

# Güterverkehrsterminal im Logistik-Leistungszentrum Lahr (LLZ Lahr)

Management Summary November 2014



---

## Management Summary

CODE24 : Korridor Rotterdam –  
Genua entlang der Rheinachse  
via Gotthard/Lötschberg

Im Rahmen der strategischen Initiativen des INTERREG IV b-NWE-Programms wurde CODE 24 bewilligt: Er umfasst Regionen mit höchster Wirtschaftskraft in der Niederlande, Deutschland, der Schweiz und Italien und ein Einzugsgebiet mit rund 70 Mio. Menschen. In diesem Korridor verläuft der Rhine-Alpine Korridor des TEN-T Core Network der EU.

Bedeutung dieses Korridors im  
Eisenbahnverkehr

Mit der Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels im Jahr 2017 und der bereits erfolgten Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007 stellen sich neue verkehrliche Herausforderungen: Zusammen mit den bereits beschlossenen und im Bau befindlichen Maßnahmen der Eisenbahn-Infrastruktur im gesamten Bereich dieses Korridors müssen Möglichkeiten geschaffen werden, Engpässe für die Verladung von Gütern von der Straße auf die Schiene zu beheben. Die Region um den Ortenaukreis ist hierbei eine Schlüsselstelle, da zwischen Karlsruhe und Basel keine leistungsfähigen Umschlaganlagen für den Schiene-Straße-Verkehr bestehen.

Trassierungsalternativen im  
Bereich Offenburg – Freiburg

Die derzeitigen Ausbauplanungen sehen eine Zulage von zwei Gleisen entlang der Bestands-Eisenbahnstrecke zwischen Offenburg und Kenzingen vor. Als Alternative hierzu wird eine eigens dem Güterverkehr vorbehaltene Strecke entlang der Autobahn (A5) vielerorts gefordert, welche die heutige Bestandsstrecke dann ausschließlich für den Personenverkehr vorsieht. Eine solche Trassierung würde die Möglichkeit bieten, im Bereich des Flughafenareals Lahr –des starkLahr-Areals- ergänzend zu der dort stattfindenden Entwicklung von logistikaffinen Industrie- und Gewerbeflächen ein Umschlagterminal für den kombinierten Verkehr zu errichten. Ein solches Terminal kann sinnvollerweise nur zusammen mit einer solchen Trassierung leistungsfähig erschlossen werden.

Güterverkehrsterminal im  
Logistik-Leistungszentrum Lahr

Entsprechend den örtlichen Gegebenheiten kann ein solches Terminal für 750 Meter lange Züge sowohl des unbegleiteten kombinierten Verkehrs –UKV- und einer rollenden Landstraße –RoLa- (Verlad von Lastkraftwagen im Alpentransit durch die Schweiz) ausgelegt werden. Ein weiterer Vorteil ist, dass diese 750 Meter langen Züge in einem Vorbahnhof ohne Zwischenbehandlungen abgestellt werden können und sich danach flüssig auf die unmittelbar daneben befindlichen Gütergleise einfädeln können. Hiermit ist ein kosteneffizienter, verlässlicher, zeitlich günstiger Zugang zu einer durchgehenden Hauptstrecke unmittelbar möglich. Dadurch, dass sich die Autobahnzufahrten in unmittelbarer Nähe eines solchen Güterverkehrsterminals befinden ist eine rasche Zugänglichkeit für den LKW-Verkehr möglich ohne Wohngebiete durch-

queren zu müssen. Mit zusätzlichen verkehrslenkenden Massnahmen im Umfeld können weitere Verbesserungen auch über die heutige Bestandssituation heraus durch die verkehrsgünstige Erschließung eines solchen Güterverkehrsterminals einfach bewirkt werden.

Frachtaufkommen Güterverkehrsterminals werden oft in Etappen entwickelt: Als Zielvorstellung eines Gesamtpotentials können im unbegleiteten Verkehr –UKV- ab dem Jahr 2025 in nördlicher und südlicher Verkehrsrichtung ca. 1,1 Mio. Tonnen je Jahr erwartet werden. Zudem ist es möglich, die Anlage so zu konzipieren, dass die Verlagerungspolitik der Schweiz wirkungsvoll unterstützt wird und auf die Rollende Landstraße –RoLa- in einem Trendszenario 160'000 LKW auf die Schiene verladen werden können oder in einem Maximalszenario bis zu 450'000 LKW verlagert werden können. Die Umsetzung dieser Potentialprognose soll dabei zweckmäßigerweise in Etappen geschehen.

Regionalwirtschaftliche Effekte Die Wirkungskomponenten eines Güterverkehrsterminals im Logistik-Leistungszentrum Lahr lassen positive Auswirkungen auf die Bruttowertschöpfung erwarten. Diese umfassen:

- Den direkten Betrieb eines Güterverkehrsterminals
- Transportkosteneinsparungen infolge volkswirtschaftlich günstiger Teilnahme am kombinierten Verkehr –Reduzierung der Transportintensität-
- Standorteffekte im Bereich des StartkLahr Airport Business Park Raum Lahr
- Standorteffekte im Ortenaukreis

Die Wirkungen werden über den Ortenaukreis hinaus spürbar werden, wobei mit einem positiven Gesamteffekt von rund 45 Mio. Euro jährlich gerechnet werden kann, welcher der gesamten Region zugute kommt.

Kombinierter Verkehr: Entfall von LKW-Fahrleistungen auf der Straße Entfallende LKW-Fahrleistungen auf der Straße führen dazu, dass dort die CO<sub>2</sub>-Emissionen sinken: Dieser Bereich kann, je nach Prognoseannahmen zwischen 90'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen je Jahr bis zu 185'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen je Jahr liegen. Diese Größenordnungen zeigen auf, dass in einem güterverkehrsaufkommensstarken Bereich, wie es die Region Ortenau und die umliegende Region darstellt, Verlagerungspotentiale auf umweltschonende Verkehrsmittel (Schiene) möglich sind.

Beurteilung der planungsrechtlichen Voraussetzungen

Die günstige verkehrliche Lage geht einher mit zu erwartenden, geringstmöglichen Beeinträchtigungen und Schallemissionen in den angrenzenden Gemeinden; damit ist die Anlage nach derzeitigem Stand planungsrechtlich umsetzbar.