

Güterverkehrsterminal im Logistik- Leistungszentrum Lahr (LLZ Lahr)

Zusammenfassender Schlussbericht vom 27.10.2014



Projektteam

Dr.-Ing. Ralf Chaumet
Dipl. Ing. Matthias Hofer
Dr. Benjamin Buser
Dr.-Ing. Alexander Dahl

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
CH-8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Druck: 27. Oktober 2014
Bericht-Nr.: 212213
Dokument: 20141027_ZusammenfassenderSchlussbericht_Lahr_final.docx

Inhaltsverzeichnis

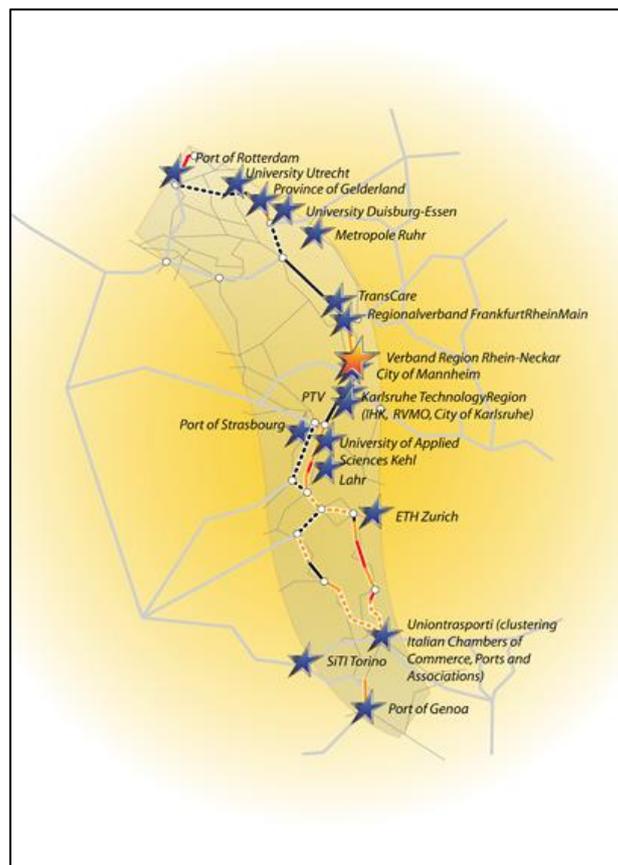
1	Ausgangslage	I
2	Potenzialanalyse.....	IV
3	Technische Machbarkeit	VIII
4	Regionalwirtschaftliche Effekte	XI
5	Betreibermodell: Mögliches Vorgehen.....	XIV
6	Aspekte der Verkehrsregelung für den LKW-Verkehr	XVI

1 Ausgangslage

Ausgangslage
Code 24

Im Rahmen der strategischen Initiativen des Interreg IV B-NWE Programms wurde CODE24 bewilligt. Dieser Korridor 24 umfasst mehrere europäische Regionen mit höchster Wirtschaftskraft und verläuft durch die Niederlande, Deutschland, die Schweiz und Italien und verbindet den Nordseehafen Rotterdam mit dem Mittelmeerhafen Genua. In dessen Einzugsgebiet leben rund 70 Mio. Menschen und es werden 50 % (700 Mio. Tonnen jährlich) des Nord-Süd-Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt.

Abbildung 1: Korridor von
CODE24



Quelle: www.code-24.eu

Bedeutung Korridor 24

Die baldige Inbetriebnahme des zweiten Eisenbahn-Alpenbasistunnels im Jahr 2017 am Gotthard sowie der fortschreitende Ausbau der Zulaufstrecken werden die Bedeutung dieses Korridors weiter steigern: Die Region Oberrhein mit dem Ortenaukreis ist eine Schlüsselstelle in dieser transeuropäischen Verkehrsachse, durch diese verlaufen alle drei Netzelemente der transeuropäischen Netze.

Zugangsmöglichkeit zum
Kombinierten Verkehr

Da im Güterverkehr im Bereich zwischen Karlsruhe und Basel für den Kombinierten Verkehr 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 Gewerbeflächen auf dem Gebiet des ehemaligen Militärflughafens Lahr erstellt

werden könnte und ob sein Einzugsbereich ein genügend großes Fracht-Potenzial für ein solches Terminal aufweist.

Heutige Situation Rollende Landstraße

Für die derzeitige Rollende Landstraße (RoLa) besteht in Freiburg im Breisgau nur eine eingeschränkte Verlademöglichkeit im Stadtgebiet: Hier wurde mituntersucht, ob Verlademöglichkeiten mit höherer Kapazität gegenüber den Verlademöglichkeiten in Freiburg (Süd) geschaffen werden könnten. Dies würde die Verlagerungsziele der Schweiz im alpenquerenden Verkehr durch eine Verlegung des Verlaudes der Rollenden Landstraße aus Freiburg heraus wirkungsvoll unterstützen.

Güterverkehrsterminal = Kombiniertes Verkehr & Rollende Landstrasse

Eine derartige Anlage, die Verladeeinrichtungen für die RoLa und Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr aufweist, wird nachfolgend als Güterverkehrsterminal (GVT) bezeichnet.

Korridore EU

Im Oberrheingraben verlaufen zwei Korridore des „TEN-T Core-Network“ der EU in Nord-Süd-Richtung (vgl. Abbildung 2):

- Die hier behandelte Achse Rotterdam – Genua (RHINE-ALPINE) und
- eine abzweigende Achse des Korridors Glasgow – London – Brüssel – Lyon – Marseille über Metz – Straßburg (NORTHSEA – MEDITERRANEAN)

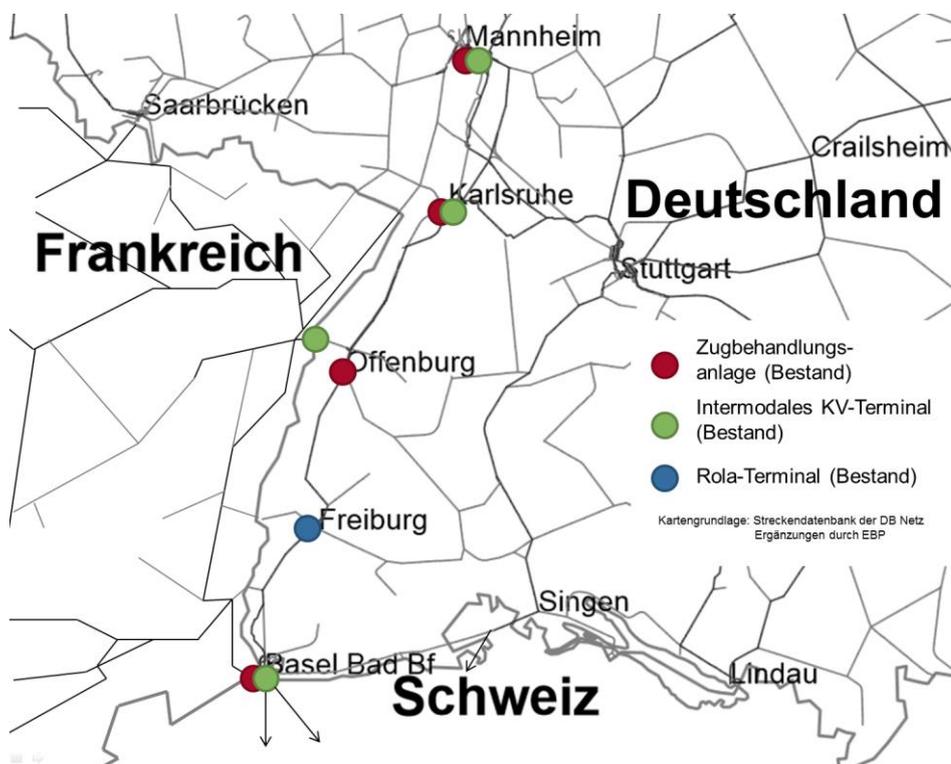
Abbildung 2:
Auszug der TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS des TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK



