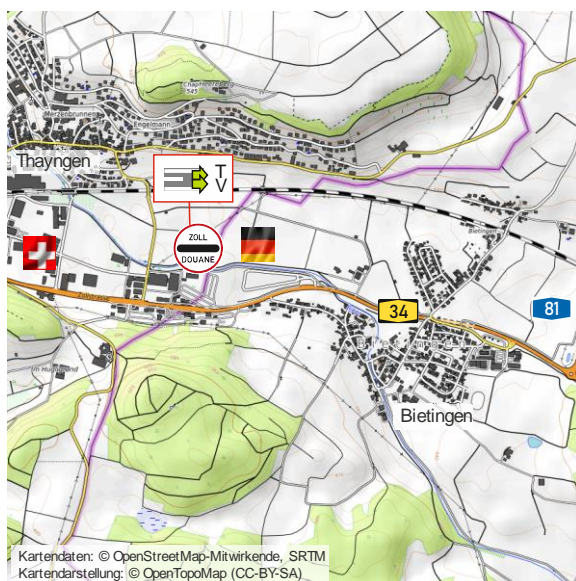




Nr. 11.4 Thayngen - Organisatorische Trennung der Abwicklung von Transit und Verzollung



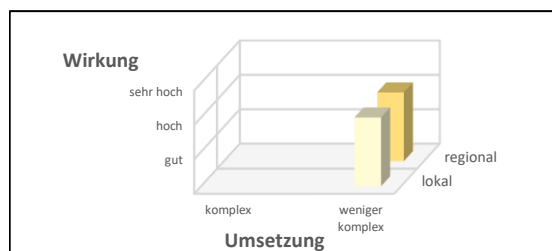
➤ Realisierungshorizont

< 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

- 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 Infrastrukturen 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.
- Grundsätzlich ist am Grenzübergang Thayngen schon heute eine Trennung zwischen Transitbereich und Verzollung vorhanden. Im erweiterten Zulauf zur Zollanlage können sich Lkw auf bis zu drei parallelen Fahrstreifen auf 400 m Länge getrennt nach Transit-/Leerfahrten und Verzollung aufstellen. Im weiteren Verlauf ist bis zum Autobahnende der A 81 ein 1.200 m langer einstreifiger Stauraum für Lkw zur Verzollung vorhanden. Transit-Lkw und Pkw können an diesem Stauraum vorbeifahren. Transit- und Leer-Lkw müssen erst in den erweiterten Stauraum am Zoll einfahren. Auf der Zollanlage ist eine Hochkabine vorhanden, an der ausschließlich die Transit- sowie Leer-Lkw abgefertigt werden.

Maßnahmenblatt

	<ul style="list-style-type: none"> Im Bestand kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen des Transitverkehrs, da die getrennten Aufstellkapazitäten insgesamt zu gering sind und diese zudem häufig durch Lkw zur Verzollung befahren und beparkt werden.
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Die Maßnahme 11.4 umfasst daher weniger die Neueinrichtung einer organisatorischen Trennung der Abwicklung von Transit-/Leer-Lkw und Lkw zur Verzollung, sondern vielmehr die konsequente und lückenlose Trennung der verschiedenen Lkw-Verkehre. Der bestehende Zulaufbereich und die Zollanlage bieten die Möglichkeit, die Transit- und Leer-Lkw durch bauliche Maßnahmen analog der Konzeption in Weil am Rhein baulich effektiv vom Verzollungsbereich zu trennen. Hierdurch wird die Befahrung durch andere Lkw weitgehend unterbunden. Falsch eingefahrene Lkw müssen über eine Wendemöglichkeit zurück an das Stauende geführt werden.
Wirkung am Grenzübergang	<ul style="list-style-type: none"> Die Wartezeiten für den Transitverkehr werden am Zoll erheblich reduziert, da dieser separat abgefertigt werden kann und nicht durch die Verzollung beeinträchtigt wird. Überstauungen auf die durchgehende Fahrbahn treten nicht mehr auf, sodass sich die Stausituationen und Verlustzeiten für Pkw stark reduzieren. In der Folge erhöht sich auch die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.
Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Die Maßnahme 11.4 sollte idealerweise gemeinsam mit einer teilweisen Verlängerung des Stauraums (Maßnahme 11.3) angedacht werden, um auch bei höheren Kapazitäten die Überstauung des Transit-Verkehrs zu vermeiden. Darüber hinaus ist auch eine Pufferfläche zur Dosierung der Lkw (Maßnahme 11.1) eine geeignete Maßnahme zur Vermeidung einer Überstauung
Planungsprozess / -schritte	<ul style="list-style-type: none"> Projekt- / Machbarkeitsstudie für die Umorganisation der bestehenden Zollanlage Planungsstufen bis Ausführungsplanung
Gesamteinschätzung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Die Wirksamkeit der Maßnahme ist gemeinsam mit den Maßnahme 11.1 (Pufferfläche) und 11.3 (erweiterter Zulauf) als hoch einzuschätzen. Die Warte- und Verlustzeiten für Pkw und Lkw können deutlich reduziert werden. Die bestehenden gegenseitigen Beeinträchtigungen entfallen hierdurch weitgehend. Durch die Reduzierung der Staulängen und -häufigkeit werden indirekt auch die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit am Autobahnende A 81 sowie am dortigen Kreisverkehr mit der B 34 deutlich verbessert.