	10/2007
2. Vorhandene Vorplanung realisieren Streckenabschnitte <ul style="list-style-type: none">▪ Weinsberg – Bretzfeld▪ Öhringen – Kupferzell	Die bereits von der Region vorfinanzierten Planungen müssen zeitnah baulich realisiert werden.	▪ Innenministerium Baden-Württemberg ▪ Regierungspräsidium Stuttgart	Aufforderung an das Land, die notwendigen Schritte zum Ausbau der beiden Streckenabschnitte zu ergreifen und die Termine für den Beginn der Ausbauarbeiten zu benennen.	12/2008
3. Neue Vorplanung durchführen Streckenabschnitte <ul style="list-style-type: none">▪ Bretzfeld – Öhringen▪ Kupferzell – Ilshofen/Wolpertshausen▪ Kirchberg a.d.J. – Crailsheim	Das Land muss die finanzielle Vorleistung der Region nutzen und schnell den Ausbau der weiteren Streckenabschnitte realisieren.			
3.1 Vorfinanzierung durch die Region	Die Region muss die Vorfinanzierung sicherstellen und das Land muss in einer Vereinbarung mit der Region die Vorleistungen anerkennen.	▪ Stadt Heilbronn ▪ Landkreise Heilbronn, Hohenlohe und Schwäbisch Hall ▪ IHK Heilbronn-Franken ▪ AGV ▪ Innenministerium Baden-Württemberg	Vereinbarungsentwurf abstimmen und unterzeichnen.	12/2007

Aktionen	Forderungen	Adressaten	Maßnahmen	Bis wann?
3.2 Vorplanung durch die Region	Die Region muss technische Planungen veranlassen und dem Land zur Verfügung stellen.	▪ Stadt Heilbronn, OB H. Himmelsbach	Vergabe der Planungsleistungen durchführen.	12/2007
4. Politik zum Handeln auffordern	Die politisch Verantwortlichen müssen den A6 - Ausbau unterstützen und konkrete Aus- und Zusagen machen.			
4.1 A6-Resolution verabschieden	<p>Wir fordern die Landesregierung auf, die Planungen für den sechsspurigen Ausbau der A6 zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg und der bayrischen Landesgrenze voranzutreiben und das zugehörige Planungsrecht zu schaffen, so dass mit dem Ausbau möglichst rasch begonnen werden kann.</p> <p>Wir fordern die Bundesregierung auf, den sechsspurigen Ausbau der A6 zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg und der bayerischen Landesgrenze durchgehend in die höchste Dringlichkeitsstufe des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen vorzusehen und die Finanzierung des Ausbaus sicherzustellen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bundes- und Landtagsabgeordnete ▪ Fraktionsspitzen ▪ Ministerpräsident von Baden-Württemberg ▪ Bundesverkehrsminister ▪ Öffentlichkeit ▪ Presse 	Resolution verabschieden und bekannt machen.	12/2007
4.2 A6-Spitzengespräche führen	<p>Wir fordern den schnellstmöglichen und kompletten sechsspurigen Ausbau der A6 zwischen dem Autobahnkreuz Walldorf und dem Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim.</p> <p>Wir fordern den Ausbau des Fernstraßennetzes und dabei private Finanzierungsformen in Betracht zu ziehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bundes- und Landtagsabgeordnete ▪ Fraktionsspitzen 	Spitzengespräche durchführen.	07/2008

Zahlen, Daten, Fakten Bundesautobahn A6



Wieso ist die A6 so wichtig?

- Die Bundesautobahn 6 (Abkürzung: BAB 6) – Kurzform: Autobahn 6 (Abkürzung: A6), auch Via Carolina genannt – führt von Saarbrücken nach Waidhaus an der deutsch-tschechischen Staatsgrenze.
- Die A6 ist die zentrale West-Ost-Achse im süddeutschen Raum und die internationale Transitachse Süd – Ost mit enorm hohen Schwerverkehrsanteilen.
- Die A6 verbindet als Teil der rund 1.000 Kilometer langen Europastraße E 50 die Weltstädte Paris und Prag.
- Im deutschen Raum reihen sich entlang der Route die Großstädte Saarbrücken, Kaiserslautern, Ludwigshafen, Mannheim, Heilbronn sowie Nürnberg.
- Seit der EU-Osterweiterung am 1. Mai 2004 wuchs der Stellenwert der A6 zu einer der bedeutendsten zentral in Europa gelegenen Ost-West-Verbindungen, insbesondere für den internationalen Güterverkehr.
- Die A6 ist daher Bestandteil des von der EU-Kommission entwickelten transeuropäischen Verkehrsnetzes.
- Die Bundesautobahn A6 ist für die Wirtschaftsregion Heilbronn-Franken eine wichtige und elementare Verkehrsachse.
- Durch ein überdurchschnittlich hohes Verkehrsaufkommen ist die A6 ständig überlastet.
- Diese Situation führt immer wieder zu Staus. Die Straßenkapazitäten sind gesättigt. Die Situation wird sich auch in Zukunft weiter verschärfen.
- Ein ungebremster Anstieg des Verkehrsaufkommens ist beim motorisierten Individualverkehr und in noch stärkerem Maße beim Straßengüterverkehr zu erwarten.

Wie ist der Stand der Entwicklung?

- Im Generalverkehrswegeplan des Landes Baden-Württemberg ist das Ziel „Beseitigung von Engpässen im Straßennetz“ verankert.
- Die Planung des sechsspurigen Ausbaus zwischen dem Autobahnkreuz Walldorf und dem Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim ist Bestandteil des Regionalplans Heilbronn-Franken 2020.
- Durch Ummarkierung der Standspur wurde teilweise ein provisorischer sechsstreifiger Ausbau der A6 erreicht.
- Die Bundesregierung stellt mit dem „Anti-Stau-Programm“ zusätzliche Finanzmittel für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung.
- Der sechsstreifige Ausbau der A6 auf den Abschnitten zwischen dem Autobahnkreuz Walldorf bis zur Anschlussstelle Wiesloch/Rauenberg sowie von der Anschlussstelle Sinsheim bis zum Autobahnkreuz Weinsberg ist in dieses Programm aufgenommen.
- Im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz Walldorf und dem Autobahnkreuz Weinsberg hat man abschnittsweise auf der eigentlich nur zwei Spuren breiten Fahrbahn drei Fahrstreifen ausgewiesen (unter Verzicht auf den Pannenstreifen).
- Ein Teilstück zwischen Walldorf/Wiesloch und Sinsheim-Steinsfurt wurde sechsstreifig ausgebaut.

- Derzeit wird dieser Ausbau vom Weinsberger Kreuz aus Richtung Schwäbisch Hall vorangetrieben.
- Im aktuellen BVWP ist der Abschnitt zwischen Weinsberg und Kupferzell als Vordringlicher Bedarf und der Abschnitt von Kupferzell bis Crailsheim als Weiterer Bedarf im Planungsrecht ausgewiesen.
- Die Zukunftsfähigkeit der Region hängt aus verkehrspolitischer Sicht nicht nur von der Verbesserung des Verkehrsflusses ab, sondern bedingt auch eine Verbesserung der Lebensqualität der an den Fernstraßen wohnenden Bevölkerung durch deutliche Fortschritte beim Lärmschutz.
- Nationales Recht verlangt seit dem 24. Juni 2005 durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und die Verordnung über die Lärmkartierung bis zum 30. Juni 2007 strategische Lärmkarten aufzustellen.
- Bis zum 18. Juli 2008 sind Aktionspläne aufzustellen, um Lärmprobleme zu regeln.

Was unternimmt die Region?