Zudem kreuzen in der Nähe eines möglichen Güterverkehrsterminals in Lahr die TEN-T Korridore „Atlantic“ und „Rhine – Danube“ mit ihren West-Ost-Verkehrsströmen, was zusätzliches Entwicklungspotenzial bedeutet. Im Rahmen von CODE24 wurde dies entsprechend der Fokussierung auf die Nord-Süd-Verkehre des CODE24-Korridors (vgl. Abbildung 1) nicht näher betrachtet.

Da die technischen Voraussetzungen im Schienenverkehr des durch Belgien und Frankreich verlaufenden Korridors gänzlich anders sind als diejenigen im Eisenbahnnetz auf deutscher Seite, wird die Terminalsituation in der folgenden Übersicht (vgl. Abbildung 3), auf die deutsche Seite des Oberrheingrabens (einschliesslich Basel) beschränkt, dargestellt.

Abbildung 3:
Übersicht zur Terminalsituation
im Oberrhein-Gebiet



2 Potenzialanalyse

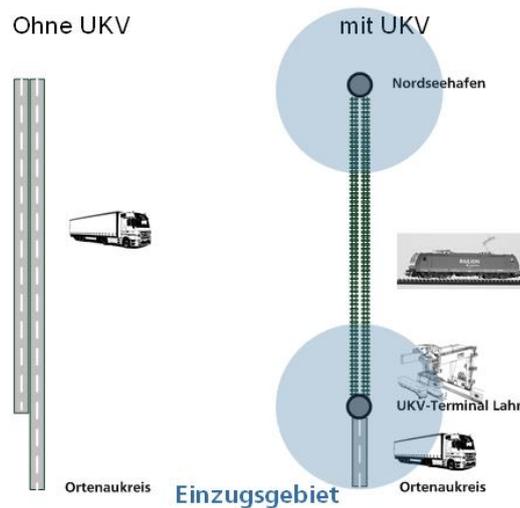
Potenzialanalyse: Ausreichendes Aufkommen zu erwarten

Ziel des Kombinierten Verkehrs als Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr ist es, Straßenverkehr über lange Strecken umweltschonend auf der Schiene abzuwickeln. Dabei wird unterschieden nach

- Unbegleitetem Kombiniertem Verkehr (UKV) und
- begleitetem Kombiniertem Verkehr, auch als „Rollende Landstraße“ (RoLa) bezeichnet.

Beide Kombinierten Verkehre benötigen eine Umladestelle Schienenverkehr ↔ Straßengüterverkehr (Güterumschlagterminal) für die Transportbehälter und führen so zu einer Transportkette. Den Vergleich dieser Transportketten – nur Straße, ohne UKV, Straße-Schiene mit UKV – zeigt die Abbildung 4 am Beispiel des Straßengüterverkehrs mit dem Ortenaukreis.

Abbildung 4:
Transportkette mit/ohne
Unbegleitetem Kombinierten
Güterverkehr (UKV)

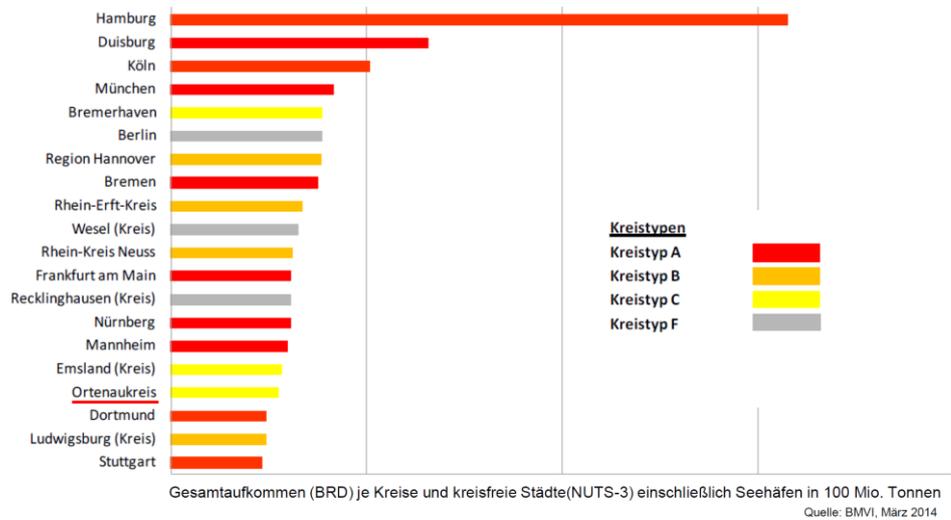


© Ernst Basler + Partner

Der Ortenaukreis mit seinem hohen Güterverkehrsaufkommen auf der Straße (ca. 34 Mio. Tonnen im Jahr 2007) liegt, gemessen an seinem Aufkommen, bundesweit an zweiter Stelle aller Landkreise außerhalb einer Agglomeration.

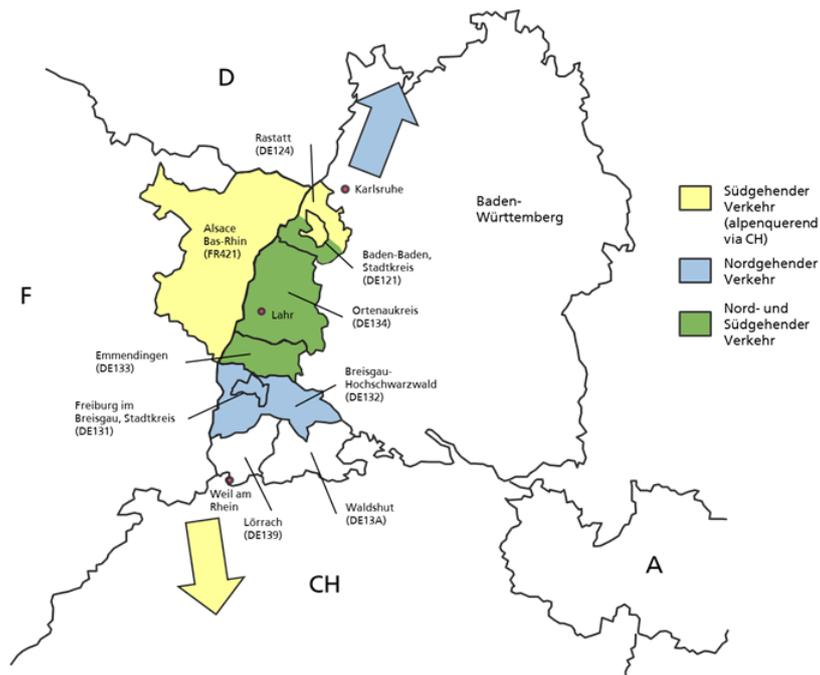
Da der Ortenaukreis als Landkreis außerhalb einer Metropolregion andere strukturelle Voraussetzungen als Agglomerationsräume besitzt, würde die zukünftige Aufkommensentwicklung ohne Güterverkehrsterminal unter den gegenwärtigen Voraussetzungen praktisch vollständig auf der Straße stattfinden.

