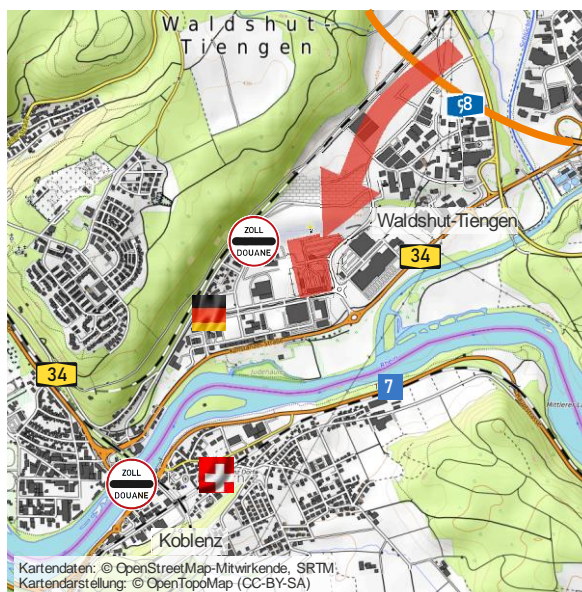




## Nr. 5.1 Waldshut-Tiengen - Ableitung der Lkw auf Parkplatz im Zulauf zum Zoll



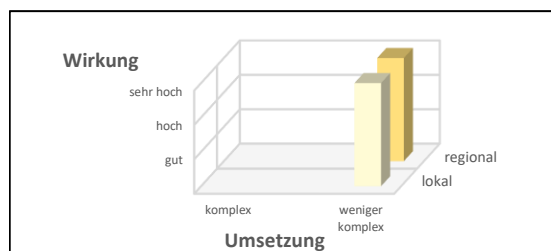
➤ **Realisierungshorizont**

< 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 Gesamtsituation rund um den Grenzübergang Waldshut-Tiengen / Koblenz ist beengt und komplex in ihren Abfertigungsabläufen. Organisatorisch ist der Zoll in einer Gemeinschaftszollanlage zusammengefasst. Diese befindet sich in ca. 2 km Entfernung zur Grenze im Gewerbepark Hoahrhein nördlich der B 34 auf deutscher Seite.
  - Die Kapazitäten der bestehenden Zollanlage sowie der Knotenpunkte im Zu- und Ablauf sind aktuell schon überschritten, sodass es zu erheblichen Überstauungen der relevanten Knotenpunkte mit der B 34 kommt. Dies sind in erster Linie der Kreisverkehr mit der Georg-Wittig-Straße sowie die Anbindung der Rheinbrückenstraße Richtung Schweiz. Um den Verkehrsraum entlang der B 34 von wartenden Lkw-Verkehr zu entlasten, bestehen auf der Zollanlage 28 Stellplätze für die Abfertigung der Lkw sowie ein Lkw-Großparkplatz im Vorlauf mit 70 Stellplätzen.
  - Aufgrund der hohen Auslastungssituation im Bestand sind nur vergleichsweise geringe Zunahmen im Lkw-Verkehr von 1.200 Lkw/24h auf etwa 1.550 Lkw/24h überhaupt noch möglich. Im Pkw-Verkehr tritt hingegen eine leichte Abnahme ein, die mit dem in der Prognose 2040 umgesetzten Bau der A 98 zusammenhängt. Diese führt zu einer Reduzierung der Reisezeiten auf der West-Ost-Achse, welche vor allem im Pkw-Verkehr relevant ist.
  - Im Lkw-Verkehr entsteht weiterer Druck durch das Bestreben, Maut in der Schweiz zu vermeiden und möglichst lange z.B. über die B 314 in Deutschland zu fahren. Eine signifikante Lkw-Verlagerung auf andere Grenzübergänge ist nur schwer möglich. Verschlechtert sich die Situation in Waldshut-Tiengen weiter, so erhöht sich der Druck auf angrenzende Übergänge (Laufenburg, Bad Säckingen, Thayngen), die schon stark ausgelastet bzw. nicht geeignet sind, größere Lkw-Mengen aufzunehmen.

