



Beschlussvorlage

Amt: 61 Stehr & IGZ	Datum: 11.09.2018	Az.: - 0692/MS	Drucksache Nr.: 175/2018
------------------------	-------------------	----------------	--------------------------

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
- Grundsatzbeschluss zur Realisierung
- Arbeitsaufträge zur weiteren Vorbereitung des Projekts

Beschlussvorschlag:

Hinsichtlich einer Realisierung eines Güterverkehrsterminals (GVT) Lahr werden folgende Maßnahmen und Strategieansätze festgelegt:

1. Die Stadt Lahr wirkt im Rahmen ihrer Möglichkeiten und Beteiligungen auf die Realisierung eines GVTs Lahr hin. Sie erklärt dies als Entwicklungsziel.
2. Die Stadt Lahr als Planungsträgerin in bestimmten Bereichen nimmt die Entwicklung eines GVTs als verbindliches Planungsziel auf und wirkt auf eine Umsetzung des Raumordnungsplanes hin.
3. Zur Umsetzung der allgemeinen Beschlüsse und Ziele zur Realisierung eines GVTs werden von der Verwaltung konkrete Strategien, Arbeitspakete und Maßnahmen entwickelt.
4. Die Industrie und Gewerbezentrum Raum Lahr GmbH (IGZ) wird beauftragt, die Stadt dabei zu unterstützen. Ein Dienstleistungsvertrag wird vorbereitet.
5. Angesichts der langen Zeiträume soll eine möglichst große Bandbreite von Entwicklungsoptionen offengehalten werden. Diese sollen neben Zielen der Wirtschaftsentwicklung auch die Einhaltung der Nachhaltigkeitsziele der Stadt insbesondere den schonenden Umgang mit Boden verfolgen und vor allem den betroffenen Eigentümern eine möglichst verlässliche Perspektive bieten.
6. In den kurz-, mittel- und langfristigen Finanzplanungen sollen diese Ziele vordringlich zur Umsetzung abgesichert werden und entsprechende Haushaltsstellen in die Haushalte der Stadt Lahr eingestellt werden. Der konkrete Mittelbedarf ist in maßnahmen- und strategiebezogenen Vorlagen darzulegen.

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:

I. Grundsatzpapier

Auf dem Weg hin zur Realisierung eines GVTs sind äußerst vielfältige Einzelthemen aus verschiedenen Fachdisziplinen auch perspektivisch zu verfolgen. In diesem als Beschlussvorlage ausgearbeiteten Grundsatzpapier werden diese Einzelthemen aufgezeigt, Maßnahmen und Strategieansätze beschrieben und der Verwaltung Handlungsaufträge vorgegeben bzw. Handlungsrahmen eingeräumt. Die Einzelthemen werden zu einem späteren Zeitpunkt anlassbezogen vertieft und Gegenstand eigenständiger Beratungs- und Entscheidungsvorlagen sein; also Grundlage für Entscheidungsfindungen / Beschlüsse bei der Stadt Lahr / IGZ GmbH / Zweckverband IGP sein.

II. Ausgangslage

Am 6. September 1996 haben der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements der Schweiz und der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland eine Vereinbarung zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz geschlossen. Eine der wichtigsten Maßnahmen auf deutscher Seite, die in der Vereinbarung festgehalten wurde, ist der viergleisige Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel.

Vor dem Hintergrund des steigenden Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene sowie der Tatsache, dass im Bereich zwischen Karlsruhe und Basel für den Kombinierten Verkehr, also die Verbindung von Güterverkehren auf der Straße und Schiene, keine direkte Zugangsmöglichkeit zum Nord-Süd-Schienenverkehr besteht, stellt sich die Frage, ob im Raum Lahr ein Terminal für den Kombinierten Verkehr ergänzend zur Entwicklung der Industrie- und Gewerbeflächen auf dem Gebiet des Flughafenareals (startkLahr) bzw. auf den Flächen zwischen ZV-Areal und BAB erstellt werden kann (technische Machbarkeit) und ob sein Einzugsbereich ein genügend großes Frachtpotenzial für ein solches Terminal aufweisen kann (wirtschaftliche Machbarkeit). Mit dieser Frage setzte sich die Stadt Lahr im Rahmen ihrer Teilnahme am Projekt "CODE24", das im Rahmen des Interreg IVB NWE-Förderprogramms von 2012-2014 durchgeführt wurde, auseinander. Die Ergebnisse hielt das Büro Ernst Basler + Partner (EBP) im Oktober 2014 in einer Machbarkeitsstudie mit dem Titel „Güterverkehrsterminal im Logistik-Leistungszentrum Lahr (LLZ Lahr)“ fest.

