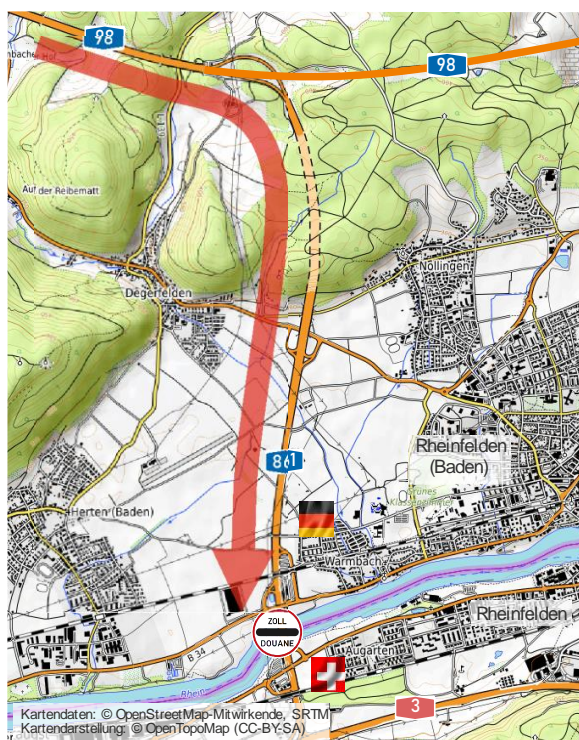




# Nr. 2.1 Rheinfelden - Ableitung der Lkw auf Parkplatz im Zulauf zum Zoll



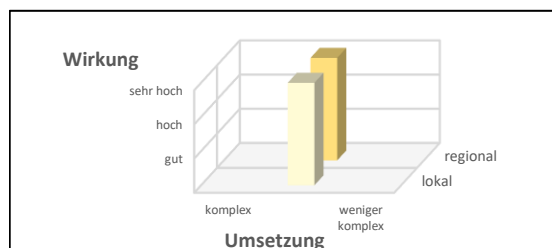
► **Realisierungshorizont**

< 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**

- Die Lkw-Prognose 2040 lässt für den Grenzübergang Rheinfelden eine Zunahme des Lkw-Verkehrs von heute ca. 2.000 Lkw/24h auf 3.000 Lkw/24h erwarten. Der Pkw-Verkehr nimmt hingegen nur von 27.000 Pkw/24h auf 28.000 Pkw/24h zu. Gründe hierfür sind u.a. die starke Auslastung des Verkehrsnetzes am Zoll bzw. auf der N2 und N3. Mit den bestehenden Verkehrsanlagen sind die prognostizierten Lkw-Mengen kaum abwickelbar, es ist mit einer erheblichen Zunahme der Beeinträchtigungen und der Verlustzeiten zu rechnen.
- Seit 2006 besteht mit Inbetriebnahme der A 861 eine Stauwarn- bzw. Dosieranlage für den grenzquerenden Lkw-Verkehr, welche diesen an verschiedenen Punkten im Verlauf der A 98 bzw. der A 861 stoppt, sofern an der Zollanlage keine freien Kapazitäten mehr verfügbar sind. Das Zurückhalten der Lkw findet auf dem rechten und mittleren Fahrstreifen der A 861 statt. Auf den letzten 700 m vor dem Zoll müssen die Lkw gemeinsam mit den Pkw auf zwei Fahrstreifen geführt werden. Aufgrund der hohen Verkehrsnachfrage (Pendlerroute, Einkaufsverkehr), der Zollabfertigung sowie Fehlverhalten durch den Lkw-Verkehr (Missachtung Rotsignale und Zuweisung Transit-/Verzollung) treten regelmäßige Stausituationen auf, welche z.T. zu erheblichen Zeitverlusten führen. Das Sanktionieren dieses Fehlverhaltens ist aufgrund des dafür sehr hohen Personalbedarfs für die Polizei nur sehr eingeschränkt möglich.
- Organisatorische Maßnahmen im heutigen Bestand werden zur Behebung der Verkehrsprobleme nicht ausreichend sein. Da die Flächenverfügbarkeit auf der Zollanlage stark begrenzt ist, sind Maßnahmen außerhalb dieser zu suchen.

