



Beschlussvorlage

Amt: 61 Stehr & IGZ	Datum: 11.09.2018	Az.: - 0692/MS	Drucksache Nr.: 62/2018
------------------------	-------------------	----------------	-------------------------

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Haupt- und Personalausschuss	08.10.2018	vorberatend	nichtöffentlich	
Gemeinderat	15.10.2018	beschließend	öffentlich	

Beteiligungsvermerke

Amt	IGZ	OB-Büro	20			
Handzeichen						

Eingangsvermerke

Oberbürgermeister	Erster Bürgermeister	Bürgermeister	Haupt- und Personalamt Abt. 10/101	Kämmerei	Rechts- und Ordnungsamt

Betreff:

Güterverkehrsterminal (GVT) Lahr
- Projektierung und Betrieb einer RoLa-Anlage Lahr

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Lahr wirkt selbst und als Gesellschafter der IGZ Raum Lahr GmbH neben der Realisierung einer Anlage des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) auf die Umsetzung einer RoLa-Anlage des begleiteten kombinierten Verkehrs zwischen der Bundesautobahn 5 und dem Zweckverbandsgelände IGP hin.

BERATUNGSERGEBNIS	Sitzungstag:	Bearbeitungsvermerk	
<input type="checkbox"/> Einstimmig <input type="checkbox"/> lt. Beschlussvorschlag <input type="checkbox"/> abweichender Beschluss (s. Anlage)		Datum	Handzeichen
<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit Ja-Stimmen Nein-Stimmen Enthalt.			

Begründung:

Ausgangslage

Die am 28. Januar 2016 vom Bundestag beschlossene autobahnparallele Trassierung der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel bietet die Möglichkeit im Bereich des Flughafenareals Lahr, zwischen der Bundesautobahn 5 und dem Zweckverbandsgelände IGP, ein Umschlagterminal für den kombinierten Verkehr zu errichten. Ein solches Terminal kann sowohl für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) als auch für den begleiteten kombinierten Verkehr (Rollende Landstraße/ RoLa) realisiert werden.

Durch die Festlegung eines GVTs als Ziel der Raumplanung im Regionalplan ist die Stadt angehalten, dieses Ziel im Rahmen ihrer Planungshoheit zu befördern und anzustreben. Als grundsätzliches Ziel der Stadt Lahr wurde dies bereits am 10.11.2014 vom Gemeinderat beschlossen.

Bei einer Anlage der Rollenden Landstraße (RoLa) im alpenquerenden Transitverkehr Nord-Süd werden LKW von der Straße auf die Schiene auf Niederflur-
Tragwagen verladen. Während die LKW auf der Schiene durch die Schweiz befördert werden, verschafft die RoLa den Fahrern Ruhezeiten im mitgeführten Begleitwagen. Nacht- und Wochenendfahrverbote können somit ebenfalls überbrückt werden. Mit der RoLa können vor allem die Straßentransporte auf die Schiene verlagert werden, die aus logistischen Gründen nicht über den unbegleiteten kombinierten Verkehr (Containertransport) abgewickelt werden können. Dies gilt insbesondere für zeitkritische Güter. Der Betrieb der RoLa ist ein Zugsystem, welches nur als Gesamtheit seine Funktionalität (u.a. Terminal, Rollmaterial, Bahntransportleistung und Vermarktung) entfalten kann.

Eines der Hauptanliegen der schweizerischen Verkehrspolitik ist es, den alpenquerenden Güterschwerverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Um eine solche Verlagerung von der Straße auf die Schiene erreichen zu können, wird im Transitverkehr durch die Schweiz u.a. die RoLa angeboten, welche aktuell vom Schweizer Staat beauftragt und bislang auch subventioniert wird. Der Schweizer Staat beabsichtigt die Subventionierung per 2024 aufzuheben, also noch vor der Realisierung des 3. und 4. Gleises. Bis dahin sollen die Subventionen für den kostendeckenden RoLa-Betrieb deutlich reduziert und Entscheidungen über zusätzliche Investitionen in neues Wagenmaterial und neue Verladeterminale getroffen werden.