Diese Studienergebnisse haben die Stadt Lahr darin bestätigt, das Projekt GVT, aber auch die Entwicklung des gesamten Rhein-Alpen Korridors gemeinsam mit weiteren Akteuren entlang des Korridors voranzutreiben und geeignete Maßnahmen hierfür zu ergreifen. So engagiert sich die Stadt Lahr seit 2015 nicht nur als Gründungsmitglied beim Europäischen Verbund für Territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) "Rhein-Alpen Korridor", sondern beteiligt sich zudem am EU-Förderprojekt "ERFLS" (European Rail Freight Line System), im Rahmen dessen Möglichkeiten untersucht werden, im gleichen Entwicklungskorridor wie CODE24 auf der Schiene ein Liniengütersystem mit Fahrplan ähnlich Personenzügen (Güter-ICE) einzurichten. Ende 2018 soll das Projekt abgeschlossen werden.

Hierbei arbeitet die Stadt Lahr schon immer sehr eng mit der IGZ Raum Lahr GmbH zusammen, welche, sei es als Sub-Partner bei CODE24, als Dienstleister für das ERFLS-Projekt oder als Koordinierungsstelle für das GVT allgemein, die tatsächlichen Aufgaben in Abstimmung mit der Stadt Lahr weitgehend übernimmt.

Doch nicht nur auf der Konzeptionsebene sind die Stadt Lahr und die IGZ Raum Lahr GmbH tätig. So finden bereits seit geraumer Zeit Gespräche mit potenziellen Betreibern eines GVTs

statt, aber auch mit Behörden und Institutionen wie dem Eisenbahnbundesamt, dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, dem Regierungspräsidium Freiburg, dem Landratsamt Ortenaukreis, der DB, verschiedenen Sachverständigen u.v.a.m. Insbesondere vom Verkehrsministerium BW erfährt das GVT Lahr eine starke Unterstützung.

III. Einzelne Handlungsfelder

Nachfolgend wird zu den verschiedenen Einzelthemen ausgeführt.

1.1. Aus- und Neubau der Rheintalbahn (PfA 7.2 – 8.0)

Planungen der DB Netz AG:

Mit dem Beschluss des Bundestages am 28. Januar 2016, die Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel mit zwei neuen Gleisen für den Güterverkehr östlich entlang der BAB 5 auszubauen, wurde eine wesentliche Voraussetzung für die Realisierung eines GVTs in Lahr erfüllt. Die Entscheidung macht eine leistungsfähige Erschließung einer solchen Umschlagsanlage erst möglich.

Seitdem finden regelmäßige Abstimmungsgespräche mit der DB Netz AG statt. Auch wenn eine Realisierung des 3. und 4. Gleises aus heutiger Sicht nicht vor 2035 als umsetzbar erachtet wird, ist es wichtig, bereits heute die notwendigen Planungsschritte einzuleiten und der DB Netz AG für Abstimmungen zur Verfügung zu stehen, damit eine auf den Rheintalbahnausbau abgestimmte Umsetzung des GVTs möglich ist bzw. die Belange der Stadt Lahr Berücksichtigung finden können.

Das Projekt GVT Lahr spielt aber nicht nur aufgrund der erforderlichen Anbindung an das 3. und 4. Gleis eine Rolle in den Planungen der DB. Um auch entlang der autobahnparallelen Neubaustrecke Überholmöglichkeiten zu schaffen, ist ein Betriebsbahnhof geplant, der räumlich im Bereich des geplanten GVTs liegen könnte. Vor dem Hintergrund flächenschonenden Bauens sollten beide Projekte in räumlicher Nähe zueinander realisiert werden. Momentan befindet sich die DB Netz AG in der Vorplanung. Diese soll bis zum Jahr 2020 abgeschlossen sein.

