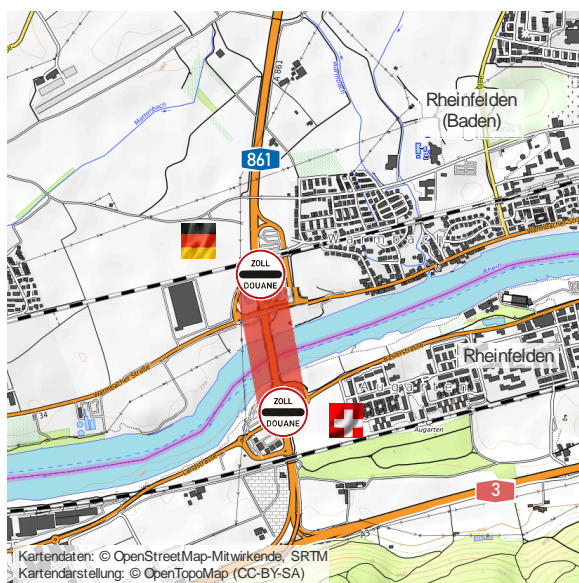




Nr. 2.3 Rheinfelden - Zusätzlicher Fahrstreifen im Zulauf zum Zoll (Brückenneubau)



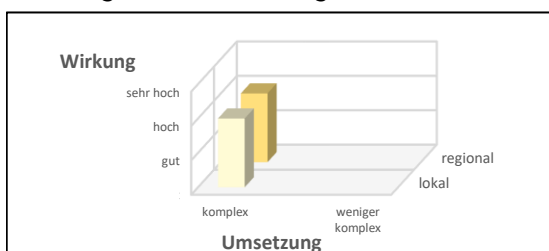
Realisierungshorizont

< 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 Rheinfelden ist bereits heute von hohen Verkehrsmengen frequentiert. Neben einer bedeutenden lokalen Achse stellt diese grenzquerende Verbindung die wichtigste Umfahrung des Raums Basel und der hoch ausgelasteten N2 bis zur Verzweigung Augst dar. Auch nach Realisierung der verkehrlichen Ausbaumaßnahmen im schweizer Nationalstraßennetz (Rheintunnel, 8-streifiger Ausbau N2 zwischen Hagnau und Augst etc.) werden weiterhin Engpässe bestehen, sodass der Route über die A 98 und A 861 bzw. dem Grenzübergang Rheinfelden weiterhin eine große Bedeutung zukommen wird.
 - Die Lkw-Prognose 2040 lässt 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 auf schweizer Seite. Mit den bestehenden Verkehrsanlagen sind die prognostizierten Mengen kaum abwickelbar, es ist mit einer erheblichen Zunahme der Beeinträchtigungen und der Verlustzeiten zu rechnen.
 - Auf der A 861 ist in Richtung Schweiz eine Stauwarn- bzw. Dosieranlage für den grenzquerenden Lkw-Verkehr vorhanden, welche diesen stoppt, sofern an der Zollanlage keine freien Stellkapazitäten 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 (Pendleroute, 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.

Kurzbeschreibung Die bestehende Rheinbrücke der A 861 wird von 2 x 2 Fahrstreifen auf 2 x 3 Fahrstreifen verbreitert bzw. neu gebaut. Ziel ist eine Entflechtung von Lkw und Pkw-Verkehr in beiden Fahrrichtungen. Die Maßnahme dient dabei nicht als Erweiterung des Stauraums auf die Rheinbrücke, sondern soll als Kapazitätserhöhung dienen.