Abbildung 5:
Gesamtaufkommen je Kreise
und kreisfreie Städte (NUTS-3)
einschließlich Seehäfen in 100
Mio. Tonnen



Unter Berücksichtigung von üblichen Transportweiten im UKV mit mehr als 350 km Laufweite und hierfür besonders geeigneten Gutarten (keine Massengutverkehre, keine Baustoffe) lassen sich bei einem 40-prozentigen Potenzialwachstum von 2007 bis 2025 im Kombinierten Verkehr knapp 1 Mio. Tonnen Ladegut (je Versand und Empfang) für nordgehende Verkehre erwarten. Für südgehende Verkehre ergibt sich für das Jahr 2025 eine Potenzialprognose von 0,2 Mio. Tonnen Ladegut je Richtung; hierin enthalten sind heutige Beobachtungen des Einflusses der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen in der Schweiz auf den heutigen Modal-Split-Anteil vergleichbarer alpenquerender Verkehre durch die Schweiz im Güterverkehr. Dieses Potenzial wird als Originäraufkommen im Einzugsbereich (vgl. Abbildung 6) eines Güterverkehrsterminals im Logistik-Leistungszentrum Lahr betrachtet.

Abbildung 6:
Einzugsbereiche (Basis: Kreise)
aus Sicht LKW-Verkehr für ein
UKV-Terminal



Rollende Landstraße (RoLa):
Begleiteter Kombierter Verkehr

Der Transitverkehr durch die Schweiz wird heute – neben dem Unbegleiteten Kombierten Verkehr (UKV) – auch auf der Rollenden Landstraße (RoLa) ab Freiburg Süd als begleiteter Kombierter Verkehr befördert. Nach Auswertung von statistischen Daten zu den Quellen und Zielen der auf der RoLa beförderten LKW handelt es sich hierbei um Langstrecken-Fernverkehre mit dem LKW. Die RoLa verschafft den Fahrern Lenkpausen im mitgeführten Liegewagen, während die LKW auf der Schiene durch die Schweiz befördert werden. Diese Art von Verkehr auf der RoLa scheint für das Einzugsgebiet weniger von Interesse zu sein, wie die gegenwärtige, vergleichsweise geringe Inanspruchnahme (zurzeit ca. 2% an den derzeitigen Mengen der RoLa) zeigt. Für die Potenzialbetrachtung gehen wir davon aus, dass diese Situation sich nicht maßgeblich verändern wird und der Anteil am Aufkommen der RoLa auf dem heutigen Niveau bleibt.

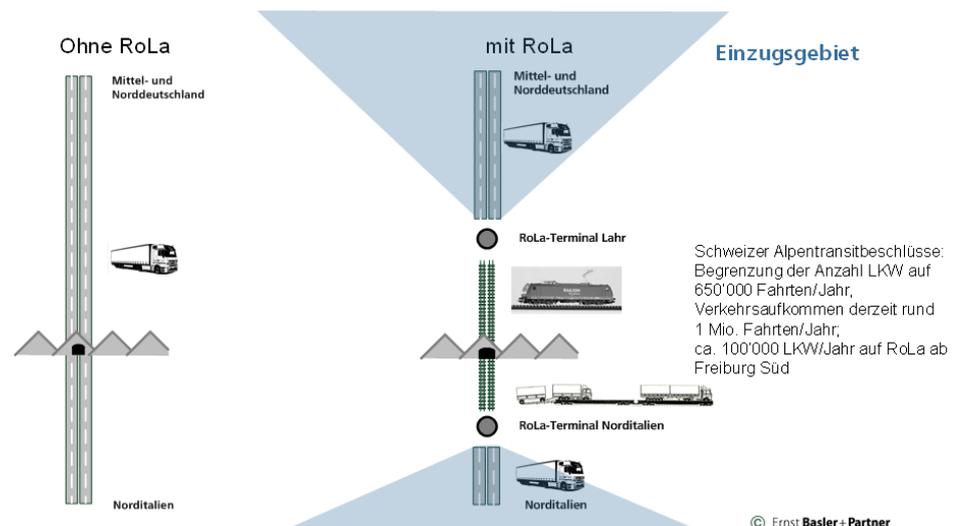
Szenarien RoLa

Um eine Spannweite möglicher Verkehrsentwicklungen auf der RoLa betrachten zu können, haben wir mit Szenarien gearbeitet; je nach Verlagerungsszenario kann mit einem Aufkommen

- von ca. 160'000 zu verlagernden LKW auf die Schiene im Jahr 2025 bei einem durchschnittlich zu erwartendem Wachstum der Rollenden Landstraße bis hin zu
- einem Maximalszenario von bis zu 450'000 zu verlagernden LKW auf die Schiene gerechnet werden.

Diese Prognose der Entwicklung des Aufkommens ist stark von den verkehrspolitischen Vorgaben der Schweiz abhängig; aber schon das Trend-Szenario bedeutet gegenüber heute ein Wachstum des Aufkommens verlader LKW von 60 %.

Abbildung 7: Transportkette mit/ohne RoLa



Umweltwirkungen einer
Transportverlagerung auf die
Schiene

Werden die Langstrecken-Fernverkehre auf der Straße mithilfe eines Güterverkehrsterminals in Lahr auf die Schiene verlagert, ergeben sich Einsparungen an LKW-Kilometern, was folgende Umweltentlastungen bei den CO₂-Emissionen bewirkt:

- Im UKV: Entfall von bis zu 56 Mio. LKW-Km pro Jahr, was zu einer Verringerung der Belastung von bis zu 40'000 t CO₂-Emissionen führt
- Für eine RoLa: je nach Verlagerungsszenario 70 bis 200 Mio. LKW-Km pro Jahr, was dem Entfall von 50'000 bis 145'000 t CO₂-Emissionen pro Jahr entspricht.

Zugrunde gelegt wurde eine durchschnittliche mengenmässige LKW-Auslastung.