Ein erster (offizieller) Austausch zum Projektstand GVT fand im September 2017 bei der IGZ Raum Lahr GmbH statt und wurde im Frühsommer 2018 vertieft.

Handlungsauftrag/-rahmen:

- Weiterführung der Abstimmungsgespräche mit der DB Netz AG und hierzu Aufbau bzw. Sicherung von fachlichem Know-how

1.2. Bestandteile eines Güterverkehrsterminals

Bei einem Güterverkehrsterminal handelt es sich um eine aus mehreren Komponenten bestehende Bahnanlage, bei der Güter von der Straße auf die Schiene und umgekehrt verladen und über längere Strecken umweltschonend auf der Schiene transportiert werden. Diese Komponenten können ein Terminal für die Rollende Landstraße (RoLa), ein Terminal für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV), ein Vorbahnhof und Nebenanlagen sein.

Das GVT Lahr soll im Wesentlichen aus den folgenden Komponenten bestehen:

1.2.1. UKV – Terminal

Im Terminal des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) werden i.d.R. Container mit Hilfe eines Portalkrans vom LKW auf den Bahnwaggon umgeschlagen, ggf. als ERFLS-

Pilotvorhaben. Gespräche und Potentialabschätzung erfolgten u.a. mit der Deutschen Umschlagsgesellschaft Schiene-Straße (DUSS).

Dieses Gutachten aus dem Jahr 2017 bestätigt dem Standort Lahr erneut sowohl beste Lage- und Anbindungsvoraussetzungen für ein UKV-Terminal als auch der Region am Standort Lahr genügend Güterpotenzial für die Auslastung eines GVT Lahr.

1.2.2. RoLa – Terminal

Neben dem klassischen Containerumschlag ist auch der Betrieb einer Umschlaganlage der Rollenden Landstraße (RoLa) für den begleiteten kombinierten Frachtverkehr vorgesehen. Dabei wird der gesamte LKW auf einem Bahnwaggon transportiert, während der LKW-Fahrer in einem Begleitwagen mitreist.

Der Standort Lahr kann für einen Betreiber des RoLa-Systems durchaus interessant sein, da die gegenwärtige Verladeanlage in Freiburg von der BAB 5 kommend nur über Siedlungsgebiete der Stadt Freiburg zu erreichen ist und die Anlage zudem nur eingeschränkte und nicht erweiterbare Verlademöglichkeiten aufweist. Zur Erreichung des Verlagerungsziels der Schweiz ist jedoch eine deutliche Angebotssteigerung auf der RoLa erforderlich.

Die Schweizer Regierung erwartet ein Folgebetriebskonzept für die RoLa, was die Suche nach einem neuen Terminalstandort zur Kapazitätssteigerung erforderlich macht. Bis zur Realisierung des 3. und 4. Gleises wird eine Übergangslösung für Lahr benötigt. Ein Konzept kann jedoch nur auf potentiellen Standorten aufbauen. Hierzu bedarf es einer Grundaussage der Stadt Lahr. Mit diesem Einzelthema befasst sich die Beschlussvorlage Nr. 62/2018.

1.2.3. Nebenanlagen

Unter dem Begriff Nebenanlagen sind bspw. Check-in-Gebäude, Werkstätten, Abstellflächen oder auch Abstellgleise zu verstehen.

1.2.4. Weitere Funktionalitäten

Mit der direkten Anbindung an das 3. und 4. Gleis der Rheintalbahn kann das GVT nicht nur eine Schwerpunktverlagerung von der Straße auf die Schiene ermöglichen, sondern zugleich ÖPNV-Funktionen während der Ertüchtigung des 1. und 2. Gleises aufnehmen. Die wegfallende Funktion des Güterbereichs des Bahnhofs Offenburg kann ebenfalls übernommen werden.

