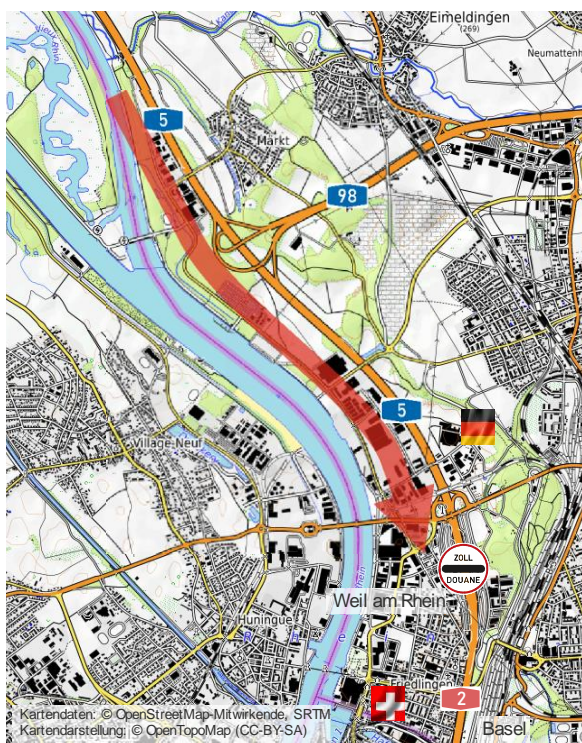




Nr. 1.1 Weil am Rhein - Ableitung der Lkw auf Parkplatz im Zulauf zum Zoll



► **Realisierungshorizont**

< 5 Jahre	5-15 Jahre	> 15 Jahre
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

► **Kostenrahmen**

< 1 Mio. EUR	1- 10 Mio. EUR	> 10 Mio. EUR
--------------	----------------	---------------

► **Wirkung und Umsetzung**



► **Enthalten in Planfall**

PF1	PF2	PF3	PF4
-----	-----	-----	-----

Ausgangslage

- Der Grenzübergang Weil am Rhein stellt heute und auch in Zukunft den wichtigsten Übergang zwischen Deutschland und der Schweiz dar. Die Lkw-Prognose 2040 lässt eine Zunahme des Lkw-Verkehrs in Weil am Rhein von heute ca. 3.450 Lkw/24h um weitere 40 % auf ca. 4.750 Lkw/24h erwarten. Gleichzeitig nimmt der Pkw-Verkehr ebenfalls erheblich von 28.500 Pkw/24h auf 42.000 Pkw/24h um nahezu 50 % zu. Insbesondere in der Morgenspitze sind aufgrund der hohen Auslastung jedoch kaum noch Kapazitäten verfügbar, dennoch wird der Verkehr am Morgen in Richtung Schweiz um 5 % auf ca. 1.700 Kfz/h zunehmen. Mit den bestehenden Verkehrsanlagen sind die zu erwartenden Mengen nicht abwickelbar, es ist mit einer erheblichen Zunahme der Beeinträchtigungen und Wartezeiten am Grenzübergang zu rechnen.
- Seit langem besteht eine Stauwarn- bzw. Dosieranlage für den grenzquerenden Lkw-Verkehr, welche diesen an verschiedenen Punkten im Verlauf der A5 stoppen soll, sofern an der Zollanlage keine freien Stellplätze mehr verfügbar sind. Das Zurückhalten der Lkw findet auf dem rechten und mittleren Fahrstreifen an der Hauptfahrbahn der Autobahn auf bis zu 3,5 km über das Autobahndreieck Weil am Rhein hinaus statt. Für den Pkw-Verkehr reduzieren sich somit die zur Verfügung stehenden Fahrstreifenkapazitäten je nach Nutzung und Aktivierung der Stauräume.
- Davon ausgehend, dass rein organisatorische Maßnahmen (Einführung DaziT) auch bei einer vollen Wirkungsentfaltung nicht ausreichend sein werden, sind zusätzliche Maßnahmen in Weil am Rhein erforderlich. Da die Flächenverfügbarkeit auf der Zollanlage begrenzt ist, sind Maßnahmen außerhalb dieser zu suchen.

Kurzbeschreibung

- Die Maßnahme 1.1 beinhaltet den Bau einer Pufferfläche für bis zu 200 Lkw im Zulauf zur Zollanlage; idealerweise in deren direktem Umfeld. Eine Studie (BS Ingenieure, 2015) empfiehlt eine Fläche südlich des Autobahndreiecks Weil am Rhein.

