

<p>STELLUNGNAHME zur Anfrage</p> <p>Stadträtin Gabriele Luczak-Schwarz (CDU) Stadtrat Thorsten Ehlgötz (CDU) Stadtrat Tilman Pfannkuch (CDU)) CDU-Gemeinderatsfraktion</p> <p>vom: 08.02.2010 eingegangen: 09.02.2010</p>	<p>Gremium:</p> <p>Termin: Vorlage Nr.: TOP:</p> <p>Verantwortlich:</p>	<p>9. Plenarsitzung Gemeinderat</p> <p>30.03.2010 332 25 öffentlich Dez. 1</p>
<p>Ausbau des Rheinhafens Lauterbourg</p>		

1. Welche konkreten Planungen sind im Zusammenhang mit dem Ausbau des Rheinhafens Lauterbourg auf der französischen Seite bekannt? Welche Flächen sollen als Industrie-/Gewerbeflächen ausgewiesen werden? Inwiefern war die Stadt Karlsruhe bisher am Planverfahren beteiligt?

Der Hafen Lauterbourg soll unter der Projektträgerschaft des Hafens Strasbourg (Port Autonome de Strasbourg [PAS]) ausgebaut und um ein Industriegebiet erweitert werden.

Die Maßnahme umfasst Flächen in einer Größenordnung von ca. 73 ha und das bestehende Hafenbecken von 31 ha. Von den 73 ha Landfläche entfallen ca. 9 ha auf den Bau eines Containerterminals. 41 ha sind als uneingeschränktes Industriegebiet vorgesehen. Weitere 23 ha werden als Grünfläche ausgewiesen.

Der PAS strebt die Entwicklung einer trimodalen Wirtschaftszone (Straße, Schiene, Wasser) für verschiedene wirtschaftliche Nutzungen (z. B. Getreidesilos, Produktionsanlagen, Logistik) an. Konkretere Angaben über die Art der anzusiedelnden Gewerbe- und Industriebetriebe liegen derzeit nicht vor.

Über die Gesamtmaßnahme wurde die Stadt Karlsruhe von französischer Seite direkt erstmals im Rahmen der Sitzung des Ausschusses „Raumentwicklung und Verkehr“ des EURODISTRICT REGIO PAMINA am 10.03.2010 informiert. Eine Beteiligung an Plan- und/oder Genehmigungsverfahren hat bisher nicht stattgefunden.

2. In welcher zeitlichen Abfolge wird der geplante Ausbau erfolgen?

Seit dem Projekt im März 2007 ein „öffentliches Interesse“ bescheinigt wurde, wurden zugunsten der PAS Grundstücksenteignungen durchgeführt. Anfang 2009 wurde die Umsetzung der Planungen beschlossen. Im April 2010 soll mit den Aufschüttungen, im 2. Halbjahr 2011 mit den Industrieansiedlungen begonnen werden, wobei diese in zwei Phasen (26 ha und 15 ha) erschlossen werden. Das Containerterminal soll bereits in einer ersten Bauphase bis 2011 errichtet sein.

3. Welche Informationen liegen bisher vor zu verkehrlichen, ökologischen und sonstigen Auswirkungen des Projekts? Inwiefern könnte Karlsruhe hier konkret betroffen sein?

Die Flächen werden über die Realisierung eines Straßenanschlusses an die RD 248 sowie den Bau des Hauptgleises an das (über-)regionale französische Straßen- und Schienennetz angeschlossen. Erwartet werden ca. 400 zusätzliche LKW-Bewegungen täglich.

Über die Gesamtfläche erfolgt ein Abtrag der Vegetationsschicht (bisher landwirtschaftliche Nutzflächen) und eine Aufschüttung um ca. einen Meter (insgesamt ca. 750.000 m³). Durch Ausgleichsmaßnahmen soll eine Beeinträchtigung des Hochwasserschutzes der Rheinanlieger vermieden werden.

Gemäß den französischen Gesetzesregelungen zum Nachbarschafts- und Umweltschutz werden Vorgaben zur getrennten Abwasserableitung, zur Emissionsbegrenzung etc. erteilt. Ob und in welcher Form die Stadt und TechnologieRegion Karlsruhe von Immissionen, Verkehrsbelastungen oder sonstigen Auswirkungen im Hinblick auf Brand-, Katastrophen- und Bevölkerungsschutz berührt sein könnten, lässt sich basierend auf dem derzeit bekanntem Sachstand nicht abschätzen.

4. In welchen wirtschaftlichen Segmenten steht der geplante Gewerbehafen Lauterbourg mit dem Karlsruher Rheinhafen im direkten Wettbewerb?

5. Welche Optionen bestehen, um seitens der KVVH aus einer möglichen Wettbewerbssituation gestärkt hervorzugehen?

Der Hafen Lauterbourg steht mit den Karlsruher Rheinhäfen derzeit in keinerlei Konkurrenzverhältnis. Auch der geplante Ausbau wird diesbezüglich kaum etwas ändern, da Erweiterungsflächen im Rheinhafen Karlsruhe nicht zur Verfügung stehen und die bestehende Nachfrage bereits heute nicht gedeckt werden kann.

Die Containerverkehre, die künftig über Lauterbourg zusätzlich abgewickelt werden, sind vor allem Verkehre aus dem Elsass. Auf diese konnten und können die Rheinhäfen Karlsruhe nicht zugreifen, da hierzu die räumlichen Voraussetzungen im Hafengebiet ebenfalls fehlen und aufgrund gegebener Restriktionen nicht geschaffen werden können.

Eine Ansiedlung von neuen Gewerbe- und Industrieunternehmen am Hafen Lauterbourg wird für die PAMINA-Wirtschaftsregion als insgesamt vorteilhaft bewertet.

6. Gibt es auch Wettbewerbsfelder, in denen eine Zusammenarbeit der Häfen Karlsruhe und Lauterbourg denkbar sein könnte?

Im Rahmen der bereits vorbereiteten Kooperation zwischen den Häfen Karlsruhe und Wörth werden sich Synergieeffekte ergeben, die sich auf Karlsruhe positiv auswirken werden. Mit der PAS wurden bereits Gespräche dahingehend geführt, dass der Hafen Lauterbourg sich an dieser Kooperation beteiligt. Bei der PAS steht man einer solchen Zusammenarbeit sehr aufgeschlossen gegenüber.