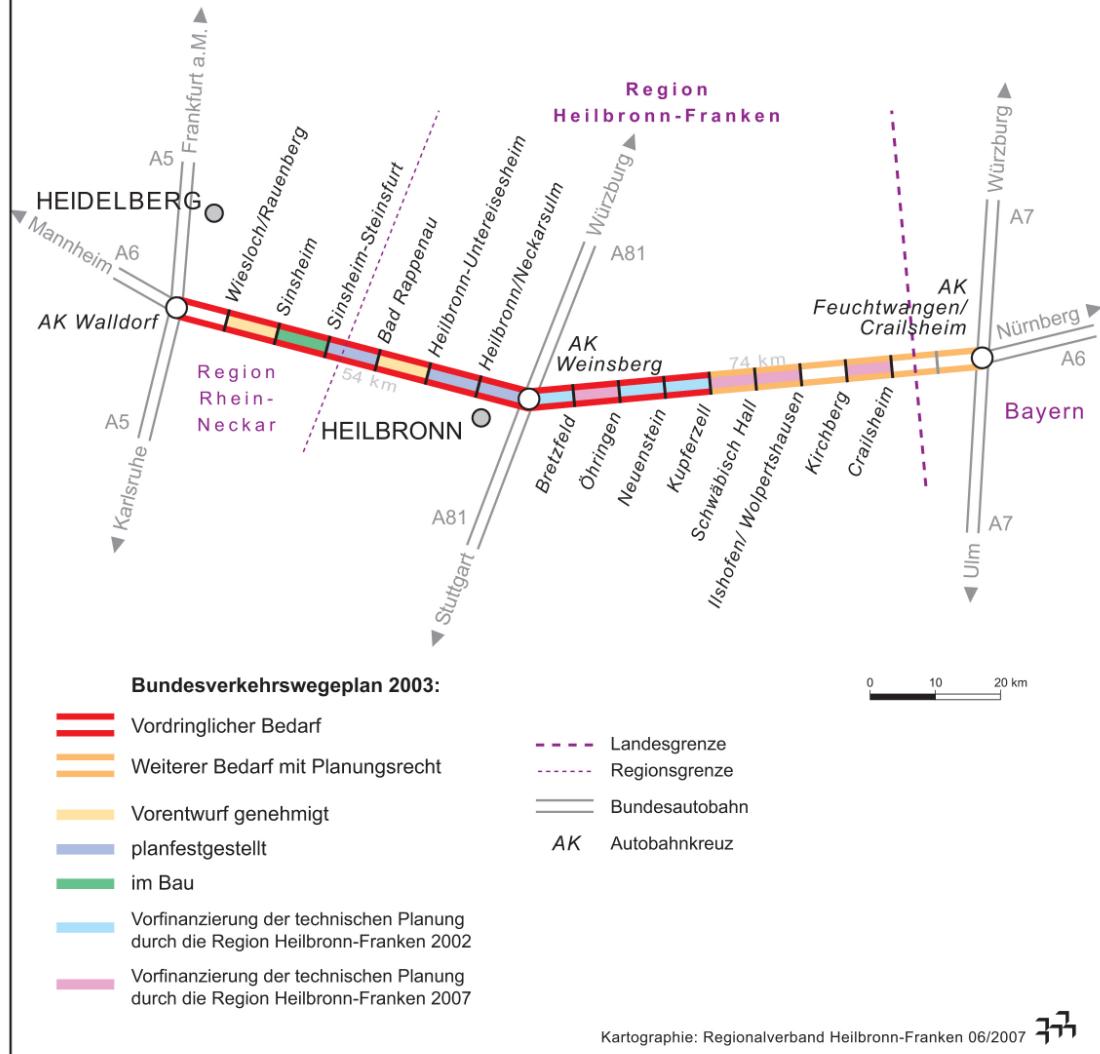
- Damit die Ausbaumaßnahmen realisiert werden, müssen drei Kriterien in der aufgeführten Reihenfolge erfüllt sein:
 1. Die Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan im Vordringlichen Bedarf aufgenommen.
 2. Die Maßnahme ist geplant.
 3. Es stehen Finanzmittel für die Umsetzung der Maßnahme zur Verfügung.
- Zur Beschleunigung des Ausbaus der A6 vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim wurde von der IHK Heilbronn-Franken, der Stadt Heilbronn, den Landkreisen Heilbronn, Hohenlohe, Schwäbisch Hall und anderen Partnern eine Kampagne zum Ausbau der A6 ins Leben gerufen.
- Die A6 – Kampagne befindet sich derzeit in der 3. Phase:
- Phase 3 (seit 2006) Vorfinanzierung der Streckenabschnitte:
 - Bretzfeld – Öhringen,
 - Kupferzell – Illshofen/Wolpertshausen
 - Kirchberg a.d.J. – Crailsheimdurch IHK Heilbronn-Franken, Stadt Heilbronn, Landkreise Heilbronn, Schwäbisch Hall, Hohenlohekreis und Arbeitgeberverband in Höhe von 812.000 Euro.
Davon werden 50 Prozent von der Wirtschaft – IHK und AGV – und weitere 50 Prozent von der kommunalen Seite getragen.
- Phase 2 (seit 2002) Vorfinanzierung und technische Vorplanung der Streckenabschnitte
 - Weinsberg – Bretzfeld
 - Öhringen – Kupferzelllaut Vereinbarung zwischen Land und Region vom 27. März 2002.
Vorfinanzierung zum 31. Dezember 2006 durch das regionale Bündnis in Höhe von 257.800 Euro.
- Phase 1 (2001) A6 – Aktionsbündnis
Resolution der Region Heilbronn-Franken vom 1. Juli 2002
Unterschriftenaktion im Oktober 2002

- Mittels der breiten Unterstützung aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft erhält die zuständige Straßenbauverwaltung die Argumentationshilfe, die sie bei der Diskussion über den Verkehrswegeplan und der Bereitstellung der Mittel für den Ausbau insbesondere in den Planfeststellungsverfahren benötigt.
- Es müssen auch neue Finanzierungsmodelle im Fernstraßenbau geprüft werden.

Wer ist für die Umsetzung zuständig?

- Das Innenministerium Baden-Württemberg ist für die Hauptaufgabe Verkehr und Straßenwesen verantwortlich.
- Die Abteilung 7 „Verkehr“ ist für die Strategische Verkehrsplanung und Verkehrsfinanzierung zuständig.
- Das Regierungspräsidium Stuttgart steuert und koordiniert sowohl die Finanzplanung als auch die technische Planung im Straßen- und Brückenbau für rund 4.600 km Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen.
- Zu den operativen Aufgaben gehört auch der Bau und Ausbau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Auftragsverwaltung für den Bund.
- Referat 42 – Steuerung und Baufinanzen, Vertrags- und Verdingungswesen
Aufgabenschwerpunkt des Referates ist die Steuerung und Koordinierung der Straßenbauprojekte an Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen im Regierungsbezirk. In Abstimmung mit den Bedarfsplänen des Bundes (Bundesverkehrswegeplan) und des Landes (Generalverkehrsplan) und auf der Grundlage der aktuellen Ausbau- und Finanzpläne für den staatlichen Straßenbau werden den mit der Planung und dem Bau befassten Fachreferaten des Regierungspräsidiums die Finanzmittel für Planung und Bau neuer Straßen sowie Ausbau und Erhaltung bestehender Straßen bereitgestellt.
- Referat 44 – Straßenplanung
Das Referat 44 plant den Neu- und Ausbau von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sowie Tank- und Rastanlagen an Autobahnen im Regierungsbezirk Stuttgart. Voraussetzung für den Planungsbeginn ist die Einstellung des Projektes in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen bzw. in den Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg, an deren Aufstellung das Planungsreferat mitwirkt.
- Referat 47.1 – Baureferat Nord
Das Referat 47.1 baut, erneuert und erhält Straßen und Brücken, plant die Projekte baureif, führt Ausschreibungen durch, koordiniert und überwacht die Bauabwicklung. Es ist zuständig für sämtliche Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen im Gebiet des Landkreises Heilbronn, des Hohenlohekreises und des Main-Tauber-Kreises sowie der Stadt Heilbronn. Das Baureferat Nord ist im Dienstsitz Heilbronn, Rollwagstraße 16, 74072 Heilbronn untergebracht.

Bundesautobahn A6



Frankenbahn (Stuttgart – Heilbronn – Würzburg)



Schnell, komfortabel und stabil über Stuttgart und Würzburg in die Ferne

- Die Eisenbahnstrecke Heilbronn – Würzburg ist für die Region von entscheidender Bedeutung.
- Sie verbindet Heilbronn–Franken mit dem Fernverkehrsnetz der Deutschen Bundesbahn.
- Die Frankenbahn wird sehr stark vom Schienengüterverkehr genutzt.
- Ohne zuverlässigen Anschluss ist die Region von wichtigen Fernverbindungen abgehängt.
- Die 180 km lange Frankenbahn verbindet Stuttgart mit Würzburg.
- Die Frankenbahn ist durch Kriegsschäden nicht mehr durchgängig zweigleisig.
- Ein 3,7 km langer Abschnitt zwischen Züttlingen und Möckmühl ist seitdem eingleisig.
- Durch einen Ausbau dieses Stückes wäre ein günstigerer Fahrplan möglich.
- Erforderlich ist eine gesicherte und stabile Umsteigemöglichkeit zum Fernverkehr in Würzburg.
- Die Region fordert den Ausbau, die Beschleunigung und die Ertüchtigung der Strecke.
- Die DB Netz AG hat die notwendigen Vorplanungen bereits durchgeführt.
- Bereits vor der Kürzung der Regionalisierungsmittel wurden die Planungsarbeiten eingestellt.
- Die DB Netz AG fordert vom Land eine höhere Auslastung der Strecke.
- Das Land fordert von der DB Netz AG eine Ertüchtigung der Strecke.
- Das Land hat seit 2002 Mehrverkehre von rund 350.000 Zugkilometer/Jahr bestellt.
- Nach Auffassung des Landes trägt das hohe finanzielle Engagement die Wirtschaftlichkeit des zweigleisigen Ausbaus.
- Die DB Netz AG ist die verantwortliche Eigentümerin und Betreiberin der Infrastruktur.
- Die DB AG wird damit ihrer grundgesetzlichen Infrastrukturverantwortung nicht gerecht.
- Jegliche Weiterentwicklung kann nicht allein aus neuen Mehrverkehren abgeleitet werden.
- Die weitere Abstimmung liegt bei der DB Netz AG und dem Land Baden-Württemberg.

1. Aktionsplan 2007: Verkehrsinfrastruktur in der Region Heilbronn-Franken

Frankenbahn (Stuttgart – Heilbronn – Würzburg)				
Aktionen	Forderungen	Adressaten	Maßnahmen	Bis wann?
1. Koordinator benennen	Auf Seiten der Region Heilbronn-Franken muss ein einheitlicher Ansprechpartner benannt werden, der für den Ausbauprozess zuständig ist.	▪ Landrat D. Piepenburg	Zustimmung und Beschluss der Versammlung zum vorgeschlagenen Koordinator.	10/2007
2. Klare Faktenlage schaffen				
2.1 Mit neuen Fakten argumentieren	Aktuelle Zahlen und Daten sollen die Forderungen der Region untermauern und die Argumente der DB Netz AG widerlegen.	▪ DB Netz AG	Auf Basis der Untersuchung der DE-Consult aus dem Jahr 1999 den Auftrag für eine Fortschreibung der Datenbasis erteilen.	07/2008
2.2 Takt-Modell erstellen	Frankenbahn muss optimal mit der Region verzahnt werden.	▪ Land Baden-Württemberg	Experten mit der Untersuchung eines Takt-Modells beauftragen.	12/2008

Aktionen	Forderungen	Adressaten	Maßnahmen	Bis wann?
3. Politik zum Handeln auffordern	Die politisch Verantwortlichen müssen den Frankenbahn-Ausbau unterstützen und konkrete Aus- und Zusagen machen.			
3.1 Frankenbahn-Resolution verabschieden	Wir fordern Anschluss sicherheit in Würzburg beim Übergang vom/zum Fernverkehr, die Verkürzungen der Fahrzeiten sowie modernes und komfortables Fahrzeugmaterial auf der Strecke Stuttgart-Heilbronn-Würzburg.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bundes- und Landtagsabgeordnete ▪ Fraktionsspitzen ▪ Ministerpräsident von Baden-Württemberg ▪ Bundesverkehrsminister ▪ Öffentlichkeit ▪ Presse 	Resolution verabschieden und bekannt machen.	10/2007
3.2 Politiker beraten	Den politisch Verantwortlichen mit neuen Zahlen, Daten, Fakten eine Argumentationshilfe geben	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bundes- und Landtagsabgeordnete ▪ Fraktionsspitzen 	Spitzengespräche durchführen.	07/2008
3.3 Mit Land und DB AG Lösungen finden	Verantwortliche der DB AG und des Landes müssen konkrete Lösungsvorschläge für den Ausbau der Frankenbahn vorlegen.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministerpräsident von Baden-Württemberg ▪ DB AG 	Verhandlungen durchführen.	12/2008

Zahlen, Daten, Fakten Frankenbahn



Wieso ist die Frankenbahn so wichtig?

