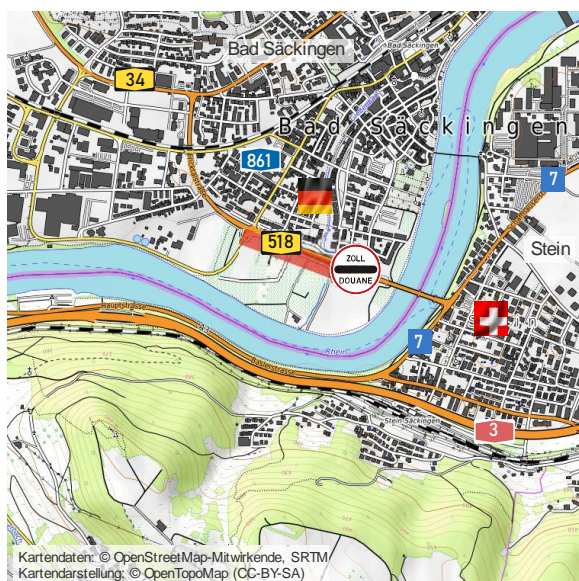




Nr. 3.1 Bad Säckingen - Zusätzlicher Fahrstreifen im Zulauf zum Zoll



Kartendaten: © OpenStreetMap-Mitwirkende, SRTM
Kartendarstellung: © OpenTopoMap (CC-BY-SA)

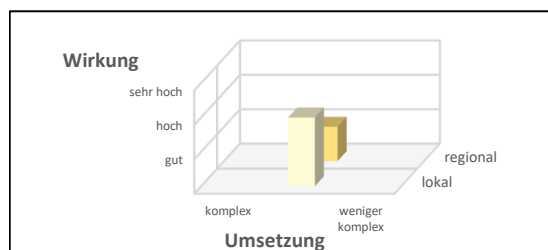
Realisierungshorizont

| | | |
|-------------|---------------|-------------|
| < 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 heutige Situation rund um die Zollanlage in Bad Säckingen ist beengt und kleinteilig. Zu- und Abfluss führen durch Innerortslagen von Bad Säckingen und Stein.
 - Derzeit besteht ein ca. 200 m langer Seitenstreifen, auf welchem Lkw zurückstauen bzw. auf ihre Zollabfertigung in Richtung Schweiz warten können. Dieser ist häufig durch Schwertransporte belegt, sodass die Anlagen nicht geeignet sind, eine zunehmende Güterverkehrsmenge zu bewältigen. An der Zollanlage selbst besteht je nach Aufstellung Raum für ca. 12 Lkw.
 - In der Prognose 2040 wird für Bad Säckingen eine starke Zunahme des Lkw-Verkehrs von heute etwa 400 Lkw/24h auf über 900 Lkw/24h prognostiziert. Der Pkw-Verkehr nimmt hingegen leicht von 14.500 Pkw/24h auf 13.500 Pkw/24h ab. An dieser Stelle zeigen sich u.a. die Wirkungen der in der Prognose enthaltenen fertiggestellten Autobahn A 98. Diese trägt zum einen zu einer besseren Verteilung des Pkw-Verkehrs auf der West-Ost-Achse und dessen Zuführung zu den großen Grenzübergängen bei. Zum anderen kommt es zu einer Verlagerung von Lkw-Verkehr von den heute bereits stark ausgelasteten Grenzübergängen Weil am Rhein und Rheinfelden.
 - Infolge der starken Zunahme des Lkw-Verkehrs ist hier von starken gegenseitigen Beeinträchtigungen zwischen Pkw- und Lkw-Verkehr auszugehen.

- Kurzbeschreibung**
- Die Maßnahme 3.1 beinhaltet den Bau eines zweiten Lkw-Fahrstreifens in Richtung Schweiz entlang der Fricktalstraße (B 518) ab dem Kreisel Rheinuferstraße.
 - Durch eine Trennung nach Lkw-Arten auf den Fahrstreifen ist eine beschleunigte Führung der Transit- und Leerfahrten möglich, sodass sich die Rückstausituation verbessert.

Maßnahmenblatt

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">➤ An der Zollanlage selbst ist flankierend eine getrennte Abfertigungsführung nach Lkw-Arten vorzusehen. |
| Wirkung am Grenzübergang | <ul style="list-style-type: none">➤ Die Verlustzeiten für Pkw und Lkw (Transit- und Leerfahrten) in Richtung Schweiz werden durch den zusätzlichen Fahrstreifen reduziert. Die Lkw-bedingten Stausituationen auf der durchgehenden Fahrbahn entfallen weitgehend.➤ Die Verkehrsverhältnisse für den grenzquerenden und innerörtlichen Pkw-Verkehr verbessern sich mit der Maßnahme spürbar.➤ Gleichzeitig stellt sich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch selteneren Rückstau auf die durchgehende Fahrbahn bzw. bis in den Kreisel ein.➤ Die Maßnahme ist nur in Richtung Schweiz von Relevanz, in Richtung Deutschland treten im Lkw-Verkehr keine Beeinträchtigungen auf. |
| Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none">➤ Die Maßnahme 3.1 ist unabhängig von anderen Maßnahmen realisierbar, steht jedoch in einer direkten Abhängigkeit zu einer Realisierung der Maßnahme 3.2 (Neubau Brücke Sisseln).➤ Bei einem Neubau einer Rheinquerung in Sisseln (M3.2) ist die Maßnahme 3.1 nicht erforderlich. Hier ist vielmehr ein Rückbau der Zollanlagen und der Straßeninfrastruktur vorzusehen, sodass die Verbindung primär dem örtlichen Pkw-Verkehr zur Verfügung steht und für Busse, Radfahrer:innen und Fußgänger:innen aufgewertet wird.➤ Wird hingegen eine neue Rheinquerung in Sisseln nicht realisiert, so gewinnt die Maßnahme 3.1 an Bedeutung, um dem erhöhten Druck durch den Lkw-Verkehr gerecht zu werden. |
| Planungsprozess / -schritte | <ul style="list-style-type: none">➤ Projekt- bzw. Machbarkeitsstudie, Planungsstufen bis Ausführungsplanung / -projekt |
| Gesamt- einschätzung der Maßnahme | <ul style="list-style-type: none">➤ Die Wirkung der Maßnahme ist angesichts der prognostizierten Zunahmen im Lkw-Verkehr lokal als hoch einzuschätzen.➤ Problematisch ist am Grenzübergang Bad Säckingen die vor- bzw. nachgelagerte Verkehrsführung im schweizer und deutschen Netz. Die Führung erfolgt durch Innerortslagen und steht in Konkurrenz zu den dortigen Nutzungsansprüchen. Eine gezielte Erhöhung der Kapazitäten und des Lkw-Aufkommens in Bad Säckingen bzw. Stein hat dort negative Auswirkungen.➤ Im Vergleich zu einer bestandsnahen Kapazitätserhöhung in Bad Säckingen ist ein Neubau der Zollanlage in Sisseln (Maßnahme 3.2) zur Abwicklung des Warenverkehrs mit deutlich weniger negativen Effekten belastet und zudem besser an die N3 und die geplante A 98 angebunden. |
