



Güterzüge sollen an Lahr nicht einfach nur vorbeirauschen, auch ein regionaler Frachturnschlag wäre sinnvoll. Sagt die Stadt. FOTO: SIEGFRIED GOLLRAD

# Lahr kann den Code 24 knacken

Die Stadt ist ins EU-Förderprogramm zur Entwicklung eines landesweiten Logistikzentrums für das Rheintal aufgenommen worden

VON UNSEREM REDAKTEUR  
BRUNO KOHLMAYER

**LAHR.** Die Stadt Lahr ist in das EU-Förderprojekt Code 24 zur Entwicklung eines multimodalen Güterverkehrszentrums aufgenommen worden. Dies bedeutet, dass die EU ein wissenschaftliches Gutachten bei Gesamtkosten von 350 000 Euro mit 175 000 Euro fördert. Es soll bis Ende 2014 vorliegen. Die Stadt Lahr wertet die EU-Zusage vom Freitag als einen großen Erfolg, weil die EU damit die Standortvorteile des Flughafengeländes anerkennt, erklärte gestern bei einem Pressegespräch Oberbürgermeister Wolfgang G. Müller.

Hintergrund: Die Schweiz wird mit der Fertigstellung des zweiten Basistunnels durch den Gotthard mindestens eine Million Lastwagen pro Jahr auf die Schiene verlagern. Das bedeutet nach Norden hin, und hier kommt Lahr ins Spiel, dass man Umschlagräume benötigt, um den Verladeverkehr abzuwickeln. Einmal, um den Güterverkehr zwischen dem Nordseehafen Rotterdam und dem Mittelmeerehafen Genua schlicht ohne Flaschenhalse durchzuschleusen, zum Zweiten aber, der Metropolregion Oberrhein einen Zugang zu diesem europäischen Frachtsystem zu ermöglichen.

Der Zuschlag für Lahr Ende vergangener Woche, in Verbindung mit dem Kehler und Straßburger Hafen wird von der Lahrer Verwaltungsspitze als Erfolg gewertet, weil damit eine schon bislang von der Stadt und vom Land behauptete Standortgunst auch europaweit anerkannt werde. Schon ohne drittes, viertes Gleis bedeutet die Erlaubnis zum Mitmachen, dass es für die Lahrer Flächen eine neue Dynamik geben wird – OB Müller: „Da ist Musik drin“, zum anderen aber auch, dass beim autobahnparallelen Bau der beiden neuen Bahngleise das „große Orchester“ aufspielen werde. Wichtig dabei sei, so der Oberbürgermeister, dass man den Verkehr nicht an Lahr vorbeirauschen lassen sollte, sondern dass man Güter im System abnehmen und zufließen lassen könne. Müllers Botschaft: „Es gibt aus der Region genügend Fracht. Der Flughafen ist für ein solches Güterverkehrszentrum geeignet, die Flächen sind verfügbar und das alles ist zukunftsfähig.“

Markus Ibert, Geschäftsführer des Industrie- und Gewerbebezentrums Raum Lahr, ergänzte, dass der Lahrer Flughafen im Fraunhofer Logistikatlas des vergangenen Jahres als einer der 25 wichtigsten Logistikstandorte Deutschlands bezeichnet wurde. Die ganzheitliche Entwicklung



des Verkehrskorridors zwischen Rotterdam und Genua sei notwendig. Bezogen auf Lahr bedeute dies aber auch, dass man die Großflächen auf dem Flugplatz „nicht vorschnell aufgeben werde“. Was im Klartext bedeutet, dass man beim Grundstücksverkauf wählerischer wird.

Beim Gutachten gehe es natürlich auch um technische und funktionelle Machbarkeit, um Umschlagstechniken oder auch um Betreibermodelle, ergänzte Bürgermeister Langensteiner. Auf dem Lahrer Flughafen könnten Züge bis zu 750 Meter Länge bestückt werden. Alles in allem könnte ein Logistikzentrum Lahr auch hilfs- oder ersatzweise die Aufgabe der Rollenden Landstraße (Freiburg-Süd-Schweiz) übernehmen.

Landsverkehrsminister Hermann findet die Überlegungen positiv: Er sei der festen Überzeugung, dass ein Güterverkehrszentrum Lahr dem kombinierten Verkehr im Land wichtige Impulse geben könne. Das Land werde diese Entwicklung auch künftig konstruktiv begleiten. Bei der Optimierung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser könne Lahr einen wichtigen Beitrag leisten. Andreas Kempff, IHK-Hauptgeschäftsführer, und Christian Junker, Vorsitzender des IHK-Verkehrsausschusses, bekundeten Unterstützung für die Lahrer Pläne.

## URTEILSPLATZ

### Im EU-Förderprogramm *Eine Hürde ist genommen*

Lahr ist also jetzt in das EU-Förderprogramm Code 24 aufgenommen worden. 350 000 Euro kostet das wissenschaftliche Gutachten, das aufzeigen soll, ob Lahr an der europäischen Transversale zwischen Rotterdam und Genua eine Rolle beim Güterumschlag spielen kann. Die Gutachten für die ganze Strecke verschlingen immerhin acht Millionen Euro. Wer die angekündigten und beschlossenen Restriktionen der Schweiz beim Güterverkehr mit Lastwagen auf der Transitstrecke nach Italien vor Augen hat, der kommt nicht um die Erkenntnis herum, dass im Zulauf zur Schweiz ein Knotenpunkt her muss, der spätestens im Oberrheingraben zu einer Verlagerung der Fracht vom Lastwagen auf den Zug gestattet. Ob Lahr die von der EU gewünschten Anforderungen vollständig erfüllen kann, wird derzeit niemand sagen können. Es ist auf jeden Fall aller Ehren wert, abchecken zu lassen, wozu man flächenmäßig in der Lage ist. Die Frage, wer ein solches Logistikzentrum denn umtreiben könnte, ist da derzeit zweitrangig. Eine ganz andere Frage ist, ob die westlichen Flughafenflächen wie vielfach gesagt, logistischen Firmen vorbehalten werden sollen. Da wird man im Zweifelsfall doch genau hinsehen müssen. *Bruno Kohlmeyer*