Maßnahmenblatt

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Im Planfall 2 kann der tägliche Lkw-Durchsatz durch den Ausbau um 30 % gegenüber der Prognose bzw. anderen Planfällen erhöht werden, der Pkw-Verkehr nimmt um 10 % zu. ➤ Die Einfahrt zur Zollanlage sowie die interne Organisation sind an die erweiterte Rheinbrücke anzupassen und die Kapazität der Anlage im Rahmen des Möglichen zu erhöhen. Die heutige Zollanlage ist nicht in der Lage, wesentlich mehr Verkehr aufzunehmen. Ein signifikanter Ausbau der Anlage ist in der Örtlichkeit nicht möglich. Die Maßnahme sollte daher in Kombination mit zusätzlichen Pufferflächen sowie zur kontrollierten Zuführung zur Zollanlage realisiert werden (M 2.1). Die Maßnahme 2.3 gewinnt dann an Bedeutung, falls im Rahmen der Maßnahme 2.1 keine Flächen in ausreichender Größe gefunden werden. ➤ Die Auswirkungen des erhöhten Durchsatzes auf die N3 (Verzweigung Rheinfelden, aber auch Verzweigung Augst) und betroffene Anschlussstellen sind zu prüfen. Diese bieten vor allem in den Spitzenstunden nur sehr geringe zusätzliche Kapazitäten.
Wirkung am Grenzübergang	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Maßnahme 2.3 führt zu einer deutlichen Erhöhung des Lkw-Durchsatzes. ➤ Die Verlustzeiten für Pkw und Lkw in Richtung Schweiz und Deutschland reduzieren sich durch die Entflechtung der Ströme. Der Verkehrsfluss für den grenzüberschreitenden Pkw-Verkehr verbessert sich in beiden Richtungen insbesondere in den Morgen- und Abendspitzen. Die durchgeführten Berechnungen zeigen in der kritischen Morgenspitze einen Reisezeitgewinn von 2 bis 3 Min. für Pkw. Pkw können ungehindert auf den Zoll zufahren, ohne dass diese durch die ausfahrenden Lkw blockiert werden. Um die Kapazität der Brücke voll auszunutzen ist eine Dosierung des Lkw-Verkehrs auf einer Pufferfläche (M2.1) erforderlich. ➤ In der Folge der Maßnahme reduzieren sich die verkehrlich bedingten Stausituationen auf der A 861, die im Bestand bis auf die N3 reichen. Nach Norden machen sich die Verbesserungen besonders in der Abendspitze bemerkbar.
Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Eine kontrollierte Ableitung auf eine Pufferfläche im Zulauf zur Zollanlage (M2.1) reduziert die Staugefahr und -häufigkeit zusätzlich und ist wichtige Voraussetzung, da die Kapazitäten und Ausbaumöglichkeiten an der Zollanlage Rheinfelden begrenzt sind. ➤ Ein Umbau der Zufahrtsituation zum Zoll, der Anschlussstellen Rheinfelden-Süd an die B 34 und Rheinfelden-West an die N3 ist erforderlich. Die Flächen auf der Zollanlage sind an den erweiterten Zulauf im Rahmen der Maßnahme anzupassen.
Planungsprozess / -schritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Projekt- bzw. Machbarkeitsstudie, Planungsstufen bis Ausführungsplanung / -projekt Bislang liegen keine Studien oder Planungen zu einem Brückenaus- oder -neubau vor. ➤ Ein Planfeststellungsverfahren ist erforderlich, der bestehende Staatsvertrag über die Nutzung und Bedeutung des Grenzübergangs Rheinfelden ist zu erneuern.
Gesamteinschätzung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Wirksamkeit der Maßnahme ist zunächst als hoch einzuschätzen. Der Ausbau der Brücke ermöglicht die Abwicklung höherer Lkw-Mengen bei verbessertem Verkehrsfluss für Pkw. Gleichzeitig können die bestehende Zollanlage und insbesondere auch das nachfolgende Streckennetz in der Schweiz in ihrer bisherigen Konfiguration nicht mehr Verkehr unbegrenzt aufnehmen. Es ist daher zu diskutieren, ob eine Kapazitätserhöhung in dieser Größenordnung an diese Stelle zielführend ist, oder ob vielmehr Kapazitäten an anderen verträglicheren Punkte wie z.B. Sisseln geschaffen werden sollten. ➤ Die Maßnahme ist mit hohen Kosten bzw. Aufwand in Planung, Abstimmungen, Bauverfahren und einem Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland verbunden. Die Planungssituation ist sehr komplex, die beengten Verhältnisse erschweren die Umsetzung. Umweltfachliche Aspekte können eine Realisierung ebenfalls erschweren.