3 Technische Machbarkeit

Technische Machbarkeit:
Bei autobahnnaher
Güterverkehrsstrasse gegeben

Voraussetzung für die Realisierung eines Güterverkehrsterminals ist, dass das neue dritte und vierte geplante Gleis entlang der Autobahn geführt wird. Mithilfe einer kurzen Abzweigstrecke ist es möglich, ein Güterverkehrsterminal so anzubinden, dass Züge von Norden und Süden in dieses Terminal einfahren können. Hierfür wurde ein Flächenbedarf von rund 20 ha ermittelt. Auf die grundsätzlichen Möglichkeiten und Anforderungen geht Abbildung 8 ein.

Abbildung 8:
Bereich möglicher
Terminalstandorte



- Bereich möglicher Standorte
 - Anlage mit ca. 2 km Länge empfehlenswert und realisierbar
- Funktionen/Anlagenbereiche nach Modulen
 - Kombierter Ladungsverkehr
 - Rollende Landstraße
 - Vorbahnhof: Ein- und Ausfahrgleise
- Verkehrliche Anbindung
 - Autobahnnaher Trasse (Terminal Lahr = Zusatznutzen)
 - Lastwagen durchfahren keine Wohngebiete
 - Autobahnanschlüsse Vollausbau / Herstellung
- Flächenbedarf Umschlagbereich
 - Bis 20 ha für UKV und RoLa

Möglichkeiten Layout

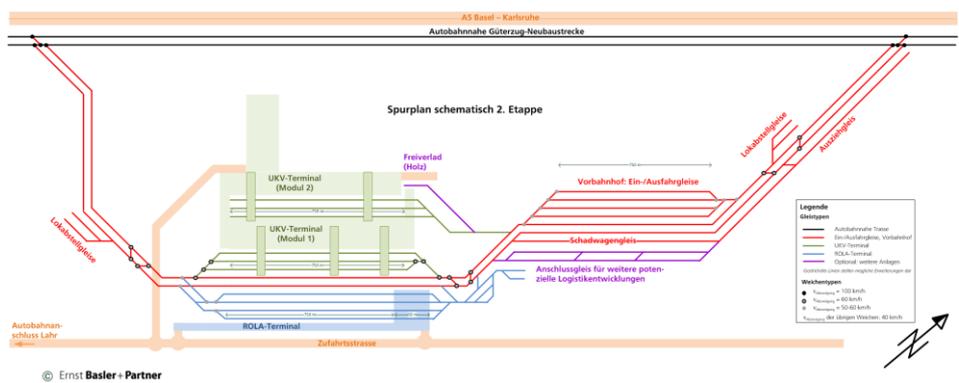
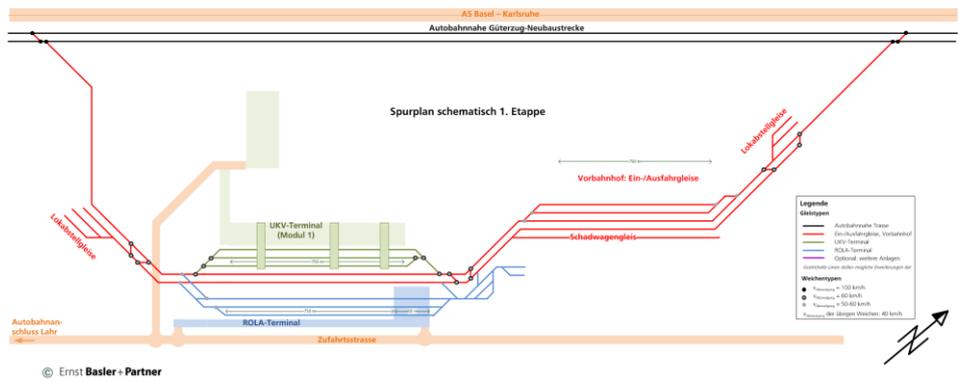
Im Bereich möglicher Terminalstandorte wurden eine Vielzahl möglicher Layout-Varianten und Anordnungsmöglichkeiten untersucht. Hierbei hat sich ein Layout westlich, direkt neben dem Gelände des ehemaligen Militärflughafens als machbar – auch unter Schallschutzaspekten – herauskristallisiert. Da die Flächen des Verbandsgebiets für eine gewerbliche Entwicklung vorgesehen sind, wurden Layout-Varianten eines Güterverkehrsterminals östlich der Zulaufstraße („Panzerstraße“) aus den weiteren Betrachtungen ausgeklammert.

Die Besonderheit dieser Anlage besteht in den Folgenden Aspekten:

- Es sind zwei voneinander funktional getrennte Module für den Umschlag Schiene-Straße möglich:
 - Umschlaganlage des UKVs mithilfe von Portalkranen
 - RoLa-Verladeanlage für LKW, welche selbsttätig auf Eisenbahnwaggons auffahren
- Diese Anlagen lassen sich zusammen mit einem (auch für Güterzugüberholungen nutzbaren) Vorbahnhof so kombinieren, dass diese funktional zwar getrennt sind, jedoch ein eigentliches multimodales Güterverkehrsterminal ergeben.
- Die Anlage des UKVs kann aufgrund der räumlichen Erstreckung für 750 Meter lange Züge des Kombinierten Verkehrs geplant werden.
- Es sind Linienzüge des UKV möglich, das heißt die Züge des UKVs können in Nord- und in Südrichtung direkt mit der Streckenlok in die Anlage einrollen und nach einer vergleichsweise kurzen Aufenthaltszeit mit der Streckenlok wieder ausfahren. Ein qualitativ hochwertiger, rascher Umschlag ist somit möglich.
- Je nach beabsichtigtem Ausbaugrad kann die Anlage in Etappen erstellt werden, ohne an Grundfunktionalitäten einbüßen zu müssen.
- Für die Umwelt werden geringstmögliche Beeinträchtigungen erwartet und Schallimmissionen in den angrenzenden Gemeinden werden unterhalb der zulässigen Grenzwerte liegen; damit ist die Anlage nach derzeitigem Stand grundsätzlich planungsrechtlich umsetzbar.

In Abbildung 9 ist ein mögliches Anlagenlayout dargestellt, welches dazu geeignet ist, Verkehre des Unbegleiteten Kombinierten Verkehrs (Umschlag mithilfe von Portalkranen) als auch den begleiteten Kombinierten Verkehr (RoLa; LKW fahren mit eigener Kraft auf Eisenbahnwaggons) gemäß den Potenzialprognosen zu behandeln. Aus der Darstellung ist ebenfalls ersichtlich, dass die funktionale Trennung eine Realisierung in Etappen oder eine Teilrealisierung der Anlage auch nach Modulen erlaubt.