- Die Frankenbahn ist eine 180 km lange Eisenbahnstrecke im Norden Baden-Württembergs, die Stuttgart über Heilbronn mit Würzburg verbindet.
- Der Name leitet sich von der auf einem Großteil der Strecke durchquerten Region Heilbronn-Franken ab.
- Die Eisenbahnstrecke Heilbronn–Würzburg hat für Wirtschaft und Tourismus der Region eine entscheidende Bedeutung.
- Zur weiteren Optimierung der Strecke wird seit Jahren die Schließung der eingleisigen Lücke bei Möckmühl gefordert.
- Durch den Ausbau der Lücke und der Gesamtstrecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h würde die Frankenbahn deutlich attraktiver werden.
- Ohne zuverlässigen Anschluss nach Würzburg und damit an die ICE-Linie München-Hamburg sowie an die zahlreichen anderen via Würzburg laufenden Linien wäre der baden-württembergische Nordosten von entscheidenden deutschen und internationalen Fernverbindungen abgehängt.
- Die häufigen Unpünktlichkeiten auf der Strecke Heilbronn–Würzburg verhindern oft das planmäßige Umsteigen in Würzburg und führen durch die ungünstige Taktung der Regionalexpresszüge auf dieser Linie unverhältnismäßig häufig zu substanziellem Verspätungen.
- Eine Verdichtung des Angebots auf der Strecke Heilbronn – Würzburg mit dem Einsatz modernen Wagenmaterials auf einen 1-Stunden-Takt ist sinnvoll.
- Langfristig ist eine weitere Beschleunigung zwischen Heilbronn und Würzburg z.B. durch Neigetechnik erforderlich, damit sie in die Knotensymmetrie passt.
- Für den Fernverkehrsanschluss ist eine optimierte Anpassung der Zu- und Abbringer im Fernverkehrsknoten Würzburg auch in den Tagesrandzeiten anzustreben.
- Die Region Heilbronn-Franken hat im bundesdeutschen Vergleich eine ausgesprochen schlechte Anbindung an das Fernverkehrsnetz.
- Mit Eröffnung der Schnellbahntasse Mannheim – Stuttgart geriet die Region in einen „Verkehrsschatten“.
- Bei Einführung des ICE verschwanden die früheren D-Züge Stuttgart – Würzburg – Hamburg von der Hauptbahn Stuttgart – Heilbronn – Würzburg.
- Im Gegensatz zu anderen Hauptstrecken gelang es nicht, ein Nachfolgeangebot des Fernverkehrs einzurichten.
- Die Frankenbahn gehört zum transeuropäischen Schienengüternetz.

Wie ist der Stand der Entwicklung?

- Die Hauptbahn ist heute durchgehend elektrifiziert aber noch nicht vollständig zweigleisig ausgebaut.
- Die Gesamtstrecke wird gegenwärtig von RegionalExpress-Zügen im 2-Stunden-Takt befahren.
- Auf dem Abschnitt Heilbronn–Osterburken verkehren zusätzliche Regionalbahnen.
- Zwischen Lauda und Würzburg gibt es einen zusätzlichen 2-Stunden-Takt mit Dieseltriebwagen der WestFrankenBahn als RegionalBahn.
- Nach einer Übereinkunft zwischen Land und DB Netz AG aus dem Jahr 2004 sollte der Ausbau der Strecke Heilbronn–Würzburg in zwei Stufen erfolgen: In der ersten Baustufe war die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Züttlingen und Möckmühl vorgesehen (3,7 km langer Abschnitt im Bereich der Brücke über die Jagst).
- In einer zweiten Baustufe war die Streckenerhöhung zur generellen Geschwindigkeitsanhebung von derzeit 120 km/h auf eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h vorgesehen.
- Im Januar 1999 wurde das von der Deutschen Bahn AG in Auftrag gegebene Gutachten „Untersuchung der Strecke Heilbronn–Würzburg – Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs“ von der Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH vorgestellt.
- Die Studie hat gezeigt, dass mit überschaubaren Investitionen (10 Mio. DM, Stand 1999) eine Fahrzeitverkürzung um rund 11 Minuten auf dem Streckenabschnitt Heilbronn–Würzburg möglich ist, auch ohne einen zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Möckmühl–Züttlingen.
- Die Studie hat gezeigt, dass auch mit Nahverkehrszügen ein attraktiver Verkehr in Relation Stuttgart–Heilbronn–Würzburg möglich ist.
- Die DB Netz AG hatte in den Jahren 2003 und 2004 für die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit Züttlingen–Möckmühl eine Vorentwurfsplanung durchgeführt und auch fertiggestellt.
- Das Land Baden-Württemberg hat bereits im Oktober 2004 schriftlich seine Zusage zum Streckenausbau erklärt.
- Seit März 2005 hat die DB Netz AG die Planungsarbeiten gestoppt. Sie fordert vom Land zusätzliche Zugbestellungen für diese Strecke über rund 350.000 Zugkilometer sowie eine zwanzigjährige Bestellgarantie.
- Die DB Netz AG sieht infolge der mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel verbundenen Zugstreichungen zum 10. Juni 2007 auf dieser Relation keine aktuelle Notwendigkeit mehr für einen zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Züttlingen–Möckmühl.
- Laut DB Netz AG werden „Investitionen zur Erhöhung der Streckenkapazität erst dann getätigt, wenn dauerhaft (und dies bedeutet in der Regel der Abschreibungszeitraum; bei der DB Netz AG sind hierfür 20 Jahre anzusetzen) zu erwarten ist, dass die zukünftigen Verkehre die verfügbare Streckenkapazität deutlich übersteigen.“
- Die Verkehrssteigerungen in den letzten Jahren hätten zwar zu einer höheren Streckenauslastung beigetragen, die Strecke sei aber noch längst nicht zu 100 Prozent ausgelastet, so dass auch ohne zweigleisigen Ausbau noch Reserven für weitere Züge vorhanden seien.

- Nach Auffassung des Innenministeriums zeigt sich im Falle des Ausbauvorhabens der Strecke Heilbronn–Würzburg erneut, dass Bund und Deutsche Bahn AG ihrer im Grundgesetz verankerten Infrastrukturverantwortung nur unzureichend gerecht werden.
- Gerade in relevanten Verkehrszeiten reicht die Streckenkapazität definitiv nicht aus, um das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der aus Sicht des Landes als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr erforderlichen Qualität und Quantität umzusetzen.
- Der hier bestehende infrastrukturelle Zwangspunkt, vor allem die fehlende Zweigleisigkeit im Zuge der Jagstbrücke, schränkt die Angebotsgestaltung deutlich ein bzw. schließt eine zielorientierte Weiterentwicklung sogar völlig aus.
- Nach Einschätzung des Landes würden allein die vom Land seit Dezember 2002 mit hohem finanziellen Engagement bestellten Mehrverkehre im Umfang von rund 350.000 Zugkilometer/Jahr für sich genommen bereits die Wirtschaftlichkeit des zweigleisigen Ausbaus für die DB Netz AG tragen.
- Die erforderlichen Investitionsmittel stehen zudem im Rahmen der zwischen dem Bund und der DB AG geschlossenen Sammelvereinbarung Nummer 5/2003 zur Finanzierung von Investitionen, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, im erforderlichen Umfang zur Verfügung.
- Das Land ist, was die Umsetzung der Baumaßnahme anbelangt, darauf angewiesen, dass die DB Netz AG als verantwortliche Eigentümerin und Betreiberin der Infrastruktur ihrer Verantwortung für die Vorhaltung von Infrastruktur gerecht wird.
- Dabei ist es aus Sicht des Landes nicht ausreichend, jegliche Weiterentwicklung allein aus neuerlichen Mehrverkehren abzuleiten.
- 11 Anliegergemeinden haben die Arbeitsgemeinschaft KBS-780-Frankenbahn gegründet, und fordern eine rasche und deutliche Aufwertung der Bahnstrecke Heilbronn–Würzburg.
- Die Arbeitsgemeinschaft unterstützt die Forderungen des Pakt Zukunft.
- Eine Resolution der Stadt Wertheim vom 31. Juli 2006 fordert den Erhalt der Linie Crailsheim–Wertheim–Aschaffenburg. Die angestrebte Fahrtzeitverkürzung der Frankenbahn darf nicht dazu führen, dass sich die Anbindung der Taubertalbahn (Schienenstrecke Crailsheim–Wertheim) verschlechtert.

Was unternehmen die Verantwortlichen?