**Maßnahmenblatt**

---

Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Maßnahme 5.1 beinhaltet ergänzend zu den bestehenden Flächen für 28 Lkw am Zollhof und 70 vorgelagerten Stellplätzen den Bau einer weiteren Pufferfläche für 70 bis 100 Lkw im Zulauf zur Zollanlage Waldshut-Tiengen im Bereich des umgebenden Gewerbeparks Hochrhein.</li> <li>➤ Die Fläche befindet sich idealerweise im unmittelbaren Zulauf zur Zollanlage im Bereich der Kupferschmidstraße. Eine Studie aus dem Jahr 2018 (Vertec, 2018) zeigt entsprechendes Potenzial auf.</li> <li>➤ Auf der neu geschaffenen Fläche sollte die Möglichkeit zu kontrollierten Ruhezeiten für Lkw-Fahrer:innen außerhalb des Straßenraumes bestehen. In den Flächenkonzepten ist daher ein geeignetes Angebot für Lkw-Fahrer:innen vorzusehen (WC, Duschen, Verpflegung etc.).</li> </ul>
------------------	---

---

Wirkung am Grenzübergang	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Durch die Pufferung der Lkw außerhalb des Straßenraumes reduzieren sich die staubedingten Verlustzeiten für Pkw und Lkw im Zuge der B 34. Die Maßnahme führt gleichzeitig zu einem verbesserten Verkehrsfluss für den Pkw-Verkehr im Zuge der B 34 rund um den Kreisverkehr mit der Georg-Wittig-Straße. Der allgemeine Verkehrsfluss verbessert sich insbesondere in den Morgenspitzenstunden.</li> <li>➤ In der Folge erhöht sich die Verkehrssicherheit durch seltenere Stauereignisse und Überstauung des Kreisverkehrs mit der Georg-Wittig-Straße.</li> <li>➤ Weiter besteht auf der Fläche die Möglichkeit zur Wahrnehmung von geregelten Ruhezeiten für Lkw-Fahrer:innen.</li> </ul>
-----------------------------	---

---

Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Maßnahme 5.1 ist unabhängig von anderen Maßnahmen realisierbar jedoch sind zusätzlich Maßnahmen zu ergreifen, die den Verkehrsfluss in Richtung der Rheinquerung verbessern. Dies kann mittels weiterer Maßnahmen im Zuge der B 34 zwischen Georg-Wittig-Straße und Rheinbrückenstraße (M5.3) oder effektiver durch den Neubau einer leistungsfähigen Rheinquerung in Verlängerung des Kreisverkehrs mit der Georg-Wittig-Straße (M5.4) erfolgen.</li> </ul>
--	---

---

Planungsprozess / -schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Standortuntersuchungen und -konzepte</li> </ul> <p>Eine Studie aus dem Jahr 2018 (Vertec, 2018) empfiehlt Flächen für Lkw im Gewerbepark Hochrhein zur Vergrößerung des Vorstauraumes sowie die Optimierung der Abläufe auf und vor der Zollanlage. An diese können die weiteren Planungsschritte anschließen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Projekt- bzw. Machbarkeitsstudie, Planungsstufen bis Ausführungsplanung / -projekt; ein Planfeststellungsverfahren ist ggf. erforderlich</li> <li>➤ Aufgrund der Lage der Flächen an der Kupferschmidstraße im Bereich der geplanten Trassen zur A 98 (Abschnitt 8/9) sind diese Planungen bei der Erschließung und Anbindung dieser Flächen bzw. der Zollanlage mit einzubeziehen.</li> </ul>
--------------------------------	---

---

Gesamt- einschätzung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Wirksamkeit der Maßnahme ist aufgrund der bereits im Bestand überlasteten Stauräume als hoch einzuschätzen.</li> <li>➤ Vorausgesetzt, dass die bereits diskutierten Flächen im Gewerbepark Hochrhein zur Verfügung stehen, ist von einer hohen Realisierungschance und wenig komplexen Anforderungen bei der Planung auszugehen.</li> </ul>
---	--

---