Abbildung 9:
Schematische Spurpläne
Güterverkehrsterminal Lahr
Oben: Etappe 1 –
Startmöglichkeit
Unten: Ergänzung um eine
Etappe 2



4 Regionalwirtschaftliche Effekte

Regionalwirtschaftliche Effekte:
Region hauptsächlich
Nutznießer

Es wurden folgende Aspekte untersucht:

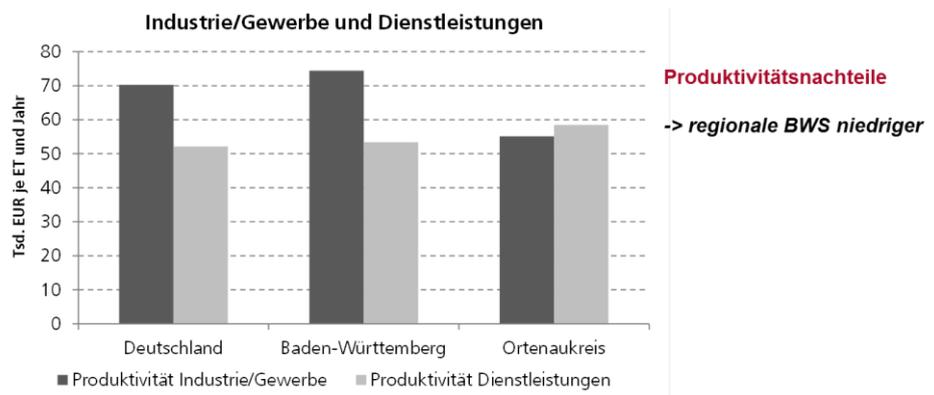
- Welche regionalwirtschaftlichen Effekte werden von einem GVT Lahr für den Ortenaukreis erwartet?
- Wie hoch fallen die regionalwirtschaftlichen Effekte gemessen an der Bruttowertschöpfung des Ortenaukreises aus?

Diese regionalwirtschaftlichen Effekte eines GVT in Lahr – welches eine autobahnahe Güterzugtrasse (3. und 4. Gleis) bedingt – treten dann auf, wenn neue Infrastruktur gebaut und in Betrieb genommen wird. Durch dieses GVT Lahr ist es für die Transportwirtschaft des Ortenaukreises möglich, im gesamteuropäischen Kontext am Kombinierten Verkehr teilzunehmen und verkehrliche Rationalisierungspotentiale zu erschließen.

Ortenaukreis: vergleichsweise
niedrigere Produktivität

In Abbildung 10 ist die im Vergleich mit Deutschland und Baden-Württemberg geringere Produktivität von Industrie und Gewerbe des Ortenaukreises dargestellt; dies führt dazu, dass die regionale Bruttowertschöpfung ebenfalls niedriger ausfällt.

Abbildung 10: Produktivität je Erwerbstätigen und Jahr für Industrie/Gewerbe und Dienstleistungen für das Jahr 2011 für Deutschland, Baden-Württemberg und den Ortenaukreis

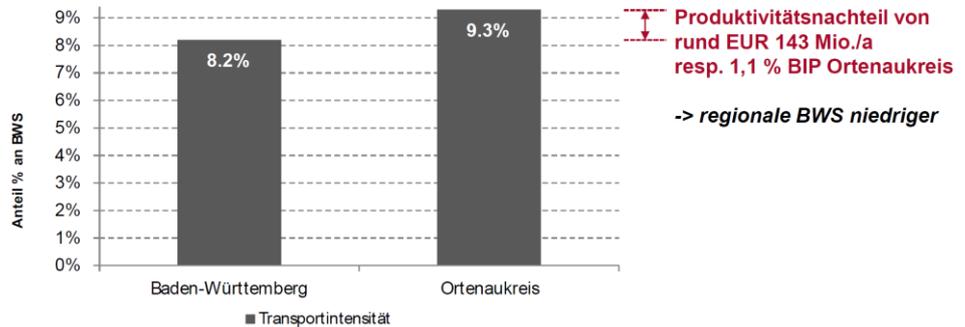


Legende
ET = Erwerbstätige, alle Personen die innerhalb einer Raumeinheit einer oder mehreren Erwerbstätigkeiten nachgehen
BWS = Bruttowertschöpfung zu Herstellungspreisen; Produktivität = BWS/ET, Ergebnis in Tsd. EUR pro ET

© Ernst Basler + Partner

Dies lässt sich dadurch erklären, dass, wie in Abbildung 11 dargestellt, derjenige Anteil an der Bruttowertschöpfung, der für Transporte aufgewendet wird, im Ortenaukreis vergleichsweise höher ist als in Baden-Württemberg. Der Zugang mithilfe eines Güterverkehrsterminals und einer leistungsfähigen Verknüpfung zu den Hauptverkehrsstrecken des Kombinierten Verkehrs kann hier zu einem gewissen Teil Abhilfe schaffen.

Abbildung 11:
Gesamtwirtschaftliche
Transportintensität Baden-
Württemberg und Ortenaukreis
gemäß in %-Anteil
Transportkosten am BIP



Legende
BWS = Bruttowertschöpfung zur Herstellungspreise
Transportintensität = Kostenanteil Verkehr/Lagerei an BWS in %

Datenquelle für Berechnungen
Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder VGRdL (2013): Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland 2000 bis 2011, Reihe 2, Band 1
Bundesagentur für Arbeit (2013): Arbeitsmarkt in Zahlen, Beschäftigungsstatistik, Beschäftigung am Arbeitsort (Ortenaukreis 08317)
Statistisches Bundesamt (2012): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, Input-Output-Rechnung, Fachserie 18, Reihe 2

© Ernst Basler+ Partner

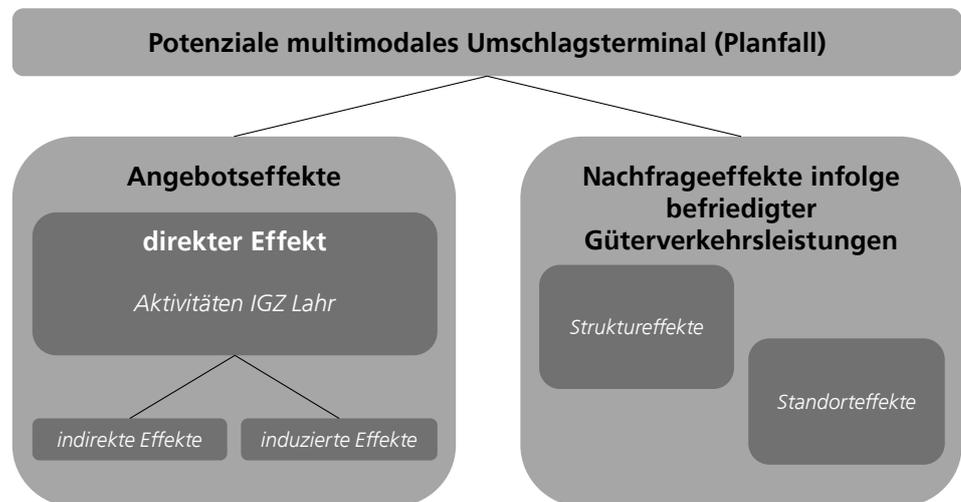
Betrachtete Effekte eines GVT

Die Wirkungskomponenten eines GVT Lahr umfassen für den Fall, dass dieses umgesetzt wird (Planfall) sowohl Angebotseffekte als auch Nachfrageeffekte nach Güterverkehrsleistungen. Diese Systematik ist in der nächsten Abbildung 12 dargestellt. Ermittelt man im Rahmen der regionalwirtschaftlichen Analyse die Auswirkungen auf die Bruttowertschöpfung nach Wirkungskomponenten, so zeigt sich, dass diese in folgende Wirkungsgrößen zu unterteilen sind:

- Direkter Betrieb eines Güterverkehrsterminals im LLZ Lahr
- Transportkosteneinsparung infolge volkswirtschaftlich günstiger Teilnahme am Kombinierten Verkehr
- Standorteffekte im Bereich des startkLahr Airport Business Park
- Standorteffekte im Ortenaukreis

In der folgenden Abbildung sind diese Effekte dargestellt, wobei insgesamt mit einem Gesamteffekt von rund 45 Mio. Euro jährlich gerechnet werden kann.