Die Planung ist jedoch nicht starr. Da verschiedene Komponenten realisiert werden sollen, die eine unterschiedliche Betreiberschaft erfordern und andererseits auch infrastrukturelle Anpassungen notwendig sein werden (Streckenplanung / Autobahnplanung / Seen / planungsrechtliche Auflagen / Flächenverfügbarkeit etc.), sind Planungen bis zu einem gewissen Zeitpunkt anzupassen. So werden GVT-Varianten und Entwicklungsvarianten erforderlich werden, um eine möglichst hohe Planungsqualität zu erzeugen. Daraus folgen ggf. Projektierungsaufträge und eine laufende Abstimmung der Planungsziele mit den verschiedensten Betroffenen und Akteuren.

Handlungsauftrag/-rahmen:

- Derzeit erarbeitet das Land BW eine Güterverkehrsstrategie. Nach wie vor ist darauf hinzuwirken, dass das GVT Lahr in diesem Strategiepapier entsprechend Berücksichtigung findet.
- Positionierung pro Verwirklichung eines GVTs mit der Komponente RoLa und entsprechenden Planungswillen zum Ausdruck bringen

1.3. Flächenentwicklung – Flächensicherungskonzept – Erwerbsstrategie

Die Flächenstruktur ist bestimmt von Gewässern, ökologischen Ausgleichsflächen und landwirtschaftlich genutzten Flächen. Immissionsschutz (Lärm / Licht) schränkt die Flächennutzungsmöglichkeiten und Logistikplanungen zusätzlich ein.

Die für das GVT erforderlichen Flächen befinden sich weitgehend in Privateigentum und werden derzeit landwirtschaftlich genutzt. Dies ist ebenfalls ein die Gestaltungsmöglichkeiten limitierender Faktor.

Eine der wichtigsten und wohl auch zeitintensivsten Aufgabenstellungen wird somit die Absicherung der Bodenverfügbarkeit sein, um den Gestaltungsspielraum nicht zusätzlich durch weitere Außeneinflüsse einschränken zu lassen. Eine Flächenerwerbsstrategie zur Sicherstellung der Flächenverfügbarkeit für das GVT mit all seinen Haupt- und Nebenanlagen sowie erforderlicher Gewerbeflächen ist unerlässlich. Auch die DB steht vor dieser Aufgabe. Inwieweit eine gemeinsame oder abgestimmte Flächenerwerbsstrategie erfolgen kann, ist zu überlegen.

Die Strategie kann durch Einräumung einer möglichst langfristigen Sicherung der derzeit landwirtschaftlichen Flächennutzung bestimmt sein. Dabei sind schon frühzeitig die Ermittlung und Umsetzung notwendiger ökologischer Ausgleichsmaßnahmen und entsprechende Maßnahmen zur Immissionsreduzierung (Schutzgut Mensch) zu konzipieren.

Die Flächengröße des Potenzialbereichs beträgt insgesamt ca. 145 ha.

Handlungsauftrag/-rahmen:

- Entwicklung eines Bodenerwerbskonzeptes mit ggf. Bodenentwicklungsgrundsatzbeschluss, Vorkaufsrechtssatzung, Flurbereinigung, Umlegung
- Kauf von erforderlichen Grundstücken und hierfür Einstellung entsprechender Haushaltsmittel
- Haushaltsansatz für Grunderwerb in Höhe von EUR 200.000 pro Jahr bis auf Weiteres einstellen

1.4. Planungsrecht GVT

1.4.1. Bundesverkehrswegeplan

Das GVT ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) nicht berücksichtigt. Das Bundesverkehrsministerium begründet dies damit, dass es sich beim GVT Lahr nicht um eine bahneigene Anlage handle.

1.4.2. Regionalplan Südlicher Oberrhein (14.09.2017)

Im neuen Regionalplan ist festgelegt, dass der ausgewiesene regionale Grünzug entfallen kann, sofern eine Anlage des Kombinierten Verkehrs realisiert wird. Somit ist eine Festlegung eines Vorranggebietes für den Kombinierten Verkehr zur Sicherung der Entwicklungsoption eines intermodalen Güterumschlags erfolgt. Verkehrs- und Logistiktungen sind zulässig, wenn diese im Zusammenhang mit einer Anlage des Kombinierten Verkehrs stehen.