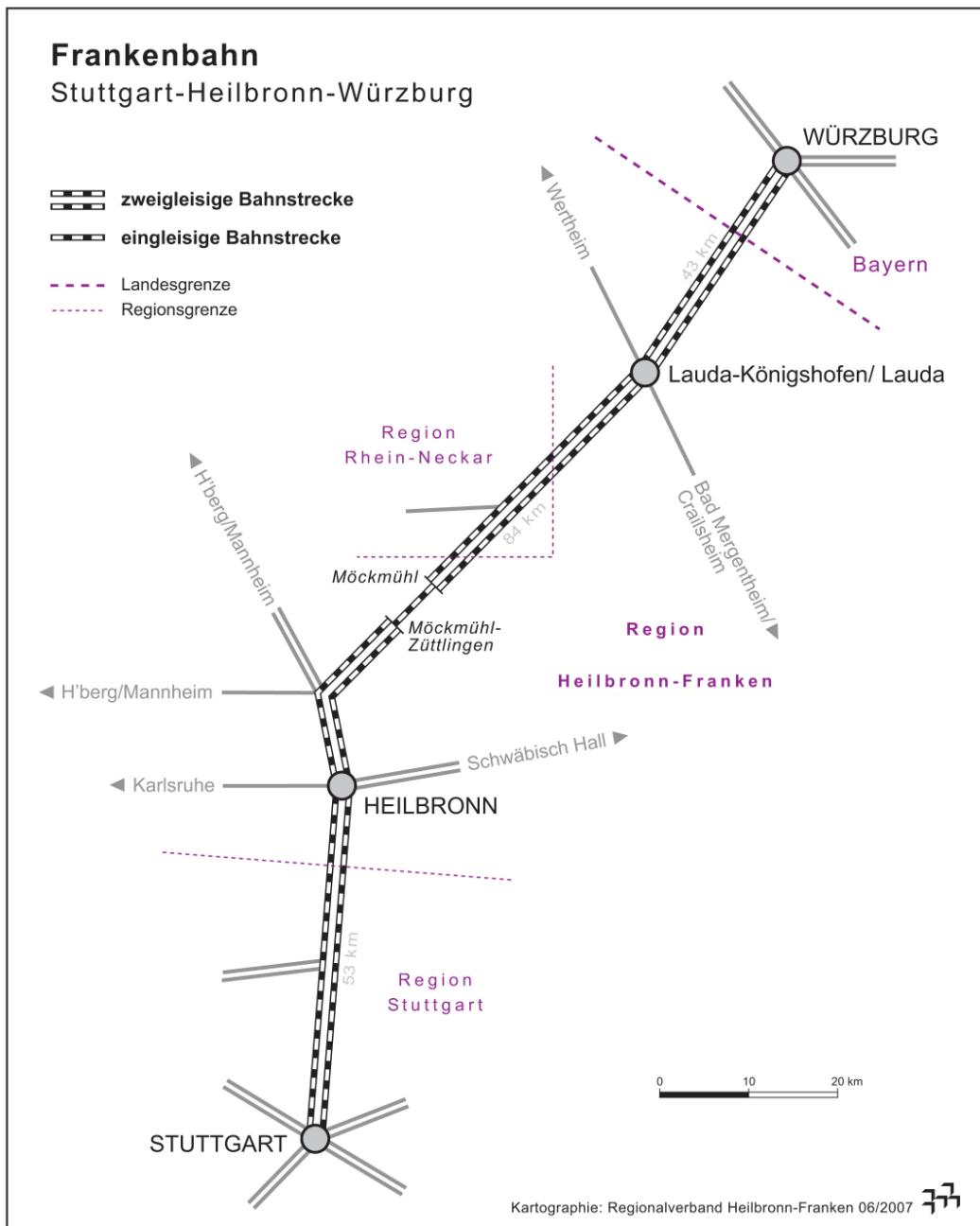
- Für die Umsetzung wird mit Baukosten in Höhe von 31 Mio. Euro gerechnet (25 Mio. Euro für den zweigleisigen Ausbau + 6 Mio. Euro für die Ertüchtigung); sie ist momentan Gegenstand eines Konfliktes zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DB Netz AG als Betreiberin der Streckeninfrastruktur.
- Während das Land den Ausbau befürwortet, möchte die Deutsche Bahn die Planung erst wieder fortsetzen, wenn diese durch das Land finanziert wird, ungeachtet dessen, ob es wirklich zum Ausbau kommt oder nicht.
- In einem Schriftverkehr mit OB Himmelsbach, dem Landratsamt Heilbronn und der IHK Heilbronn-Franken verweist die DB Netz AG auf die noch keinesfalls erreichte Auslastung der Strecke sowie die nicht geklärte Finanzierungsfrage zum Ausbau, Beschleunigung oder der Ertüchtigung der Strecke.

- Die Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion vom 19. Februar 2007 (Drucksache 16/4237) brachte keine neuen Erkenntnisse.
- Die Schienenverbindung Heilbronn–Würzburg wurde im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2003 einer Grobbewertung unterzogen.
- Für die Bundesregierung ist die Aussage des Innenministeriums von Baden-Württemberg einer nicht ausreichenden Dimensionierung der Schieneninfrastruktur auf dieser Strecke nicht nachvollziehbar.

- Während der Bund Finanzmittel für Strecken des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) länderbezogen zur Verfügung stellt (Mittel nach Bundesschienenwegeausbaugesetz § 8 Absatz 2), obliegt es dem jeweiligen Bundesland und der DB Netz AG, sich gemeinsam über den Mitteleinsatz zu einigen.
- Der Bund ist an diesem Abstimmungsprozess nicht beteiligt und wirkt bei der Auswahl der Vorhaben nicht mit.
- Insofern ist es die Aufgabe der DB Netz AG und dem Land Baden-Württemberg, sich über den zweigleisigen Ausbau des Teilstücks Züttlingen–Möckmühl sowie über die Streckeneröffnung der Gesamtstrecke Heilbronn–Würzburg abzustimmen.
- Es wäre mit einem Umsetzungszeitraum von vier bis fünf Jahren zu rechnen.

Wer ist für die Umsetzung zuständig?

- Das Innenministerium Baden-Württemberg ist für die Hauptaufgabe Verkehr und Straßenwesen verantwortlich.
- Die Abteilung 7 „Verkehr“ ist für die strategische Verkehrsplanung und Verkehrsfinanzierung zuständig.
- Die DB Netz AG ist als Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG für die Schieneninfrastruktur verantwortlich.
- Die DB Netz AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen und betreibt einen Großteil des deutschen Schienennetzes.
- Das Unternehmen entstand im Zuge der zweiten Stufe der Bahnreform als Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG.
- Die DB Netz AG tritt durch eine Zentrale (Sitz in Frankfurt am Main) sowie sieben Regionalbereiche (RB) auf.
- Der Standort des Regionalbereiches Südwest ist in Karlsruhe.
- Innerhalb der DB Netz AG ist die Betreiberverantwortung für die Infrastruktur an so genannte Geschäftseinheiten (GE) delegiert.
- Die Geschäftseinheiten sind verantwortlich für Investitionen in das Bestandsnetz, sowie für die Instandhaltung sämtlicher übertragener Anlagen.
- Die GE Regionalnetze betreibt sowohl Strecken und Bahnhöfe abseits der großen Magistralen. Hauptaufgabe ist die Sanierung von Streckennetzen die als unwirtschaftlich gelten, bzw. die auf Grund ihrer anspruchsvollen Streckenführung ein besonderes Augenmerk verlangen.



Neckarschleusen

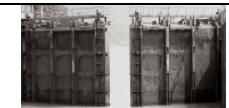


Verlängerung der Schleusen für 135 m-Schiffe

- Die Neckarschifffahrt erfüllt wichtige Aufgaben für die Versorgung der Region.
- Sie trägt zu einem vielfältigen, leistungsfähigen und zuverlässigen Transportangebot bei.
- Der Neckar ist für die Wirtschaft eine wichtige Wahlalternative zu Straße und Bahn.
- Eine exportorientierte Region muss an den internationalen Seeverkehr angebunden sein.
- Der Hafen Heilbronn ist bundesweit der siebtgrößte Binnenhafen.
- Mit 4,7 Mio. t Jahresleistung (2006) ist er der umschlagstärkste Binnenhafen abseits des Rheins.
- Die Bundeswasserstraße Neckar hat noch ausbaufähiges Transportpotenzial.
- Der wichtigste Wachstumsträger der Binnenschifffahrt ist der Containerverkehr.
- Auf dem Rhein verkehren immer mehr 130 m lange Binnenschiffe.
- Die Neckarschleusen können jedoch nur von maximal 105 m-Schiffen genutzt werden.
- Zwischen Mannheim und Plochingen gibt es 27 Neckarschleusen.
- Die Neckarschleusen sind durch ihr Alter technisch überholt und für moderne Binnenschiffe zu kurz.
- Alter und Länge der Schleusen hemmen die weitere Entwicklung der Neckarschifffahrt.
- Ausbau und Sanierung der Schleusen sind dringend geboten.
- Bei jeder Schleuse sollte eine Kammer für 135 m lange Schiffe verlängert werden.
- Dadurch wird die Funktionsfähigkeit des Neckars auf längere Sicht erhalten bleiben.

1. Aktionsplan 2007: Verkehrsinfrastruktur in der Region Heilbronn–Franken

Neckarschleusen				
Ausbau und Sanierung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen.				
Aktionen	Forderungen	Adressaten	Maßnahmen	Bis wann?
1. Koordinator benennen	Auf Seiten der Region Heilbronn–Franken muss ein einheitlicher Ansprechpartner benannt werden, der für die Koordination des Schleusenausbau zuständig ist.	▪ OB H. Himmelsbach	Zustimmung und Beschluss der Versammlung zum vorgeschlagenen Koordinator	10/2007
2. Mittel bereitstellen	Der Bund muss die erforderlichen Mittel für den Beginn der Planungen in den Bundeshaushalt 2008 einstellen.	▪ Bundestagsabgeordnete	Aufforderung an den Bundestag	10/2007
3. Planungsverfahren splitten	Zur Beschleunigung des Verfahrens muss die Planung des Schleusenausbau von der Planung der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen getrennt werden.	▪ Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Aufforderung an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV).	03/2008
4. Planungspersonal bereitstellen	Das Land muss zeitnah ausreichend Planungspersonal zur Verfügung stellen.	▪ Land Baden-Württemberg	Aufforderung an die Landesregierung.	06/2008



Zahlen, Daten, Fakten Neckarschleusen



Wieso sind die Neckarschleusen so wichtig?