Maßnahmenblatt

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ In erster Priorität werden in Zukunft weiterhin die Parkplätze auf der Zollanlage genutzt. Hier sind im Verzollungsbereich in Richtung Schweiz Stellplätze für 100 Lkw vorhanden, die Aufstellflächen für den Transitverkehr vor den Hochkabinen umfassen 66 Lkw. ➤ Bei Vollauslastung dieser Flächen wird die Pufferfläche im Zulauf aktiviert. Die Ausfahrt von der Fläche wird in Abhängigkeit der Auslastungssituation an der Zollanlage mittels Freigabesignal gesteuert. ➤ Die Fläche ist so zu dimensionieren, dass eine Aktivierung der Stauräume an der Hauptfahrbahn im Regelbetrieb nicht mehr erforderlich wird. ➤ Durch die unmittelbare Lage der in der Standortuntersuchung empfohlenen Fläche vor der Zollanlage ist eine bedarfsweise Ausleitung der Lkw einfach umzusetzen und erzeugt eine größere Akzeptanz. Je geringer die Entfernung zur Grenze ist, umso weniger Umfahrungsmöglichkeiten bestehen bzw. sind Sondergenehmigungen einzuräumen. ➤ Auf der neu geschaffenen Fläche soll die Möglichkeit zu kontrollierten Ruhezeiten für Lkw-Fahrer:innen außerhalb des Straßenraumes bestehen. In die Flächenkonzepte ist daher ein geeignetes Angebot für Fahrer:innen vorzusehen (WC, Duschen, Verpflegung etc.).
Wirkung am Grenzübergang	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Durch das Ausleiten der Lkw stehen die vorhandenen Fahrstreifen im Zulauf zum Zoll vollumfänglich zur Verfügung. Somit sinkt die Stauanfälligkeit und die Reisezeiten werden geringer. Die durchgeführten Berechnungen zeigen in der kritischen Morgenspitze einen Reisezeitgewinn von bis zu 6 Min. für Pkw, der Verkehrsfluss verbessert sich erheblich. ➤ Durch die Auflösung der Stausituation an der Hauptfahrbahn ist eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit für Lkw und Pkw möglich. Unfälle am Stauende oder durch Spurwechsel von Lkw werden vermieden. ➤ Als weiterer positiver Effekt im Vergleich zur Ausgangslage besteht für Lkw-Fahrer:innen mit dieser Maßnahme die Möglichkeit zur Wahrnehmung von geregelten Ruhezeiten.
Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Maßnahme 1.1 ist unabhängig von anderen Maßnahmen realisierbar. Es empfiehlt sich jedoch die Umsetzung entsprechender Maßnahmen im Zulauf zu den anderen Hauptgrenzübergängen zu kombinieren (siehe M2.1 Rheinfelden, M5.1 Waldshut, M11.1 Thayngen, M13.1 Konstanz), um Ausweichfahrten infolge der Pufferung zu vermeiden.
Planungsprozess / -schritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Eine Studie aus dem Jahr 2015 (BS Ingenieure, 2015) empfiehlt eine Fläche mit annähernd 200 Lkw-Stellplätzen südlich des Autobahndreiecks Weil am Rhein („Hafen Nord“). Die Verfügbarkeit ist weiter zu vertiefen und Alternativen sind ggf. zu prüfen. Vorhergehende Studien (Durth Roos Consulting GmbH, 2013) sehen weiteres Potenzial für Stellplätze in optimaler Lage direkt an der Anschlussstelle Weil am Rhein – Hüningen. ➤ Vertiefung der Standortuntersuchung, Planungsstufen bis Ausführungsplanung / -projekt ➤ Ein Planfeststellungsverfahren ist erforderlich.
Gesamt- einschätzung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Wirksamkeit der Maßnahme ist als hoch einzuschätzen. Vorausgesetzt, dass eine geeignete Fläche gefunden wird, ist von einer hohen Realisierungschance und durchschnittlichen Anforderungen bei der Planung auszugehen. ➤ Eine stringente Organisation und Kontrolle des Verkehrs und der zwangsweisen Ausleitung auf die Pufferflächen sind für die Wirksamkeit der Maßnahmen unabdingbar. Ein Überstauen der Zollanlage sowie eine Missachtung der Ausleitung sind zwingend zu unterbinden und zu ahnden.