1.4.3. Planungsrechtliche Verfahren und Plansicherungsmaßnahmen

Mit einem zu formulierenden ebenen-übergreifenden Planungsziel kann eine Entwicklungsleitlinie definiert werden. Hierbei wird von folgenden Eckpunkten ausgegangen:

- Vorbereitung Planfeststellung 2018 – Planfeststellungsverfahren 2022 – Zuständige Behörde für planungsrechtliche Verfahren ist das Regierungspräsidium Freiburg
- Planungsrechtliche Verfahren müssen bei neuen Investoren angepasst werden.

- Bodenerwerb muss der Entwicklung angepasst werden (Risiko Sperrgrundstücke)
- Pläne müssen ggf. an den Bodenerwerb angepasst werden
- Planungsrecht: Abfolge der Übernahme der Planungsziele der Stadt und der Vorgaben aus dem Regionalplan in den Flächennutzungsplan und später in Bebauungspläne. Vorabstimmung von Möglichkeiten der Nachbesserung: Daraus folgen ggf. Aufstellungsbeschlüsse oder Änderungsbeschlüsse, ggf. Einflussnahme auf Planfeststellungsverfahren

Handlungsauftrag/-rahmen:

- Beschlussfassung über ein ebenen-übergreifendes Planungsziel

1.5. Verkehrliche Anbindung eines Güterverkehrsterminals in der Region

Das GVT wird in gewisser Weise Auswirkungen auf die Verkehrsmengen und Verkehrsbeziehungen zumindest in der Ortenau haben. Um diese Auswirkungen, die im Endeffekt durch Realisierung des GVTs zu einer Reduzierung der Gesamtverkehrsbelastung beitragen, zu begrenzen, ist ein überregionales Verkehrskonzept erforderlich. Auf Initiative u.a. der Stadt Lahr erarbeitet der Ortenaukreis derzeit ein kreisweites Verkehrskonzept.

Ergänzend hierzu wurden bereits 2014 in der Machbarkeitsstudie von Ernst Basler + Partner mögliche verkehrlenkende Maßnahmen beschrieben. Diese zielen im Kern auf eine möglichst direkte Verlagerung und Ableitung der Straßenverkehre auf die Autobahn ab. Dieser Leitgedanke ist konsequent zu verfolgen. Hierauf sollte neben Verkehrsvermeidungsstrategien hingearbeitet werden und dies auch im Rahmen des Verkehrskonzeptes Ortenau eingefordert werden. Bereits in den Stellungnahmen zum Regionalplan hat die Stadt Lahr die Forderung der Gemeinde Friesenheim nach einer Autobahnausfahrt Lahr-Nord / Friesenheim bei gleichzeitiger Umfahrung der Ortschaft Schuttern unterstützt.

Handlungsauftrag/-rahmen:

- Erarbeitung eines Konzeptes für verkehrlenkende Maßnahmen; Einbringung und Umsetzung im Rahmen des Verkehrskonzeptes Ortenau

1.6. Projektplan (Roadmap) GVT

Zum weiteren Vorgehen und insbesondere zur Projektsteuerung ist es erforderlich, dass unter Einbindung von entsprechendem Know-how ein Projektplan (Roadmap) entwickelt und als Handlungsleitfaden verabschiedet wird. Diese sollte auf einer Zeitachse die notwendigen Aufgaben, Einbindungen und Abstimmungen mit Behörden, Institutionen und Unternehmen aufzeigen. Der Projektfortschritt sollte anhand von Meilensteinen aufgezeigt und somit auch überprüfbar dargestellt werden.

Für die laufende Projektvorbereitung werden Finanzmittel z.B. für die Einbindung von technischem Knowhow, die Beauftragung der IGZ Raum Lahr GmbH (siehe Ziffer 4 Beschlussvorschlag), die Gründung der Projektentwicklungsgesellschaft und für weitere Maßnahmen, benötigt.