- Das Verkehrssystem Wasserstraße/Binnenschiff ist ein wichtiger Verkehrsträger für den Gütertransport in der Region Heilbronn-Franken.
- Auf dem Neckar werden jährlich ca. acht Mio. t Güter transportiert, das entspricht etwa 400.000 schweren Lkw-Transporten.
- Auf dem Neckar bestehen generelle Kapazitätsreserven in einer Größenordnung von rund 50 Prozent. Ohne einen Schleusenausbau wird damit eine durchgehende Transportkette auf dem Wasser bis zu den Neckarhäfen zunehmend schwieriger und das Binnenschiff weniger wirtschaftlich.
- Die Neckarschleusen sind bis zu 80 Jahre alt, technisch total überholt und für moderne Binnenschiffe zu kurz.
- Durch das hohe Alter der Schleusen kommt es immer wieder zu Ausfällen und Behinderungen.
- Die anstehenden Sanierungen müssen mit der Verlängerung der Schleusenkammern verknüpft werden.
- Ansonsten wird der Neckar als Wasserstraße von Mannheim, Heidelberg über Heilbronn nach Stuttgart und der Güterverkehr für die angrenzenden Wirtschaftsregionen vom Bundeswasserstraßennetz abgekoppelt.
- Die maximale Größe der auf dem Neckar fahrenden Binnenschiffe ist durch die Abmessungen der 27 Schleusen festgelegt, die 110 m lang und 12 m breit sind.
- Sie folgen einander im Abstand von etwa 10 km.
- 26 der 27 Schleusen müssen verlängert werden.
- Die Streckenlänge der Bundeswasserstraße Neckar beträgt 203 km.
- Die einzelnen Teilstrecken betragen:

Mannheim – Heilbronn	11 Schleusen	112 km
Heilbronn – Stuttgart	12 Schleusen	76 km
Stuttgart – Plochingen	4 Schleusen	12 km
Gemeindegrenze Wernau/Plochingen		3 km.

Wie ist der Stand der Entwicklung?

- Die Verlängerung der Neckarschleusen ist nicht im Bundesverkehrswegeplan 03.
- Grundlage für die Planungen ist das PLANCO-Gutachten: „Entwicklungspotenziale von Güterschiffen über 110 m Länge (Langfristprognose 2025) und Bewertung erwogener Ausbaumaßnahmen am Neckar (Schleusenkammerverlängerung)“.
- Im Zuge der Vorarbeiten für den BVWP 2003 wurde der Ausbau des Neckars für den Einsatz von 135 m langen Schiffen einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen.

- Als Grundlage der Berechnungen wurde eine auf Basis von Güterverkehrsverflechtungen des Jahres 1997 verkehrszweigübergreifend erstellte Güterverkehrsprognose mit dem Prognosejahr 2015 herangezogen.
- Dieses Gutachten wurde im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest von PLANCO Consulting GmbH, Essen im Februar 2006 erstellt.
- Das Gutachten ermittelt ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis mit dem Faktor 1,9.
- Es erfolgte die Aufnahme der Schleusenverlängerung in den Investitionsrahmenplan 2006–10.
- Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) stellte vor dem Forum der Binnenschifffahrt die Ergebnisse der Voruntersuchung und einen Zeitplan am 20. März 2007 vor. Dem Land Baden-Württemberg waren diese schon vorher vorgestellt worden.
- Der Bund plant, 26 der 27 Schleusen auf 140 m zu verlängern (die Schleuse Freudenheim weist bereits diese Länge auf). Für die Schleusenverlängerungen, für andere Arbeiten an der Strecke, die für den Betrieb mit 135 m-Schiffen notwendig sind, für ökologische Ausgleichsmaßnahmen sowie für die Bauleitung fallen nach einer Schätzung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Kosten in Höhe von insgesamt rund 183 Mio. Euro an. Der Schleusenverlängerung nicht zurechenbar sind ohnehin fällige technische Ersatzmaßnahmen, die nochmals mit geschätzten 192 Mio. Euro zu Buche schlagen.

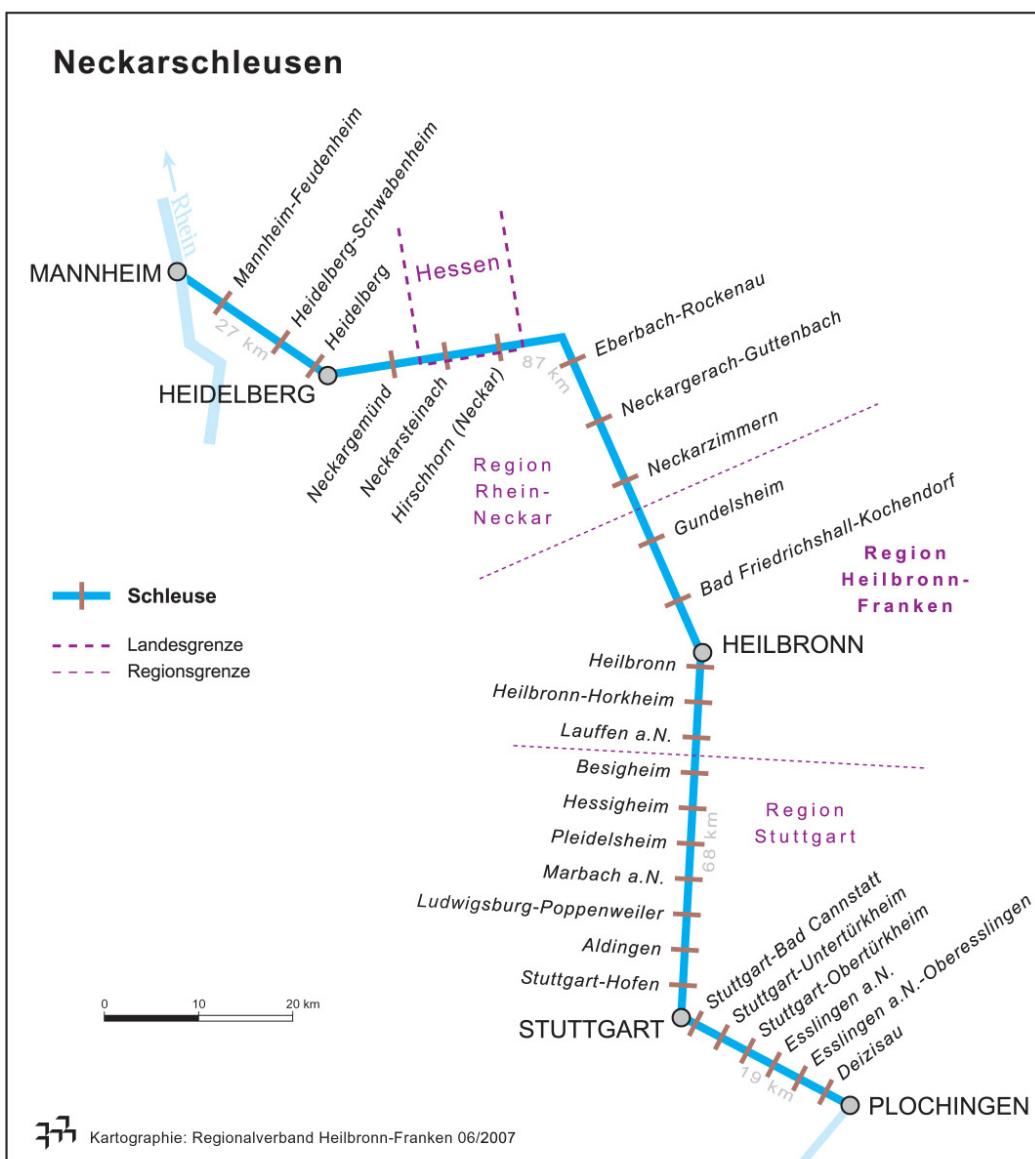
Was unternehmen die Betroffenen?

- Resolution von über 80 Gebietskörperschaften, Unternehmen etc. von 09/2005 über das Forum Binnenschifffahrt.
- Resolution der IHK Heilbronn-Franken Vollversammlung vom 26. Juli 2005 zum Ausbau der Binnenwasserstraße Neckar.
- Angebot von Heilbronner Unternehmen an die Landesregierung, Planstellen für die Ausplanung zu finanzieren. Das Land hat dieses Angebot aus rechtlichen Gründen abgelehnt.

Wer ist für die Umsetzung zuständig?

- Die dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nachgeordnete Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) obliegen hinsichtlich der Infrastruktur im Wesentlichen folgende Hoheitsaufgaben:
 - Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen, Ausbau (wesentliche Umgestaltung).
 - Neubau von Bundeswasserstraßen einschließlich der behördlichen Genehmigungsverfahren (Planfeststellung / Plangenehmigung).
- Der Bund ist Eigentümer des Neckars.
- Als Oberbehörden gehören zur WSV die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe, die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest (WSD SW), Mainz.
- Im Zuständigkeitsbereich der WSD SW liegt auch der Neckar von Plochingen bis Mannheim.
- Den 7 Wasser- und Schifffahrtsdirektionen sind als Unterinstanz insgesamt 39 Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) und 6 Wasserstraßenbauämter nachgeordnet.

- Das WSA Heidelberg ist eine Ortsbehörde der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und betreut den Neckar als Wasserstraße von Mannheim bis Heilbronn-Horkheim.
- Aufgaben des Amtes sind u.a. der Betrieb der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen innerhalb des Zuständigkeitsbereiches, die bauliche Unterhaltung des Flusses einschließlich seiner Ufer und seiner Betriebsanlagen, die Durchführung von Investitionsmaßnahmen zur Erhaltung, Bestandssicherung und verkehrlichen Verbesserung der Bundeswasserstraße Neckar.
- Infolge des hohen Alters der Schifffahrtsanlagen und durch die starke Beanspruchung seitens der gewerblichen Schifffahrt steht das WSA vor umfangreichen Ersatzmaßnahmen.
- Hierfür verfügt das Amt über eine Neubaugruppe, welche diese Maßnahmen vorbereitet und in Zusammenarbeit mit den Sonderstellen der WSV (BAW, BfG), Fachbüros und Fachfirmen abwickelt.
- Ziel ist es, in den nächsten zwei Jahrzehnten die Anlagen für weitere 50 Jahre so zu ertüchtigen, dass sie den betrieblichen Belastungen ohne Einschränkungen gewachsen sind.



