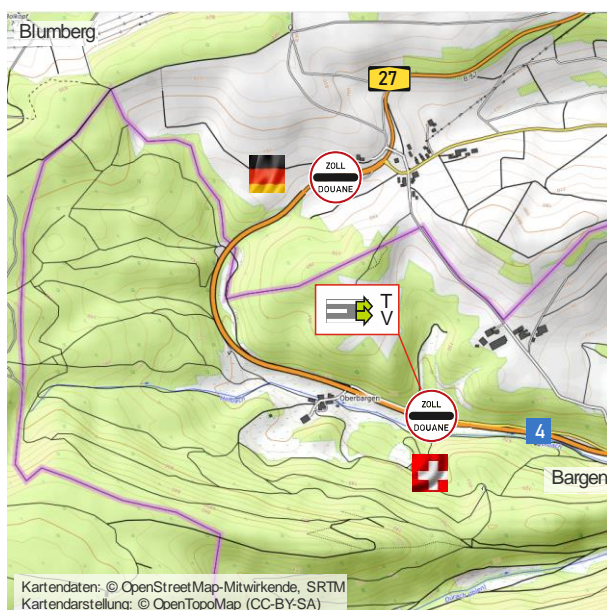




Nr. 10.3 Blumberg – Organisatorische Trennung der Abwicklung von Transit und Verzollung



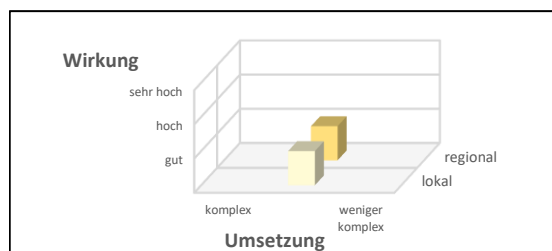
Realisierungshorizont

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

Kostenrahmen

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

Wirkung



Enthalten in Planfall

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

Ausgangslage

- Im Vergleich zum benachbarten Grenzübergang in Gottmadigen / Thayngen hat der Grenzübergang Blumberg / Bargen im Zuge der B 27 / N4 für Lkw heute eine geringe Bedeutung. Während heute nur ca. 500 Lkw/24h den Grenzübergang passieren, ist in der Prognose 2040 nahezu eine Verdoppelung auf bis zu 1.000 Lkw/24h zu erkennen. Der Pkw-Verkehr nimmt von 2.500 Pkw/24h auf 3.000 Pkw/24h zu. Die Relation von Lkw- zu Pkw-Verkehr von künftig 1:3 zeigt die steigende Bedeutung des Grenzübergangs für den Lkw-Verkehr in Wechselwirkung mit dem stark ausgelasteten Grenzübergang in Thayngen. Für Pkw ist hingegen die Route über Thayngen in Verlängerung der A 81 deutlich attraktiver.
- Insbesondere im morgendlichen Spitzenzeitraum kommt es schon heute zu Rückstauungen und zu gegenseitigen Behinderungen zwischen Pkw und Lkw.
- Es ist davon auszugehen, dass durch die deutlichen Steigerungen im Lkw-Verkehr die Anlagen in Richtung Schweiz nicht mehr ausreichen und die gegenseitigen Beeinträchtigungen zwischen Lkw und Pkw in Zukunft deutlich zunehmen werden. Insbesondere die späte Trennung des Transitverkehrs unmittelbar am Zoll kann problematisch werden.

Kurzbeschreibung

- Die Maßnahme 10.3 beinhaltet die organisatorische konsequente Trennung der Führung und Behandlung von Transit-/Leer-Lkw und Lkw zur Verzollung im Zulauf und innerhalb der Zollanlage. Dementsprechend ist eine zweite gesonderte Abfertigungskabine für Lkw zur Verzollung vorzusehen.
- Durch die Maßnahme können die Wartezeiten für alle Lkw-Arten reduziert werden.

Maßnahmenblatt

	<ul style="list-style-type: none">Die Maßnahme erfolgt in Richtung Schweiz. In Richtung Deutschland wird nicht das Erfordernis zu einer weiteren Optimierung der Abläufe gesehen.
Wirkung am Grenzübergang	<ul style="list-style-type: none">Durch eine organisatorische Beschleunigung und Erhöhung der Kapazitäten am Zoll reduzieren sich die Wartezeiten für alle Lkw-Arten.Für Pkw in Richtung Schweiz reduziert sich die Gefahr von Beeinträchtigungen durch Transit-Lkw, die sich aus dem Zoll auf die Pkw-Spur überstauen. Unübersichtliche Situationen bei der Pkw-Vorbeifahrt am wartenden Lkw-Stau entfallen. Die Verkehrssicherheit erhöht sich in der Folge.
Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none">Die Maßnahme 10.3 erfolgt idealerweise in Kombination mit den Maßnahmen 10.1 (zusätzlicher Parkraum am Zoll) und 10.2 (zusätzlicher Fahrstreifen im Zulauf). Insbesondere ohne eine frühzeitige Trennung und Sortierung der Lkw zum Transit bzw. zur Verzollung (M 10.2) verliert die Maßnahme 10.3 an Wirkung.
Planungsprozess / -schritte	<ul style="list-style-type: none">Projektstudie, Planungsstufen bis Bauprojekt
Gesamteinschätzung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none">Die Wirkung der Maßnahme ist lokal und hat nur geringen zusätzlichen Einfluss auf die Lkw-Mengen und deren Wartezeiten, da heute bereits eine Trennung in Grundzügen vorhanden ist. Trotz des vergleichsweise hohen baulichen und organisatorischen Aufwands bleibt die Wirkung von Beschleunigungsmaßnahmen in Blumberg in den Modellrechnungen vergleichsweise gering. Es wird daher vielmehr zunächst eine Umsetzung der Maßnahmen 10.1 (zusätzlicher Parkraum am Zoll) und 10.2 (zusätzlicher Fahrstreifen im Zulauf) empfohlen, welche von Infrastrukturseite die bestehende Trennung der Verkehre verbessert.