Handlungsauftrag/-rahmen:

- Erstellung eines Projektplans (Roadmap) „GVT Lahr“
- Jährliches Budget von EUR 50.000 für Projektvorbereitungskosten / operatives Budget. Diese werden von der Stadt vorfinanziert und je nach Investoren- bzw. Betreibermodell sollen sie weitergereicht werden.

1.7. Finanzierung eines GVT

1.7.1. UKV-Terminal

Der Bund unterstützt mittels der Förderrichtlinie Anlagen des Kombinierten Verkehrs mit nicht rückzahlbaren Zuschüssen i.H.v. max. 80 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) ist die zuständige Behörde. Ein Gesprächstermin beim EBA fand am 21.02.2018 statt. Konkrete Aussagen zur Förderfähigkeit und zur Höhe sind im Hinblick auf den möglichen Realisierungszeitraum und die noch nicht bestimmbar Layoutplanung bzw. beteiligte Partner an einem GVT derzeit nicht möglich. Das GVT Lahr wurde jedoch grundsätzlich begrüßt und es wurde vereinbart, im engen Austausch zu bleiben. Dies war angesichts der Rahmenbedingungen auch nicht anders zu erwarten.

1.7.2. RoLa-Terminal

Diese Finanzierung sollte durch einen Betreiber der RoLa erfolgen.

1.7.3. Gemeinsam genutzte Infrastruktur

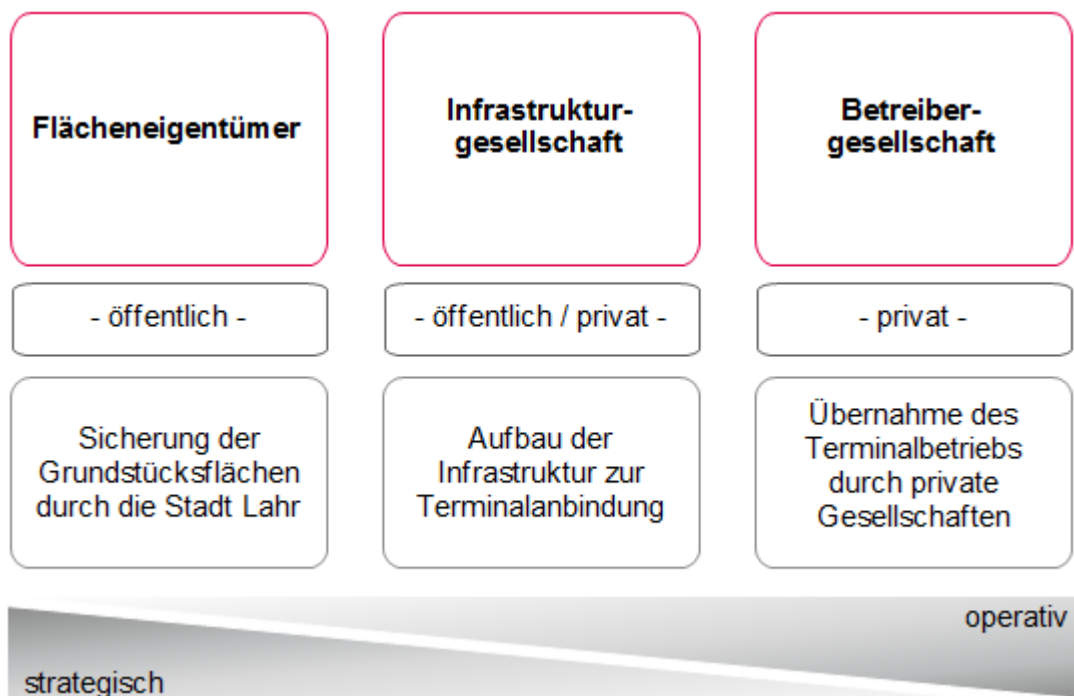
Diese kann z.B. durch eine gemischt öffentlich-private Infrastrukturgesellschaft erfolgen. Eine Konkretisierung ist derzeit nicht möglich. Synergien sind zu erwarten.