Containerterminal Heilbronn



Schiene, Straße, Wasser intelligent vernetzen

- Wirtschaftliches Wachstum führt zu signifikanten Zuwächsen im Straßengüterverkehr.
- Dies verschlechtert die Erreichbarkeit der Produktions- und Absatzstandorte.
- Gleichzeitig steigen die Ansprüche der Wirtschaft an die Transportqualität.
- Dies bedingt neue logistische Dienstleistungen und Infrastrukturen für den Güterverkehr.
- Trimodalität ist die Voraussetzung für die Bewältigung der Gütermengen von morgen.
- Trimodal heißt, Bahn, Schiff und Lkw innerhalb der Transportketten zu verbinden.
- Die Bündelungen von Güterströmen macht Bahn- und Schiffstransporte wirtschaftlich.
- In Heilbronn-Franken fehlt noch eine Systemlösung für den kombinierten Ladungsverkehr.
- Die PROGNOS-Studie stellte einen erheblichen Rückzug der DB Cargo aus der Fläche fest.
- Der Güterverkehr wird fast vollständig mittels Lkw realisiert.
- Der Containerverkehr wird in Zukunft erhebliche Zuwächse haben.
- Der Heilbronner Hafen ist prädestiniert für ein Containerterminal.
- Im Binnenhafen können die Vorteile aller Verkehrsträger optimal genutzt werden.
- Der Heilbronner Hafen ist der drittgrößte Binnenhafen in Baden-Württemberg.
- Ein solcher trimodaler Umschlagpunkt lässt mehr kombinierten Verkehr zu.
- Containerterminals ermöglichen optimale nationale und internationale Transportketten.

1. Aktionsplan 2007: Verkehrsinfrastruktur in der Region Heilbronn-Franken

Containerterminal Heilbronn				
Inbetriebnahme eines trimodalen Containerterminals im Heilbronner Hafen bis 2009.				
Aktionen	Forderungen	Adressaten	Maßnahmen	Bis wann?
1. Koordinator benennen	Auf Seiten der Region Heilbronn-Franken muss ein einheitlicher Ansprechpartner benannt werden, der für die Koordination des Containerterminals zuständig ist.	▪ OB H. Himmelsbach	Zustimmung und Beschluss der Versammlung zum vorgeschlagenen Koordinator	10/2007
2. Betreibergesellschaft einrichten	Gründung einer Betreibergesellschaft unter Federführung der HVG und Beteiligung regionaler Partner.	▪ Heilbronner Versorgungs GmbH (HVG)	Ausschreibung des Betreibers durch die Heilbronner Versorgungs GmbH.	10/2007
3. KV-Potenziale mobilisieren	Vermarktung des Containerterminals und Erfassung konkreter Potenziale für kombinierte Verkehre (KV) der Marktbeteiligten (Verlader, Hafen, Speditionen, Verkehrsträger)	▪ Heilbronner Versorgungs GmbH (HVG) ▪ IHK-Arbeitskreis Logistik	Auswertung der bisherigen Umfrage, weiteren Bedarf erheben.	11/2007
4. Finanzierung sicherstellen	Zeitnaher Zusage einer finanziellen Förderung durch den Bund.	▪ Wasser- und Schifffahrtsdirektion West in Münster ▪ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)	Förderzusage einfordern.	11/2007

Aktionen	Forderungen	Adressaten	Maßnahmen	Bis wann?
5. Politische Unterstützung einfordern	Von Bundesregierung die finanzielle Förderung fordern und Landesregierung um Unterstützung bitten.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Landesregierung Baden-Württemberg ▪ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 	Spitzengespräche mit Ministerpräsident und Fachministern führen, Abgeordnete einbinden und Verhandlung mit BMVBS-Staatssekretärin Karin Roth führen.	11/2007
6. Erste Ausbaustufe realisieren	Zeitnahe Bau und Inbetriebnahme des Containerterminals.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ▪ Heilbronner Versorgungs GmbH (HVG) 	Umsetzung durch die Heilbronner Versorgungs GmbH	06/2009
7. Zweite Ausbaustufe vorbereiten	Planung der zweiten Ausbaustufe durchführen.	▪ Heilbronner Versorgungs GmbH (HVG)	Einleiten der Planung durch die Heilbronner Versorgungs GmbH.	12/2009

Zahlen, Daten, Fakten Containerterminal Heilbronn



Wieso brauchen wir ein Containerterminal?

- Der Heilbronner Hafen ist der drittgrößte Binnenhafen in Baden-Württemberg und der siebtgrößte in Deutschland.
- Mit 4,7 Mio. t (2006) werden in Heilbronn 55 Prozent des Neckar-Jahresumschlages realisiert.
- Derzeit werden vor allem Massenschüttgüter, wie Salz und Kohle über den Hafen Heilbronn umgeschlagen.
- Der Zuwachs des Containerverkehrs ist bedingt durch die zunehmende internationale Arbeitsteilung.
- Hier kommt den Dienstleistungsbereichen Logistik und Transport eine immer wichtigere Rolle zu.
- Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Sicherheit - ein gutes Zusammenspiel der Verkehrsträger und kombinierten Verkehre erfordern dringend einen Umschlagknoten, der Schiene, Wasserstraße und Straßennetz verknüpft.
- Ein solcher trimodaler Umschlagpunkt im Heilbronner Hafen lässt mehr kombinierten Verkehr zu und ist eine zukunftsweisende, sinnvolle Investition in die Infrastruktur der Region.
- Die Analyse ergab einen bedeutenden Rückzug der DB Cargo aus der Fläche.
- Der Güterverkehr wird fast vollständig mittels Lkw realisiert.
- Mit der Reaktivierung der Eisenbahnen können Möglichkeiten bestehen, für spezifische Nachfragesegmente den Eisenbahngütertransport zu nutzen.
- Eine ähnliche Herausforderung besteht für den Hafenstandort Heilbronn, der langfristig nur durch den Ausbau des Neckars wettbewerbsfähig bleiben wird.
- Mit der breiten Verwendung von Standardcontainern als Transportbehälter seit den 1960er Jahren wurden zunehmend Schiffe und Häfen für den Containerumschlag und -transport ausgerüstet.

Wie ist der Stand der Entwicklungen?

- Im Regionalplan Heilbronn-Franken 2020 ist die Weiterentwicklung des Hafenstandortes Heilbronn als überregionaler Verkehrsknoten unter Einbeziehung eines Containerumschlages festgelegt.
- Die Potenzialstudie zum „Container-Terminal Hafen Heilbronn“ von CTI Consult vom Oktober 2005 kam zu einem positiven Gesamtergebnis und dem Prädikat Förderfähigkeit.
- Mit der „Förderrichtlinie Kombinierte Verkehre (KV) hat die Bundesregierung die Möglichkeit geschaffen, öffentliche Fördermittel für den Bau von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs einzurichten.
- Von der HVG wurde ein entsprechender Förderantrag gestellt.
- Die Investitionen betragen ca. 10 Mio. Euro netto, davon wären max. 8,5 Mio. Euro netto Bundeszuschuss.

- Geplant ist, dass über 50.000 Container pro Jahr im Endausbau umgeschlagen werden können.
- Zusammen mit dem Terminal wird eine Schiffsanlegestelle für 135 m-Schiffe und ein Bahnanschluss gebaut.
- Im ersten Bauabschnitt sind 22.600 qm geplant.
- Vorgesehen ist dann später eine Erweiterung um 45.000 qm.

Was unternehmen die Verantwortlichen?

- Gesprächsrunde zur Nutzung und Notwendigkeit eines trimodalen Containerterminals mit Vertretern der Stadt Heilbronn, des Hafens Heilbronn und der verladenden Wirtschaft auf Einladung der IHK Heilbronn-Franken im Mai 2006.
- Einreichung der Unterlagen für den Ausbau in zwei Stufen bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) durch die Heilbronner Versorgungs GmbH (HVG) im August 2006.
- Um vorzeitig mit der Ausführungsplanung für das Containerterminal beginnen zu können, wurde von der HVG bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die sogenannte Unbedenklichkeitserklärung beantragt.
- Die WSV West, Münster hat Mitte September 2007 dem vorzeitigen Beginn der Maßnahme „Containerterminal Heilbronn“ zugestimmt.

Wer ist für die Umsetzung zuständig?

- Die Heilbronner Versorgungs GmbH (HVG) ist Betreiberin des Heilbronner Hafens.
- Gesellschafter der HVG sind zu 74,9 Prozent die Stadtwerke Heilbronn GmbH und zu 25,1 Prozent die Energie Baden-Württemberg Regional AG.
- Der dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nachgeordnete Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) obliegen hinsichtlich der Infrastruktur im Wesentlichen folgende Hoheitsaufgaben:
 - Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen, Ausbau (wesentliche Umgestaltung).
 - Neubau von Bundeswasserstraßen einschließlich der behördlichen Genehmigungsverfahren (Planfeststellung / Plangenehmigung).

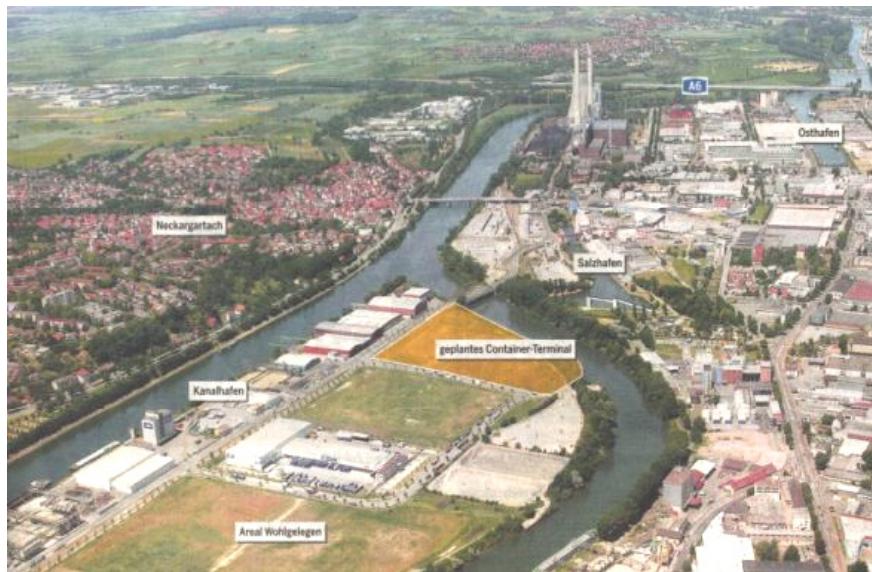


Foto:Archiv/Werner Kuhnle

Murrbahn (Stuttgart – Crailsheim)



Beschleunigung durch zweispurigen Ausbau

- Die Murrbahn ist ein Teilstück der kürzesten Strecke zwischen Stuttgart und Nürnberg.
- Der Knoten Crailsheim stellt die Verbindung zum Fernverkehr in Richtung Nürnberg her.
- Schwäbisch Hall – Hessental wurde zum Knoten mit der Hohenlohebahn ausgebildet.
- 1996 wurde der Streckenabschnitt Backnang – Crailsheim elektrifiziert.
- Der Abschnitt zwischen Backnang und Schwäbisch Hall – Hessental ist auf einer Strecke von 42,2 km eingleisig.
- Der Güterverkehr ist im Vergleich zu anderen Strecken überdurchschnittlich.
- Das hohe Verkehrsaufkommen und die Eingleisigkeit verursachen lange Fahrtzeiten.
- Von Schwäbisch Hall – Hessental bis Stuttgart Bahnhof dauert die Fahrt 75 Minuten.
- Grund ist die Eingleisigkeit und die Wartezeit von 11 Minuten in Murrhardt.
- Die geplante Ausweichstelle in Fornsbach wurde nicht realisiert.
- Ziel ist es die Fahrtzeit zwischen Schwäbisch Hall – Hessental und Stuttgart auf 60 Minuten zu verkürzen.

