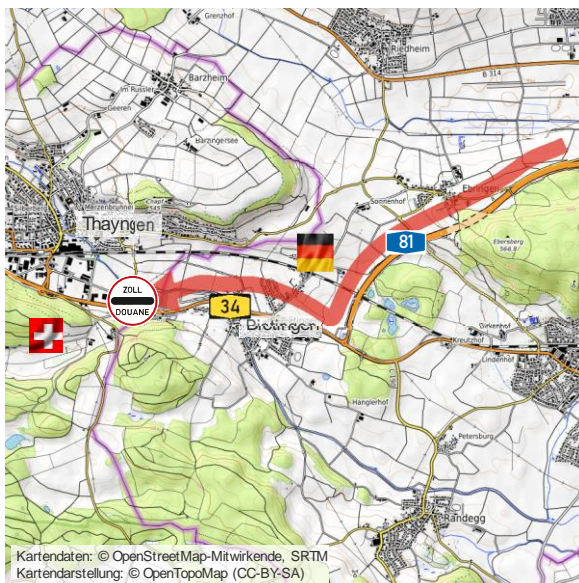




Nr. 11.1 Thayngen - Ableitung der Lkw auf Parkplatz im Zulauf zum Zollbereich



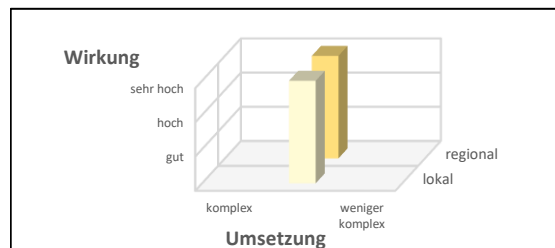
➤ **Realisierungshorizont**

< 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 Thayngen stellt sowohl heute als auch in Zukunft den wichtigsten Übergang auf der Achse A 81 – B 34 – N4 zwischen Deutschland und der Schweiz dar. Die Lkw-Prognose 2040 lässt eine Zunahme des Lkw-Verkehrs in Thayngen von heute ca. 1.800 Lkw/24h auf 2.200 Lkw/24h erwarten. Die Steigerungen im Pkw-Verkehr fallen dagegen moderat aus. Dieser nimmt von 14.500 Pkw/24h auf 15.000 Pkw/24h zu.
 - Dass die Steigerungen sowohl für Pkw aber vor allem für Lkw nicht stärker ausfallen, ist vor allem im Zusammenhang mit der hohen Auslastung der bestehenden Anlagen und den Rückstauerscheinungen der Lkw zu sehen. Durch die in der Prognose 2040 enthaltene A 98 sind kürzere Reisezeiten auf der West-Achse möglich, sodass die Zunahmen im Pkw-Verkehr tendenziell weiter westlich erfolgen. Gleichzeitig nimmt die Attraktivität der Verbindung durch die Ausbaumaßnahmen in der Schweiz bis Winterthur (u.a. 4-streifiger Ausbau Fäsenstaubtunnel) weiter zu, sodass der Handlungsbedarf rund um den Grenzübergang Thayngen zunimmt. Es ist mit einer Zunahme der Beeinträchtigungen und der Verlustzeiten am Grenzübergang zu rechnen.
 - An der Zollanlage sind Stellplätze für ca. 90 Lkw vorhanden. Im erweiterten Zulauf können sich 50 Lkw auf bis zu drei parallelen Fahrstreifen auf 400 m Länge getrennt nach Transit-/Leerfahrten und Verzollung aufstellen. Im Weiteren ist bis zum Autobahnende der A 81 ein 1.200 m langer einstreifiger Stauraum für Lkw zur Verzollung vorhanden. Diese sowie Pkw können an diesem Stauraum vorbeifahren. Transit- und Leer-Lkw müssen erst in den erweiterten Stauraum am Zoll einfahren; an diesem Punkt des Wiedereinschleppens kommt es bereits im Bestand häufig zu Überstauungen, die nicht zuletzt durch Fehlverhalten von Lkw-Fahrer:innen bedingt sind. Eine nicht unwesentliche Anzahl Lkw zur Verzollung nutzen die Transitfahrstreifen, sodass es hier zu erheblichen Behinderungen kommt und schnell die Kapazitätsgrenzen überschritten werden. Der Rückstau und die Behinderungen wirken sich auf alle Verkehrsteilnehmer aus.