Handlungsauftrag/-rahmen:

- Beteiligungs- und Finanzierungsszenarien sind im Rahmen des Projektplans (Roadmap) zu entwickeln und darzustellen.

2. Umsetzungsperspektive

2.1. Leitmodell zur Umsetzung eines Güterverkehrsterminals

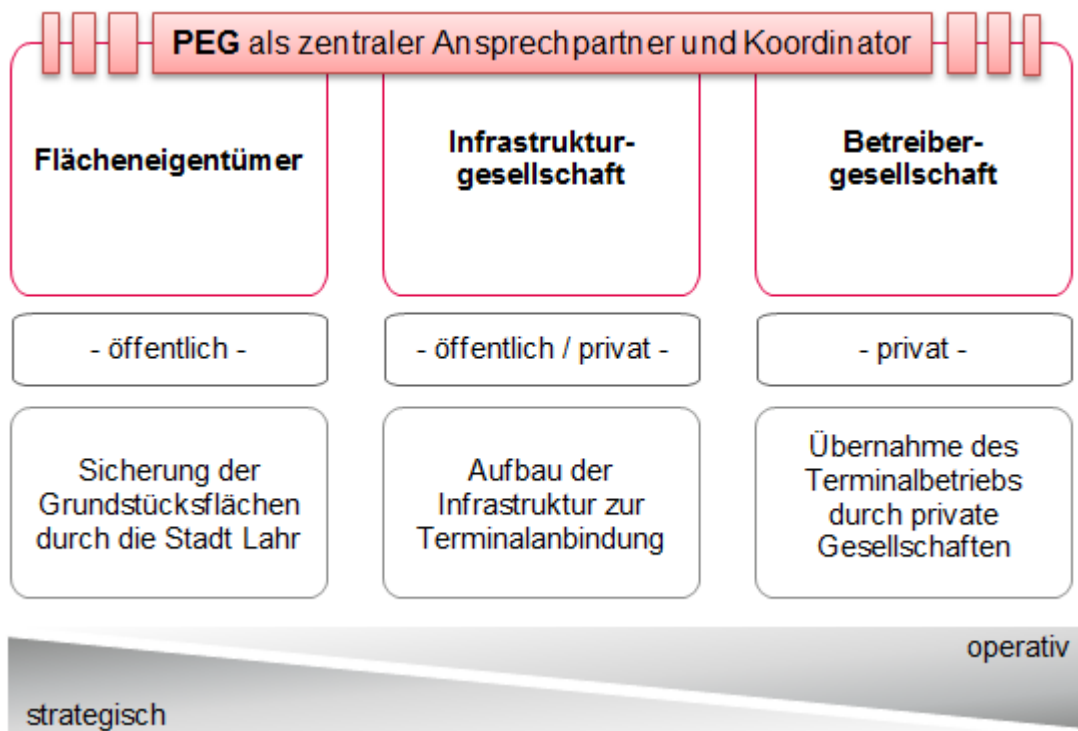


Das Leitmodell sieht folgende Strukturen vor:

- Die Betriebsflächen eines GVTs sowie die Gewerbeflächen sollten sich komplett in öffentlicher Hand befinden.

- Die aufzubauende Infrastruktur, wie bspw. (Zuführungs-)Gleise, von den Betreibern gemeinschaftlich genutzte Anlagen oder möglicherweise auch ein UKV-Terminal mit entsprechendem Equipment, sollte sich im Eigentum einer Infrastrukturgesellschaft befinden, die sich wiederum mehrheitlich in öffentlicher Hand befinden sollte, aber nicht müsste.
- Der Betrieb der Anlagen sollte in privaten Gesellschaften erfolgen, welche die Komponenten von der Infrastrukturgesellschaft überlassen bekommen.

Die Prüfung und Umsetzung dieses Vorhabens erfordert jedoch eine zentrale und fachliche Steuerung, welche an eine zu gründende Projektentwicklungsgesellschaft (PEG) übertragen werden soll / kann, die den Gesamtprozess hin zu einem GVT koordiniert.