Im Hinblick auf die Erreichung des Verlagerungsziels und der Wirtschaftlichkeitssteigerung ist daher eine deutliche Angebotssteigerung auf der RoLa erforderlich. Die aktuell in Freiburg betriebene Verladeanlage für den alpenquerenden RoLa-Verkehr durch die Schweiz lässt keine Langzüge mit 750 m zu. Ungeachtet dessen weist die Anlage ohnehin nur eingeschränkte und nicht erweiterbare Verladekapazitäten auf. Mit der heutigen Infrastruktur am Standort Freiburg können auch zukünftig keine wirtschaftlich tragbaren Lösungen abgebildet werden (z.B. keine Verladung von Langzügen mit 750 m Zuglänge). Zudem führt die Anfahrt des Terminals durch das Stadtgebiet Freiburg und liegt auch aus städteplanerischer Sicht ungünstig.

Für die nachhaltige Fortführung der RoLa muss daher u.a. ein neuer Terminalstandort mit entsprechender Infrastruktur im Raum Freiburg-Karlsruhe gefunden werden. Damit Lahr perspektivisch als RoLa-Standort betrachtet werden kann, ist eine Absicht durch die Stadt zu erklären, eine RoLa-Anlage als Teil eines Güterverkehrsterminals realisieren zu wollen.

Im vorgesehenen GVT-Bereich besteht die Möglichkeit, durch Anlagenbündelung flächensparend ein Verladeterminale für die RoLa zu realisieren, ohne Siedlungsgebiete durchfahren zu müssen. Eine Verlagerung der Aufkommensmengen des bestehenden RoLa-Terminals in Freiburg ist für Lahr auch insofern interessant, als dass dies eine Möglichkeit bieten würde, Langzüge zu verladen und zusätzlichen Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen, um so das Verlagerungsziel wirkungsvoll zu unterstützen sowie den nachhaltigen Betrieb der RoLa durch die Schweiz zu sichern. Aufgrund der Abhängigkeit des Baus der autobahnparallelen Trasse könnte ein Terminal wohl nicht vor 2035 realisiert werden.

Gegenstand dieser Beschlussvorlage ist es daher, auf dem Weg der Realisierung eines Güterverkehrsterminals (GVT), die Möglichkeit eines RoLa-Terminals in Lahr mit in die Umsetzung einzubeziehen. Dies kann für Lahr eine besondere Chance insbesondere für den wirtschaftlichen Betrieb der Gesamtanlage darstellen.

Projektierung/ Ziel

Ziel soll es sein, dass ein potentieller RoLa-Betreiber zwischen Deutschland und Italien auf dem Areal eine Terminal-Anlage für das Ver- und Entladen von Lastwagen mit den zugehörigen Nebenanlagen wie Check-in-Gebäude, Werkstätten, Abstellfläche und Gleisen etc. projektiert, realisiert und betreibt. Die Terminal-Anlage soll über eine Anschlussweiche an die von der DB Netz AG zur Verfügung gestellten Bahnanlagen angeschlossen werden.

Grundstückssicherung

Die Stadt Lahr beabsichtigt, die für die Erstellung solcher oder ähnlich gelagerter Bahnanlagen inkl. Nebenanlagen und Schnittstellen erforderlichen Grundstücke (inkl. der in Privateigentum stehenden Liegenschaften) für mögliche Projektträger im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu sichern.

Anlage

- Der Betrieb und die Nutzung der Terminal-Anlage sollen ausschließlich durch einen potentiellen Betreiber der RoLa erfolgen.
- Die Terminal-Anlage soll durch eine nach Süden ausgerichtete Anschlussweiche direkt oder indirekt mit den DB-Anlagen verbunden werden.
- Die vor- und nachgelagerten Bahnanlagen inkl. Nebenanlagen und der Anschluss an den Vorbahnhof sollen dem RoLa-Betreiber diskriminierungsfrei und in ausreichender Kapazität zur Verfügung stehen.
- Die Realisierung einer solchen oder ähnlich gelagerten Terminal-Anlage inkl. Nebenanlagen und Schnittstelle soll schnellstmöglich erfolgen.

Um die Konkretisierung und die Planung einer (RoLa-)Anlage am Standort Lahr voran zu treiben, befinden sich die Stadt Lahr und die IGZ GmbH im Austausch mit potentiellen Betreibern.

Der Schweizer Staat plant im Jahr 2020 Zukunftsentscheidungen zum Betrieb der RoLa zu treffen. Die entsprechenden Vorarbeiten hierzu müssen bis Ende 2018 erfolgt sein.

Tilman Petters

Sabine Fink

Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzuteilen. Ein befangenes Mitglied hat in der öffentlichen Sitzung den Verhandlungstisch, in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1 – 5 Gemeindeordnung zu entnehmen.