1. Aktionsplan 2007: Verkehrsinfrastruktur in der Region Heilbronn-Franken

Murrbahn Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Backnang / Schwäbisch Hall - Hessental				
Aktionen	Forderungen	Adressaten	Maßnahmen	Bis wann?
1. Koordinator benennen	Auf Seiten der Region Heilbronn-Franken muss ein einheitlicher Ansprechpartner benannt werden, der für die Koordination der Murrbahn zuständig ist.	▪ Landrat G. Bauer	Zustimmung und Beschluss der Versammlung zum vorgeschlagenen Koordinator	10/2007
2. Klare Faktenlage schaffen	Mit klarer Faktenlage argumentieren eine Verzahnung der Murrbahn mit Fernverbindungen und Regionalverkehren.	▪ DB Netz AG	Aktuelle Zahlen und Fakten erheben	7/2008
3. Politik zum Handel auffordern	Die politisch Verantwortlichen müssen den Ausbau der Murrbahn unterstützen und konkrete Zu- und Aussagen machen.	▪ Bundes- und Landtagsabgeordnete ▪ Fraktionsspitzen ▪ Ministerpräsident von Baden-Württemberg ▪ Bundesverkehrsminister ▪ Öffentlichkeit ▪ Presse	Resolution und Spitzengespräche	12/2008

Zahlen, Daten, Fakten Murrbahn



Wieso brauchen wir die Murrbahn?

- Die Linie 785 Stuttgart – Schwäbisch Hall – Crailsheim (Murrbahn) – weiter Richtung Nürnberg hatte in der Vergangenheit unter dem Begriff „Franken-Sachsen-Magistrale“ Fernverkehrsbedeutung. Sie ist die kürzeste Verbindung von Karlsruhe über Stuttgart nach Nürnberg, Leipzig/Dresden/Berlin.
- Die Murrbahn wurde in den letzten Jahren in Schwäbisch Hall – Hessental zum Knotenpunkt mit der Hohenlohebahn ausgebildet.
- Im Knoten Crailsheim stellt sie Verbindungen zum Fernverkehr in Richtung Nürnberg bzw. Würzburg über Ansbach her; sie hat Anschlüsse über die Remsbahn in Richtung Ulm und über die Tauberbahn Richtung Lauda.
- Im Zuge der Umsetzung von Stuttgart 21 sind Durchmesserlinien von Schwäbisch Hall über den Hauptbahnhof Stuttgart und den Flughafen Stuttgart vorgesehen. Damit wären sehr attraktive Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Flughafen Stuttgart und damit zum nationalen und internationalen Luftverkehr möglich.
- Für die Region Schwäbisch Hall/Hohenlohe gewinnt damit die Murrbahn mit dem Knoten Hessental weiter an Bedeutung.

Wie ist der Stand der Entwicklungen?

- Strecke wurde im Abschnitt Backnang – Crailsheim in den 90-er Jahren elektrifiziert.
- Auf der Strecke findet neben Personenverkehr auch Güterverkehr statt.
- Im Abschnitt Backnang – Schwäbisch Hall – Hessental ist die Strecke eingleisig.
- Das hohe Verkehrsaufkommen (Personen-/Güterverkehr) und der eingleisige Streckenabschnitt haben zur Folge, dass die Fahrzeiten sich „künstlich“ wegen mangelnder Kreuzungsmöglichkeiten verlängern. Derzeit haben Züge z.B. in Murrhardt mehrfach Standzeiten von 11 Minuten. Die Fahrzeiten liegen bei 75 Minuten zwischen Schwäbisch Hall – Hessental und Stuttgart. Angestrebte sind 60 Minuten.
- Die Region Heilbronn-Franken ist einzig und allein über Schienenpersonennahverkehr an das Fernverkehrsnetz angebunden; aufgrund dieser Tatsache ist ein schneller „Zulauf“ des Nahverkehrs auf den Fernverkehr notwendig.
- Auf der Strecke verkehrten früher IR-Zugpaare und D-Züge. Zwischenzeitlich wird nur noch Nahverkehr auf der Strecke betrieben.
- Seit langem ist es die Forderung des Landkreises Schwäbisch Hall und auch selbsterklärtes Ziel des Landes die Strecke durch schnelle Fahrzeiten attraktiver zu machen. Ziel ist es die Fahrzeiten zwischen Stuttgart und Schwäbisch Hall – Hessental auf 60 Minuten reduzieren zu können. Dies scheitert bislang an mangelnden Kreuzungsmöglichkeiten auf dem eingleisigen Abschnitt Backnang / Schwäbisch Hall – Hessental.
- Die in den 90-er Jahren durchgeföhrte Elektrifizierung hatte keine Verkürzung der Fahrzeiten zur Folge. Die regelmäßige Fahrzeit liegt bei rund 70 Minuten.

Was unternehmen die Verantwortlichen?

- Regionalplan Heilbronn-Franken 2020 enthält den zweigleisigen Ausbau als Ziel.
- Der Nahverkehrsplan des Landkreises Schwäbisch Hall enthält unter den Leitvorstellungen zur Entwicklung des ÖPNV/SPNV den zweigleisigen Ausbau als Ziel um lange Wartezeiten und Verspätungen zu verhindern und attraktive, schnelle Verbindungen zu schaffen.
- Der Murrtalverkehrsverband als kommunaler Interessenverband entlang der Strecke unterstützt das Bestreben.
- Eine Unterschriftenaktion im Jahre 1999 zum zweigleisigen Ausbau hat eine beeindruckende Resonanz in der Öffentlichkeit ausgelöst. Mit rund 28.000 Unterschriften hat die Bevölkerung das Bestreben nachdrücklich unterstützt.

Wer ist für die Umsetzung zuständig?

- Das Innenministerium Baden-Württemberg ist für die Hauptaufgabe Verkehr und Straßenwesen verantwortlich.
- Die Abteilung 7 „Verkehr“ ist für die strategische Verkehrsplanung und Verkehrsfinanzierung zuständig.
- Die DB Netz AG ist als Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG für die Schieneninfrastruktur verantwortlich.
- Die DB Netz AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen und betreibt einen Großteil des deutschen Schienennetzes.
- Das Unternehmen entstand im Zuge der zweiten Stufe der Bahnreform als Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG.
- Die DB Netz AG tritt durch eine Zentrale (Sitz in Frankfurt am Main) sowie sieben Regionalbereiche (RB) auf.
- Der Standort des Regionalbereiches Südwest ist in Karlsruhe.
- Innerhalb der DB Netz AG ist die Betreiberverantwortung für die Infrastruktur an so genannte Geschäftseinheiten (GE) delegiert.
- Die Geschäftseinheiten sind verantwortlich für Investitionen in das Bestandsnetz, sowie für die Instandhaltung sämtlicher übertragener Anlagen.
- Die GE Regionalnetze betreibt sowohl Strecken und Bahnhöfe abseits der großen Magistralen. Hauptaufgabe ist die Sanierung von Streckennetzen die als unwirtschaftlich gelten, bzw. die auf Grund ihrer anspruchsvollen Streckenführung ein besonderes Augenmerk verlangen.

Murrbahn

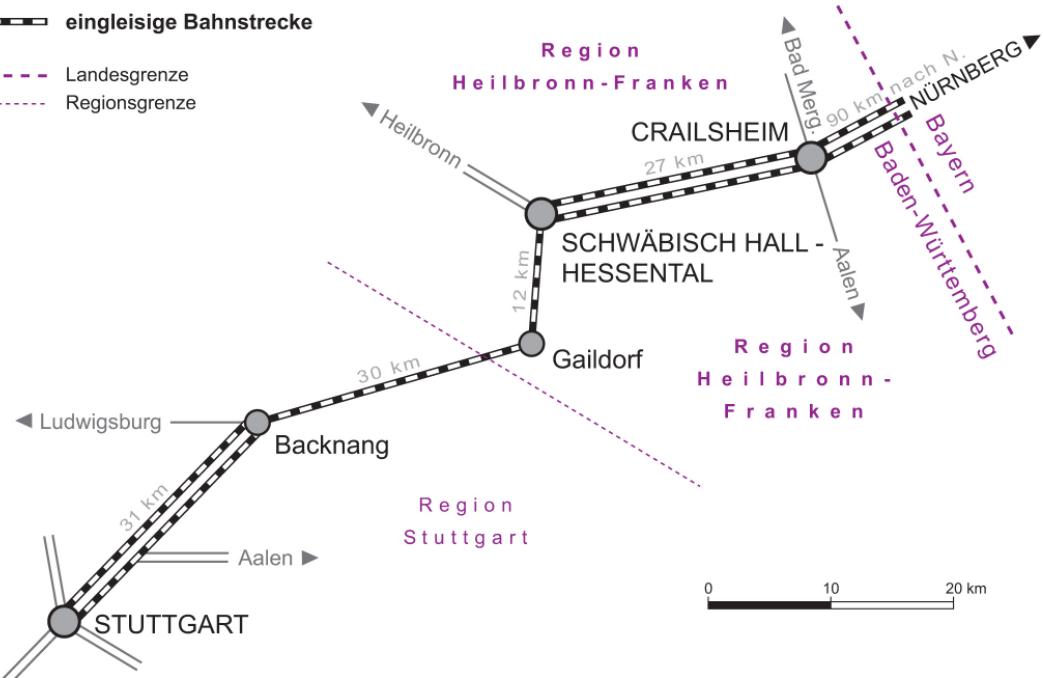
Stuttgart - Schwäbisch Hall/Hessental - Crailsheim (- Nürnberg)

zweigleisige Bahnstrecke

eingleisige Bahnstrecke

Landesgrenze

Regionsgrenze



Kartographie: Regionalverband Heilbronn-Franken 09/2007



1. Aktionsplan Verkehrsinfrastruktur in der Region Heilbronn-Franken

Beteiligte Kreise und Organe

Lenkungsgremium

Gerhard Bauer, Landrat, Landratsamt Schwäbisch Hall	Schwäbisch Hall
Helmut Himmelsbach, Oberbürgermeister, Stadt Heilbronn	Heilbronn
Thomas Philippiak, Präsident, IHK Heilbronn-Franken	Heilbronn
Dieter Schwarz, Schwarz GmbH & Co. KG	Neckarsulm
Prof. Reinhold Würth, 1. Vorsitzender, Bürgerinitiative pro Region Heilbronn-Franken e.V.	Künzelsau