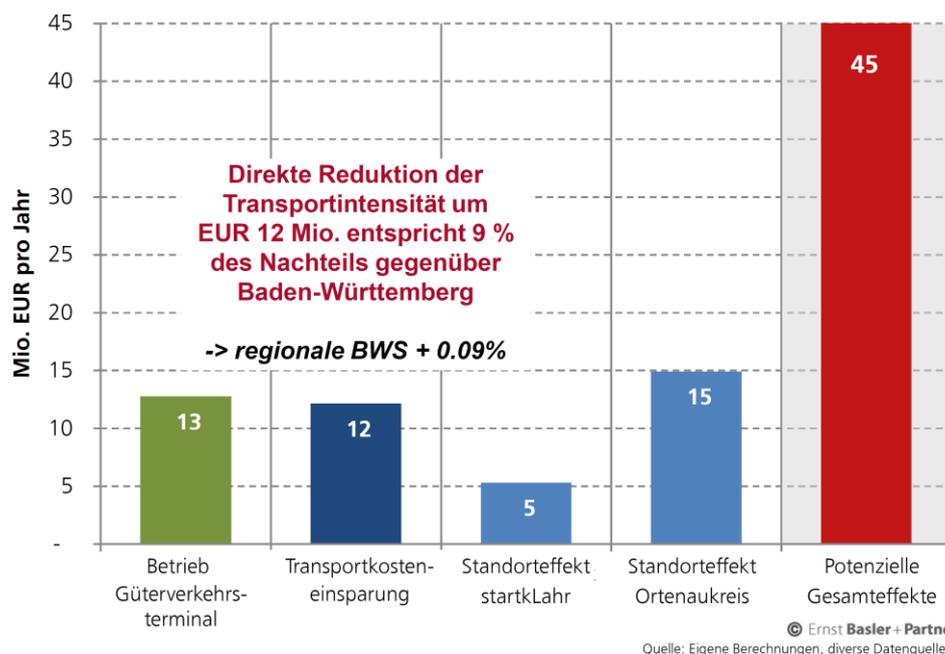
Abbildung 12: Systematik zur
Untersuchung der
regionalwirtschaftlichen
Potenziale.



© Ernst Basler+ Partner

Dieser Betrag entspricht rund 0,35% des aktuellen Bruttoinlandsprodukts des Ortenaukreises und führt dazu, dass der im Vergleich zu Baden-Württemberg ermittelte Produktivitätsnachteil durch ein GVT um rund 10 % gesenkt werden kann (vgl. Abbildung 13). Dadurch entstehen neue Arbeitsplätze.

Abbildung 13: Berechnete Gesamteffekte auf die regionale Bruttowertschöpfung mit den verschiedenen Wirkungskomponenten der Angebots- und Nachfrageseite



Weitere positive Effekte sind:

- Gesteigerte Attraktivität für Industrie- und Gewerbeflächen im gesamten Ortenaukreis
- Steigerung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit
- Erhalt der Funktion als Top-Region im Güterverkehr durch die Entlastung des straßenseitigen Wachstums

Eine qualitativ hochwertige und kapazitätsmäßig gute Ausstattung des Güterverkehrsterminals bildet eine wichtige Voraussetzung zur Erzielung solcher Effekte.

Zusatzpotenzial für Verkehr der TEN-T-Korridore „Atlantic“ und „Rhine – Danube“

Durch die Lage am Kreuzungspunkt der Ost-West orientierten Achsen können nicht nur Synergiepotenziale entstehen, sondern insbesondere für Verkehre in Richtung Osten Zusatzwirkungen entstehen. Wir empfehlen, diesen Aspekt zusätzlich zum CODE24-Programm bei einer weiteren Projektentwicklung noch gesondert zu ergänzen.

5 Betreibermodell: Mögliches Vorgehen

Ausgangslage im Zusammenhang mit notwendigem Grundstückserwerb

Die Systematik für ein weiteres Vorgehen lässt sich – nach einer Entscheidung zum Bau des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn entlang der Autobahn – entsprechend der jetzigen Ausgangslage prinzipiell wie folgt skizzieren:

- Festlegung der Linienführung und vorgesehener Fertigstellungs- und Inbetriebnahmezeitpunkte
- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen
- Sicherung der notwendigen Grundstücksflächen durch Integration der Flächenvorsorge im Zusammenhang mit den zu entwickelnden Gewerbegebieten des Verbandsgebietes; Grundstückserwerb
- Festlegung einer Eigentümerstrategie (öffentlich oder privat bzw. gemischt öffentlich/privat) durch Zurverfügungstellung der Grundstücke für ein Güterverkehrsterminal, integral verknüpft mit der Entwicklung des Gewerbegebietes des startkLahr-Areals
- Interessentensuche bei möglichen Betreibern von Güterverkehrsterminals (Kombiverkehrsgesellschaften, Hafenbetreiber, Landesbetriebe, etc.) als offener, transparenter Prozess

Das Betriebskonzept der Anlage ist, vergleichbar dem Anlagen-Layout, nach Modulen gliederbar:

- Das Terminal des Unbegleiteten Kombinierten Verkehrs ist funktional und betreiberseitig als eigenständige Anlage behandelbar,
- die Anlage der RoLa kann als weiteres eigenständiges Modul separat von derjenigen des Unbegleiteten Kombinierten Verkehrs betrieben werden.

Interessenten für den Betrieb der jeweiligen Module können beispielsweise die etablierten Betreiber von Kombiverkehrsanlagen oder auch bereits im Bereich des Betriebes tätige regional verankerte Gesellschaften sein. Ebenso können auch Zusammenschlüsse von Logistikdienstleistern bzw. einzelne Logistikdienstleister in Frage kommen, die sich von einem solchen Terminal eine mögliche Konzentration von Frachtströmen aufkommensstarker Relationen erwarten. Diese Lösung würde eine starke regionale Verankerung darstellen.

Der Betrieb der RoLa-Anlage wird hingegen als Spezialmarkt zu betrachten sein, für den nach gegenwärtigem Erkenntnisstand in diesem Segment tätige Unternehmen im Vordergrund stehen.