Maßnahmenblatt

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ In Richtung Deutschland sind ein 400 m langer Lkw-Fahstreifen sowie über 70 Stellplätze für Lkw am Zoll vorhanden, die als ausreichend erachtet werden. ➤ Überlegungen, die Situation in Thayngen durch weiteren Parkraum zu verbessern, bestehen seit langem. Für Flächen am Hohentwiel tunnel liegen Planungen für 80 Lkw vor, die jedoch nicht in das damalige Planfeststellungsverfahren zur A 81 einbezogen wurden.
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Maßnahme 11.1 beinhaltet den Bau einer Pufferfläche auf Basis der prognostizierten Nachfrage und dem Ansatz, den Rückstau aus der Zollanlage auf den heutigen Bereich mit getrennter Führung von Lkw zum Transit und zur Verzollung zu beschränken. Die Fläche ist auf bis ca. 120 Lkw im Zulauf zur Zollanlage Thayngen entlang der A 81 oder der B 34 auszulegen. Je größer die Entfernung zur Grenze ist, umso mehr Umfahrungsmöglichkeiten bestehen, sodass eine Fläche idealerweise an der B 34 liegen würde. ➤ Bei Vollausslastung der Flächen am Zoll wird die geplante Pufferfläche im Zulauf aktiviert. Die Ausfahrt von der Fläche wird in Abhängigkeit von der Auslastungssituation an der Zollanlage mittels Freigabesignal gesteuert. Die Fläche ist so zu dimensionieren, dass eine Aktivierung der Stauräume an der Hauptfahrbahn nicht mehr erforderlich sein wird. ➤ Auf der neu geschaffenen Fläche soll zudem die Möglichkeit zu kontrollierten Ruhezeiten außerhalb des Straßenraumes bestehen. In den Flächenkonzepten sollte daher ein geeignetes Angebot für Lkw-Fahrer:innen vorgesehen werden (WC, Duschen, Verpflegung etc.).
Wirkung am Grenzübergang	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Durch die Pufferung der Lkw außerhalb des Straßenraumes reduzieren sich die staubedingten Verlustzeiten für Pkw und Lkw am Autobahnde der A 81, am Kreisverkehr mit der B 34 und auf der B 34 selbst. Auch die Behinderungen für Pkw durch Überstauung des 400 m langen Bereichs der Trennung von Transit und Verzollung entfallen. Der allgemeine Verkehrsfluss verbessert sich insbesondere in den Morgenspitzenstunden. ➤ In der Folge erhöht sich die Verkehrssicherheit durch seltenere Stauereignisse und Überstauung des Kreisverkehrs B 34 / A 81 bzw. dem Autobahnde der A 81. ➤ Auf der Fläche können zudem geregelten Ruhepausen erfolgen.
Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Maßnahme 11.1 ist unabhängig von anderen Maßnahmen realisierbar. ➤ Die weiteren Maßnahmen in Thayngen (M11.2 Parkplatz im Nachlauf, M11.3 zusätzlicher Fahstreifen um Zulauf und M11.4 Organisatorische Trennung Lkw) ergänzen sich und tragen im Zusammenspiel zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Thayngen bei.
Planungsprozess / -schritte	<p>Erste Standorte wurden in der Vergangenheit entlang der A 81 gesichtet und bieten am Hohentwiel tunnel Potenzial für ca. 80 Lkw, sind aber ggf. problematisch, was das Landschaftsbild betrifft. Weitere Flächen sind zu prüfen, insbesondere auch Flächen unmittelbar an der Zollanlage, die einen kurzen Weg zwischen Pufferfläche und Zoll ermöglichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 geeignete Flächen gefunden werden und zur Verfügung stehen, ist von einer hohen Realisierungschance auszugehen, die Möglichkeiten sind jedoch rund um Thayngen eingeschränkt. Die Planungsanforderungen sind daher komplexer als an anderen Grenzübergängen. ➤ Eine stringente Organisation und Kontrolle des Verkehrs und die Ausleitung auf die Pufferfläche sind für die Wirksamkeit der Maßnahmen zwingend.