2.2. Ziel und Gesellschaftszweck einer Projektentwicklungsgesellschaft (PEG)

Der Gesellschaftszweck liegt in der Realisierung eines GVTs in Lahr.

Die PEG ist der Kümmerer und bringt die langfristigen strategischen Interessen der Flächeneigentümer (=Stadt Lahr) über eine gemischt öffentlich-private Infrastrukturgesellschaft hin zu einer privaten Betreibergesellschaft voran. Eine PEG bündelt und artikuliert die anstehenden Fragestellungen und kanalisiert die notwendigen Entscheidungsfindungen. Sie muss nicht notwendigerweise Flächeneigentümer, Infrastruktureigentümer o.Ä. sein.

Im Hinblick auf die vielfältigen Fragestellungen wie Kapitalbeschaffung, Fördermittelakquise, haftungsrechtliche, juristische, kartellrechtliche, vergaberechtliche, steuerliche u.v.m. Belange, kann eine weitergehende abschließende Organisationsstruktur noch nicht erstellt werden. Dies hat zu einem späteren Zeitpunkt zu erfolgen. Da jedoch aktuell schon verschiedenste Themen anstehen, sollte die PEG zeitnah gegründet werden.

Die PEG hat die Aufgabe, als zentraler Ansprechpartner zu agieren. Sie übernimmt die zentrale Koordinierung aufbauend auf einer Roadmap. Wiederum übernimmt die IGZ Raum Lahr

GmbH im Rahmen eines Bewirtschaftungs- oder Dienstleistungsvertrages das operative Geschäft der PEG vollumfänglich. Insofern erfolgt eine Einbindung der IGZ Raum Lahr GmbH als zentrale Entwicklungsgesellschaft für das Areal. Dies ermöglicht auch eine direkte Einbindung in die gesamte Flächenentwicklungspolitik für die gewerblich-industriellen Flächen des Zweckverbandes und der Stadt Lahr.

Eine Abstimmung und Verständigung im Kreis der Zweckverbandsmitglieder bzw. der IGZ-Gesellschafter hat zu erfolgen. Auf die Einbindung der IGZ Raum Lahr GmbH wirkt die Stadt Lahr hin (siehe Ziffer 1 Beschlussvorschlag).

Die PEG ist also der Kümmerer für das Projekt GVT Lahr und hat

- die aktuellen Themen voranzutreiben (Gespräche mit Betreibern, Behörden etc.),
- Flächen zu entwickeln und wo sie nicht selbst handelt, darauf hinzuwirken (z.B. Flächenerwerb, Planungsrecht, Plansicherungsmaßnahmen wie FNP und BPläne etc.),
- auf die Entwicklung der Infrastruktur hinzuwirken (Trassenverlauf, DB Netz AG, Eigentumsverhältnisse, Beauftragung Betreibergesellschaft).

2.2.1. Gesellschafterstruktur

Diese ist noch in einem politischen Prozess zu finden. Die PEG könnte zunächst auch eine hundertprozentige Tochter der Stadt Lahr sein.

Handlungsauftrag/-rahmen:

- Ausarbeitung einer Entscheidungsvorlage zur Gründung einer Projektentwicklungsgesellschaft

2.2.2. Finanzierung

Die Gründungskosten werden zunächst von der Stadt Lahr vorfinanziert und später von der PEG übernommen.

Die Stadt Lahr befördert aktiv eine strategische und wirtschaftliche Stadtentwicklung. Sie ist Urheber und Träger eines GVTs in Lahr und betrachtet die GVT-Entwicklung als einen wesentlichen Baustein der Stadtentwicklung.

Die perspektivischen Entwicklungen bedürfen einer langfristig angelegten Strategie und einer entsprechenden Absicherung. Insofern kommt diesem Grundsatzpapier eine wichtige Bedeutung zu. Es spiegelt auch das Selbstverständnis der Stadt Lahr als ein Nukleus für die wirtschaftliche Entwicklung in der gesamten Region wider. Gerade mit dem GVT-Projekt wird aber auch deutlich, welche landesweite Bedeutung der Standort und das starkLahr-Areal haben können.

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.