**Kurzbeschreibung**

- Die Maßnahme 2.1 beinhaltet den Bau einer Pufferfläche an der A 861 für 200 Lkw im Zulauf zur Zollanlage. Die Flächengröße ergibt sich aus der Länge des bestehenden Stau-

**Maßnahmenblatt**

---

	<p>raums entlang der A 98 und der A 861. Die Fläche befindet sich idealerweise im unmittelbaren Umfeld der Zollanlage (Anschlussstelle Rheinfelden-Mitte oder Rheinfelden-Süd).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ In erster Priorität sollen in Zukunft weiterhin die Parkplätze auf der Zollanlage genutzt werden. Hier sind im Verzollungsbereich Stellplätze für 44 Lkw vorhanden, die Aufstellflächen für den Transitverkehr vor den Hochkabinen umfassen 20 Lkw.</li> <li>➤ Bei Vollausslastung dieser Flächen wird die Pufferfläche im Zulauf aktiviert. Die Ausfahrt von der Fläche wird in Abhängigkeit von der Auslastungssituation an der Zollanlage mittels Freigabesignal gesteuert.</li> <li>➤ Die Fläche ist so zu dimensionieren, dass eine Aktivierung der Stauräume an der Hauptfahrbahn nicht mehr erforderlich sein wird.</li> <li>➤ Durch die unmittelbare Lage vor der Zollanlage ist eine Ausleitung der Lkw einfach umzusetzen und erzeugt eine größere Akzeptanz. Je größer die Entfernung zur Grenze ist, umso mehr Umfahrungsmöglichkeiten bestehen. Auf der neu geschaffenen Fläche soll die Möglichkeit zu kontrollierten Ruhezeiten für Lkw-Fahrer:innen außerhalb des Straßenraumes bestehen. In die Flächenkonzepte sollte daher ein geeignetes Angebot für Lkw-Fahrer:innen vorgesehen werden (WC, Duschen, Verpflegung etc.).</li> </ul>
Wirkung am Grenzübergang	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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 ca. 3 Min. für Pkw, der Verkehrsfluss verbessert sich erheblich.</li> <li>➤ Durch die Auflösung der Stausituation an der Hauptfahrbahn ist eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit möglich. Unfälle am Stauende oder durch Spurwechsel von Lkw werden vermieden.</li> <li>➤ Als weiterer positiver Effekt im Vergleich zur Ausgangslage besteht für Lkw-Fahrer:innen mit dieser Maßnahme die Möglichkeit zur Wahrnehmung von geregelten Ruhezeiten</li> </ul>
Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Maßnahme 2.1 ist unabhängig von anderen Maßnahmen realisierbar. Es empfiehlt sich jedoch die Umsetzung entsprechender Maßnahmen im Zulauf zu den anderen Hauptgrenzübergängen (siehe M1.1 Weil am Rhein, M5.1 Waldshut, M11.1 Thayngen, M13.1 Konstanz), um Ausweichfahrten infolge der Pufferung der Lkw zu vermeiden.</li> </ul>
Planungsprozess / -schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Eine Studie von 2015 (BS Ingenieure, 2015) empfiehlt eine Fläche mit annähernd 60 Lkw-Stellplätzen an der A 861 („Gärtnerei“). Die Verfügbarkeit ist im Hinblick auf eine größere Lkw-Anzahl zu vertiefen und Alternativen sind ggf. zu prüfen. Vorhergehende Studien (Durth Roos Consulting GmbH, 2013) sehen Bedarf und Potenzial von 160 Stellplätzen.</li> <li>➤ Vertiefung der Standortuntersuchung, Planungsstufen bis Ausführungsplanung / -projekt.</li> <li>➤ Ein Planfeststellungsverfahren ist erforderlich, der bestehende Staatsvertrag über die Nutzung und Bedeutung des Grenzübergangs Rheinfelden ist ggf. zu erneuern.</li> </ul>
Gesamt-einschätzung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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.</li> <li>➤ Eine stringente Organisation und Kontrolle des Verkehrs und der Ausleitung auf die Pufferflächen sind für die Wirksamkeit der Maßnahme unabdingbar. Ein Überstauen der Zollanlage sowie eine Missachtung der Ausleitung sind zwingend zu unterbinden und zu ahnden.</li> </ul>

---