Aspekte von Betreibermodellen

Entsprechend der nach dem Erwerb der Grundstücksflächen entstehenden neuen Ausgangslage ergeben sich dann folgende Schritte:

- Klärung der Strategie der Grundstückseigentümer und der Modalitäten zum Betrieb des Terminals auf deren Grundstücke.

- Aufbau von Finanzierungsmodellen, möglicherweise auch Private-Public Partnership-Modellen
- Anpassungen bzw. Optimierungen des Layouts entsprechend den zu konkretisierenden Betreiberanforderungen, phasenweise Etappierung etc. aufgrund der zuvor durchgeführten Betreibersuche und der zu erwartenden Lage der autobahnparallelen Trasse
- Durch den Betreiber des Terminals: Organisation der entsprechenden Finanzierung für die zum Realisierungszeitpunkt geltenden Regelungen

Die eigentlichen Umsetzungsschritte können erst dann eingeleitet werden, wenn Klarheit über den Variantenentscheid einer autobahnnahen Trassierung besteht und deren Lage so weit bekannt ist, dass die genauen Anschlusspunkte eines solchen Güterverkehrsterminals mit der Planung der autobahnparallelen Trasse koordiniert werden können.

Frage der anzuwendenden
Umschlagtechnik

Die anzuwendende Umschlagtechnik kann erst zu Beginn der Projektierungsphase unter Mitarbeit bzw. nach den Vorgaben eines Terminalbetreibers entschieden werden. Berücksichtigt werden sollte jedoch, dass Terminalanlagen dann eine hohe Zukunftssicherheit besitzen, wenn übliches Waggonmaterial mit hohem Verbreitungsgrad bei unterschiedlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen effizient (mit geringen Betriebskosten) bedient werden kann.

Einbezug logistischer Potenziale
des LLZ Lahr

Güterverkehrsterminals profitieren von Flächenreserven in der unmittelbaren Umgebung für zusätzliche logistische Dienstleistungen; dies können beispielsweise sein:

- Möglichkeiten für Leercontainerbewirtschaftung (z. B. Lager)
- Gleiskapazitäten für Waggonabstellungen
- Integration von Wartungsmöglichkeiten (z. B. Hallen) in die Logistikprozesse

Dies ist im Falle der Integration eines GVT in das LLZ Lahr möglich aufgrund der Flächenreserven. Im Bereich des Vorbahnhofes können Zusatznutzungen angesiedelt werden (z. B. Holzverlad).

6 Aspekte der Verkehrsregelung für den LKW-Verkehr

Systematik der
Verkehrerschließung: Nähe zur
Autobahn wichtig

Entsprechend den Transportdistanzen stellt sich die Systematik der Verkehrerschließung wie folgt dar:

- Verkehre der Rollenden Landstraße: Es handelt sich hierbei um LKW-Langstreckenfernverkehre, welche als alpenquerende Verkehre in der Schweiz auf der Schiene abgewickelt werden; diese Verkehre stellen zum allergrößten Teil auch Transitverkehre durch den Ortenaukreis dar. Diese Verkehre werden heute schon auf der BAB5 abgewickelt und können über den Autobahnanschluss Lahr direkt in das GVT geleitet werden.
- Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr: Dieser weist verschiedene Quellen im Einzugsbereich auf und wird heute als LKW-Langstreckenverkehr ohnehin schon über die Autobahn abgewickelt. Das Güterverkehrsterminal ermöglicht, Transportbehälter von heute auf der Autobahn vorbeifahrenden LKW direkt neben dem Autobahnanschluss auf die Schiene umzuschlagen. Die Zufahrt zur Autobahnanschlussstelle resp. zum Güterverkehrsterminal bleibt aufgrund der Lage des Güterverkehrsterminals prinzipiell gleich.

Aspekte der Verkehrsregelung
für den LKW-Verkehr

Ein mögliches künftiges Güterverkehrsterminal besitzt günstige Voraussetzungen für den direkten Autobahnzugang im Straßenverkehr:

- Es besteht ein direkter Zugang zur Nord-Süd-Autobahn BAB5. Zudem soll die Anschlussstelle Lahr ausgebaut werden (Vollausbau).
- Auch wenn derzeit keine Anschlussstelle Lahr-Nord / Friesenheim konkret geplant wird, könnte eine weitere direkte Einfahrtmöglichkeit von der BAB5 auf die Zufahrtsstraße zum Güterverkehrsterminal eine interessante Option darstellen und Anlass dazu sein, allgemein die Verkehrssituation für LKW-Verkehre in Lahr selbst neu zu bewerten.

In diesem Zusammenhang soll auch auf eine mögliche Verbindung von B33 und BAB5 südlich Offenburgs hingewiesen werden, welche ebenfalls eine Verbesserung der Zugänglichkeit zur Autobahn bewirkt.

Heutige Belastung mit
LKW-Verkehren

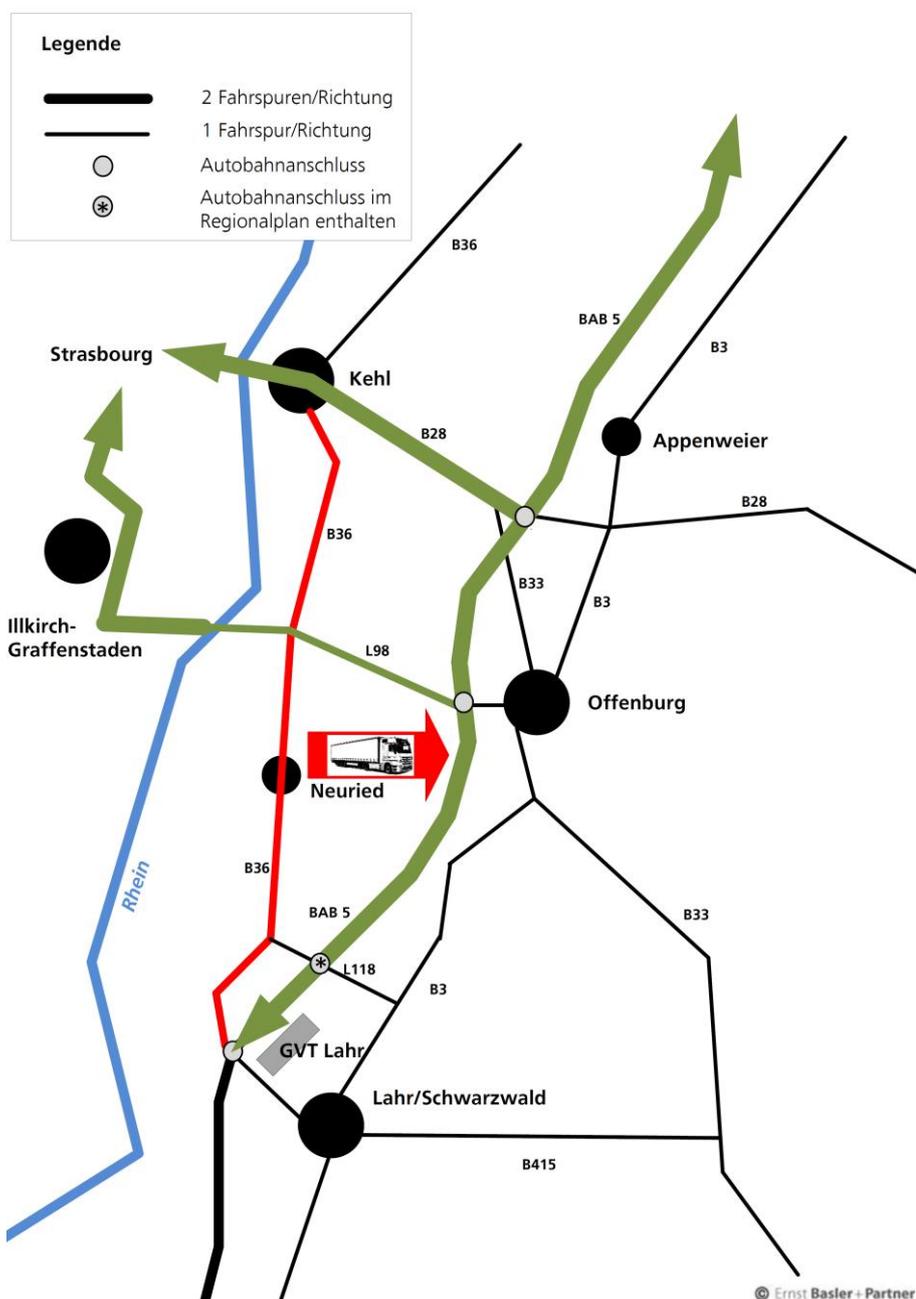
Um LKW-Fahrten von Bundesstraßen auf die Autobahn zu verlagern, empfehlen wir, folgende Gesichtspunkte in die zukünftigen Überlegungen einzubeziehen:

