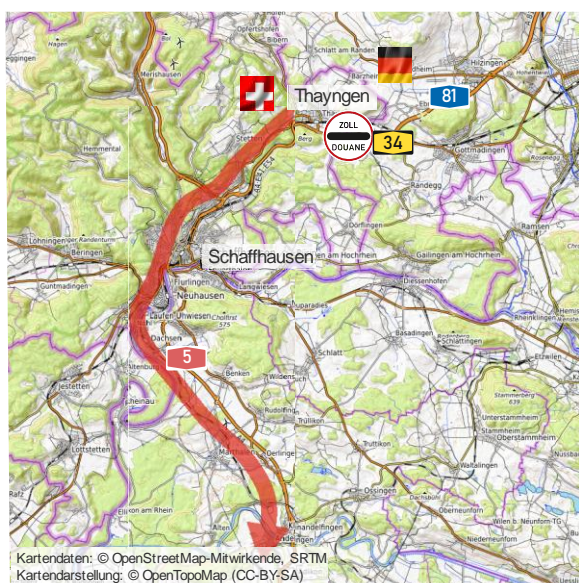




Nr. 11.2 Thayngen - Schaffung von Parkraum für Lkw im Nachlauf zum Zoll



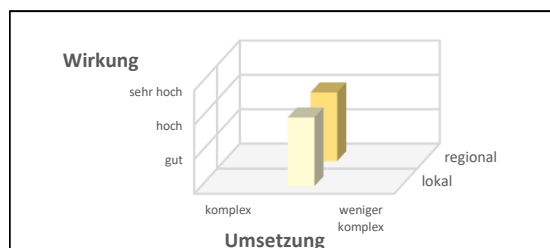
Realisierungshorizont

< 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 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 Infrastruktur 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 stattfinden. Gleichzeitig nimmt die Attraktivität der Verbindung durch die Ausbaumaßnahmen in der Schweiz bis Winterthur (u.a. 4-streifiger Ausbau Fäsenstaubtunnel) jedoch weiter zu, sodass der Handlungsbedarf rund um den Grenzübergang Thayngen zunimmt. Es ist daher mit einer Zunahme der Beeinträchtigungen und der Verlustzeiten am Grenzübergang zu rechnen.
- Aktuell wird der größte Teil des Lkw-Verkehrs in der ersten Tageshälfte abgewickelt. Die Begründung liegt zum einen in den restriktiven Lkw-Betriebszeiten (Nachtfahrverbot ab 22.00 Uhr), zum anderen im geringen Angebot bzw. Unwissen der Lkw-Fahrer:innen über die Ruhe- und Pausenmöglichkeiten in der Schweiz. Einfluss hat aber auch die Eintaktung des Lkw-Verkehrs in übergeordnete Routen- und Fahrpläne durch die Speditionsunternehmen.
- Um die Abläufe zu entzerren und die Nutzung des Grenzübergangs auch in der zweiten Tageshälfte zu fördern, soll die Maßnahme dazu animieren, stärker am Nachmittag bzw. Frähabend noch in die Schweiz einzufahren und nicht vor bzw. an der Zollanlage zu pausieren. Dies fördert direkt die Abfertigungskapazität der bestehenden Anlagen.

Maßnahmenblatt

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gleichzeitig soll das heute zum Teil schon stattfindende Abstellen von Lkw in Gewerbe- und Wohngebieten in der Schweiz nach Passieren des Zolls unterbunden, auf gezielt ausgewiesenen Flächen gebündelt und damit die Möglichkeit zur geregelten Wahrnehmung der Ruhezeiten geschaffen werden.
--	---

<p>Kurzbeschreibung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Lkw-Parkplätze im Nachlauf zur Grenze in Fahrtrichtung Schweiz sollten idealerweise unmittelbar auf dem Gelände der Zollanlage oder deren näherem Umfeld geschaffen werden, um ein Erreichen vor Eintreten des Nachtfahrverbots zu ermöglichen. Verzoller-Lkw können bis 17:30 Uhr die Grenze passieren, Transit- und Leer-Lkw bis 22:00 Uhr. ➤ Neben dem unmittelbaren Umfeld der Zollanlage kommen Flächen in einer Entfernung von < 1h Fahrzeit in Frage, sodass diese noch vor Eintreten des Nachtfahrverbots und zur Wahrnehmung der Ruhezeiten erreicht werden können ➤ Auf der neu geschaffenen Fläche soll die Möglichkeit zu kontrollierten Ruhezeiten für Lkw-Fahrer:innen außerhalb des Straßenraumes bestehen. In den Flächenkonzepten sollte daher ein geeignetes Angebot für Lkw-Fahrer:innen vorgesehen werden (WC, Duschen, Verpflegung etc.). ➤ Die Maßnahme führt gleichzeitig zu einem verbesserten Verkehrsfluss für Pkw im Zulauf zum Grenzübergang.
-------------------------	---

<p>Wirkung am Grenzübergang</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mit der Maßnahme wird eine Erhöhung des Lkw-Durchsatzes in der zweiten Tageshälfte angestrebt. ➤ Eine Bündelung der parkenden Lkw in den Nachtstunden außerhalb von Wohn- und Gewerbegebieten wird ermöglicht. ➤ Insbesondere wird durch die Flächen im Nachlauf die Wahrnehmung der Ruhezeiten außerhalb der Hauptfahrbahnen bzw. des Stauraumes zum Zoll ermöglicht. ➤ Durch eine denkbare Reservierungsoption für Parkplätze können die Planbarkeit und Verlässlichkeit der Fahrt und Pausen erhöht werden.
---------------------------------	---

<p>Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Maßnahme 11.2 ist unabhängig von anderen Maßnahmen realisierbar.
--	--

<p>Planungsprozess / -schritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Projektstudie, Planungsstufen bis Bauprojekt
------------------------------------	--

<p>Gesamteinschätzung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Wirkung der Maßnahme ist in erster Linie lokal. Die tatsächliche Wirkung auf die verkehrlichen Abläufe hängt von der Bereitschaft der Speditionsunternehmen ab, Fahrten zeitlich anders zu disponieren. Diese zeitliche Eintaktung des Lkw-Verkehrs ist neben der Wartezeit am Zoll und der Örtlichkeit zur Wahrnehmung der Ruhezeiten von vielen anderen Faktoren abhängig. ➤ Die Maßnahme trägt dennoch dazu bei, den Druck auf den Grenzübergang in Fahrtrichtung Schweiz in den Morgenstunden zu reduzieren. ➤ Neben den verkehrlichen Effekten werden vor allem ein gebündeltes Abstellen der Lkw außerhalb von Wohn- und Gewerbegebieten sowie eine geregelte Durchführung der Ruhezeiten ermöglicht.
--	---