Vorschlag für die Koordinatoren der Themenfelder

Helmut Himmelsbach, Oberbürgermeister, Stadt Heilbronn: Bundesautobahn A6,	Heilbronn
Neckarschleusen, Containerterminal Heilbronn	
Detlef Piepenburg, Landrat, Landratsamt Heilbronn: Frankenbahn	Heilbronn
Gerhard Bauer, Landrat, Landratsamt Schwäbisch Hall: Murrbahn	Schwäbisch Hall

Arbeitskreis

Harry Brunnet, Bürgermeister, Gemeinde Hardthausen	Hardthausen
Tilmann Distelbarth, Geschäftsführer, HEILBRONNER STIMME GmbH & Co. KG	Heilbronn
Reinhard Frank, Landrat, Landratsamt Main-Tauber-Kreis	Tauberbischofsheim
Dr. Ekkehard Hein, Verbandsdirektor, Regionalverband Heilbronn-Franken	Heilbronn
Hannes Krause, Leiter Personal International, Berner GmbH	Künzelsau
Volker Lenz, Bürgermeister, Stadt Künzelsau	Künzelsau
Jürgen Lunemann, Werkleiter, AUDI AG	Neckarsulm
Hermann-Josef Pelgrim, Oberbürgermeister, Große Kreisstadt Schwäbisch Hall	Schwäbisch Hall
Roland Petri, MR, Referat Wirtschaftspolitik, Staatsministerium Baden-Württemberg	Stuttgart
Gerhard Pfander, Hauptgeschäftsführer, Handwerkskammer Heilbronn-Franken	Heilbronn
Ehrhard Steffen, Vorstand, Bausparkasse Schwäbisch Hall AG	Schwäbisch Hall

Expertenkreis

Roland Braun, Werkleiter, Nahverkehr Hohenlohekreis	Künzelsau
Thomas Frahm, Stabstelle Strategie, Stadt Heilbronn	Heilbronn
Hans-Jürgen Friedrich, Geschäftsführer, Kaufland Logistik GmbH & Co. KG	Neckarsulm
Klaus Groninger, Geschäftsführer, WLC Würth-Logistik GmbH & Co. KG	Adelsheim
Gerhard Gross, Geschäftsführer, Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr GmbH	Heilbronn
Bernd Herrmann, Geschäftsführer, Adolf Würth GmbH & Co. KG	Künzelsau
Dr. Ulrich Kowalski, Vorstand, Südwestdeutsche Salzwerke AG	Heilbronn
Christof Krämer, Stellvertreter des Verbandsdirektors, Regionalverband Heilbronn-Franken	Heilbronn
Ingrid Kühnel, Geschäftsführerin, Kreisverkehr Schwäbisch Hall GmbH	Schwäbisch Hall
Andreas Kühner, Geschäftsführer, Internationales Reisebüro GROSS	Heilbronn
Kai Nandelstaedt, Bereichsleiter, Reederei Schwaben GmbH	Heilbronn
Claus-Jürgen Renelt, Wirtschaftsförderung, Stadtbahn, ÖPNV, Landratsamt Heilbronn	Heilbronn
Roland Rüdinger, Geschäftsführer, Rüdinger Spedition GmbH	Krautheim
Ekkehard Schneider, Vorstandsvorsitzender, Arbeitgeberverband Region Franken e.V.	Heilbronn
Dr. Heiko Schnell, Wirtschaft, ÖPNV, Tourismus, Landratsamt Main-Tauber-Kreis	Tauberbischofsheim
Horst Schüll, Geschäftsführer, Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH	Schwäbisch Hall
Erwin Tiroke, Zentrale Steuerung/Controlling, Landratsamt Schwäbisch Hall	Schwäbisch Hall
Wolfgang Feger, Hafen/ Industrie- und Hafenbahn Heilbronner Versorgungs GmbH	Heilbronn
Michael Vaporis, Leiter Versand Neckarsulm, AUDI AG	Neckarsulm

Partner des Pakt Zukunft

WIRTSCHAFT (7)

AUDI Aktiengesellschaft
Berner GmbH
ebm-papst Mulfingen GmbH & Co. KG
HEILBRONNER STIMME GmbH & Co. KG
Illig Maschinenbau GmbH & Co. KG
Schwarz GmbH & Co. KG
Adolf Würth GmbH & Co. KG

INSTITUTIONEN (14)

Arbeitgeberverband Heilbronn-Franken e. V.
ARKUS gGmbH, Heilbronn
Berufsakademie Mosbach
Bürgerinitiative pro Region Heilbronn-Franken e. V.
Diakonisches Werk Stadt- und Landkreis Heilbronn
Fachhochschule Schwäbisch Hall
Handwerkskammer Heilbronn-Franken
heilbronn business school
Hochschule Heilbronn
IHK-Zentrum für Weiterbildung GmbH
Industrie- und Handelskammer Heilbronn-Franken
Regionalverband Heilbronn-Franken
SÜDWESTMETALL, BG Heilbronn/Region Franken
Wirtschaftsjunioren Heilbronn-Franken e.V.

STADT HEILBRONN (1)

Stadt Heilbronn

LANDKREISE (4)

Landratsamt Heilbronn
Landratsamt Hohenlohekreis
Landratsamt Schwäbisch Hall
Landratsamt Main-Tauber-Kreis

GROÙE KREISSTÄDTE (9)

GroÙe Kreisstadt Bad Mergentheim
GroÙe Kreisstadt Bad Rappenau
GroÙe Kreisstadt Crailsheim
GroÙe Kreisstadt Eppingen
GroÙe Kreisstadt Mosbach
GroÙe Kreisstadt Neckarsulm
GroÙe Kreisstadt Öhringen
GroÙe Kreisstadt Schwäbisch Hall
GroÙe Kreisstadt Wertheim

STÄDTE MIT KREISSITZ (2)

Stadt Künzelsau
Stadt Tauberbischofsheim

LANDKREIS HEILBRONN (33)

Gemeinde Abstatt
Stadt Bad Friedrichshall
Stadt Bad Wimpfen
Stadt Brackenheim
Gemeinde Cleeborn
Gemeinde Eberstadt
Gemeinde Erlenbach
Gemeinde Flein
Stadt Güglingen
Gemeinde Hardthausen
Gemeinde Ittlingen
Gemeinde Jagsthausen
Gemeinde Kirchardt
Gemeinde Langenbrettach
Stadt Lauffen a. N.
Gemeinde Lehrensteinsfeld
Gemeinde Leingarten
Gemeinde Massenbachhausen
Stadt Möckmühl
Stadt Neudenau
Stadt Neuenstadt a. K.
Gemeinde Nordheim

Gemeinde Obersulm
Gemeinde Offenau
Gemeinde Pfaffenhofen
Gemeinde Roigheim
Stadt Schwaigern
Gemeinde Siegelsbach
Gemeinde Untereisesheim
Gemeinde Unterguppenbach
Stadt Weinsberg
Gemeinde Wüstenrot
Gemeinde Zaberfeld

HOHENLOHEKREIS (12)

Gemeinde Dörzbach
Stadt Forchtenberg
Stadt Ingelfingen
Stadt Krautheim
Gemeinde Kupferzell
Gemeinde Mulfingen
Stadt Neuenstein
Stadt Niedernhall
Gemeinde Pfedelbach
Gemeinde Schöntal
Stadt Waldenburg
Gemeinde Zweiflingen

LANDKREIS SCHWÄBISCH HALL (27)

Gemeinde Blaufelden
Gemeinde Braunsbach
Gemeinde Bühlertann
Gemeinde Bühlerzell
Gemeinde Fichtenau
Gemeinde Fichtenberg
Gemeinde Frankenhardt
Stadt Gaildorf
Stadt Gerabronn
Stadt Ilshofen
Stadt Kirchberg
Gemeinde Kreßberg
Stadt Langenburg
Gemeinde Mainhardt
Gemeinde Michelbach
Gemeinde Michelfeld
Gemeinde Oberrot
Gemeinde Obersontheim
Gemeinde Rosengarten
Gemeinde Rot am See
Gemeinde Satteldorf
Stadt Schrozberg
Gemeinde Sulzbach-Laufen
Gemeinde Untermünkheim
Stadt Vellberg
Gemeinde Wallhausen
Gemeinde Wolpertshausen

MAIN-TAUBER-KREIS (13)

Gemeinde Ahorn
Gemeinde Assamstadt
Stadt Boxberg
Stadt Creglingen
Stadt Freudenberg
Gemeinde Großrinderfeld
Stadt Grünsfeld
Gemeinde Igersheim
Gemeinde Königheim
Stadt Külsheim
Stadt Niederstetten
Stadt Weikersheim
Gemeinde Wittighausen

Impressum

Pakt Zukunft

c/o Industrie- und Handelskammer
Heilbronn-Franken
Ferdinand-Braun-Straße 20
74074 Heilbronn
Telefon: 07131 9677-300
Internet: www.paktzukunft.de

Peter Schweiker, Sabine Schmälzle

9. Oktober 2007