- Wo der LKW-Verkehr schon heute ein Problem darstellt, sollten schon für den jetzigen Ausgangszustand verkehrsbeschränkende Maßnahmen bzw. verkehrsrechtliche Anordnungen geprüft werden; dies ist unabhängig von einem Güterverkehrsterminal am Standort Lahr.
- Zukünftig sollen auch Bundesstraßen bemauteet werden, sodass der Kostenvorteil gegenüber den (schnelleren) Verbindungen über die Autobahn reduziert wird.
- Mit einer Anschlussstelle Lahr-Nord / Friesenheim können ergänzend zum B33-Südanschluss LKW-Verkehre aus Richtung Offenburg abge-

fangen und direkt – unter Umfahrung der Stadt Lahr – in den Bereich des möglichen Güterverkehrsterminals und des heutigen Gewerbegebiets gelenkt werden.

Aus diesem Grund empfehlen wir, unabhängig von der Umsetzung eines Güterverkehrsterminals in Lahr, die gegenwärtige Belastung durch den LKW-Verkehr zu erfassen und gegebenenfalls verkehrsrechtliche Anordnungen vorzubereiten. In Abbildung 14 ist das vorgeschlagene regionale Verkehrserschließungskonzept im Zusammenhang mit einem Güterverkehrsterminal schematisch dargestellt.

Abbildung 14:
Regionales Verkehrserschließungskonzept



Möglichkeiten
verkehrsrechtlicher
Anordnungen prüfen

Verkehrsrechtliche Anordnungen zur Beschränkung des fließenden Verkehrs können unter bestimmten Voraussetzungen erlassen werden.¹⁾ Diese Voraussetzungen sind u. a. dann erfüllt, wenn erhebliche Auswirkungen in Form wesentlicher Lärmzunahmen durch Mautausweichverkehre im Bereich von Ortsdurchfahrten zu erwarten sind. Entsprechend der aktuellen Rechtsprechung gilt eine weitere Steigerung der Lärmbelastung bei bereits vorliegendem Beurteilungspegel von 70 dB (A) am Tag oder 60 dB (A) in der Nacht als eine solche wesentliche Lärmzunahme.²⁾ Des Weiteren muss im Rahmen der Abwägung entschieden werden, ob eine Beschränkung bzw. ein Verbot für den fließenden Verkehr unter Berücksichtigung der Funktion der Straße und der übrigen Belange wie beispielsweise der Umwelt, der Wirtschaft und der Verkehrssicherheit angemessen und verhältnismäßig ist. Wir regen an, bereits sehr frühzeitig mit den beteiligten Institutionen diesbezüglich erste Sondierungsgespräche zu führen. Um eventuelle Divergenzen möglichst ausräumen zu können, sollten die Maßnahmen so ausgestaltet werden, dass aus ihnen möglichst keine negativen Auswirkungen für die ansässigen Wirtschaftsunternehmen resultieren.

Vorschläge für wirkungsvolle
Möglichkeiten

Die verkehrsrechtlichen Anordnungen, die sich im Bereich des LKW-Verkehrs beispielsweise als wirkungsvoll erwiesen haben, sind entsprechend Abbildung 15 folgende Maßnahmen:

- Beschränkungen der Durchfahrtsgeschwindigkeiten des fließenden Verkehrs, beispielsweise auf 30 km/h
- Durchfahrtsbeschränkungen für LKW oberhalb eines festzulegenden zulässigen Gesamtgewichtes (z. B. 12 t), eventuell in tageszeitlicher Abstufung z. B. zu Nachtzeiten

Da diese Maßnahmen von der Gesamt-LKW-Belastung auf dem umliegenden Straßennetz abhängig sind, sollen diese bei Bedarf schon jetzt berücksichtigt werden, um eine Reduktion der Belastungen durch den LKW-Verkehr zu bewirken. Zudem muss gewährleistet werden, dass diese Beschränkungen durch Kontrollen auch durchgesetzt werden können.

Straßenraumgestaltung
ergänzend nötig

Unterstützend wirkt eine zweckmäßige Straßenraumgestaltung ebenfalls allgemeinen LKW-Durchgangsverkehren entgegen.

1) vgl. Straßenverkehrsordnung (StVO), §45, Absatz 9 und Erlass des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 17. Januar 2006
2) vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15.12.2011 und Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 19. September 2006

Abbildung 15:
Beispiele zu Verfahren und
Möglichkeiten
verkehrsrechtlicher
Anordnungen

Verfahren und Möglichkeiten verkehrsrechtlicher Anordnungen		
Mögliche Maßnahmen	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Durchfahrtsbeschränkung
Erläuterung	Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Durchfahrtsbeschränkung für Durchgangsverkehr von Lkw ab 12 t zGG
Zeichen	Zeichen 274-53 	Zeichen 253 mit Zusatzzeichen 1053-38 und „12t“   
Ahndung ³⁾	Je nach Schwere des Verstoßes Bußgeld bis zu 680 €, 4 Punkte und 3 Monate Fahrverbot	Pauschal 75 €

3) vgl. Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV), keine Auskünfte bzgl. Durchfahrtsbeschränkungen und Wiederholungstätern durch Bundesamt für Güterverkehr und Polizeidienststellen möglich