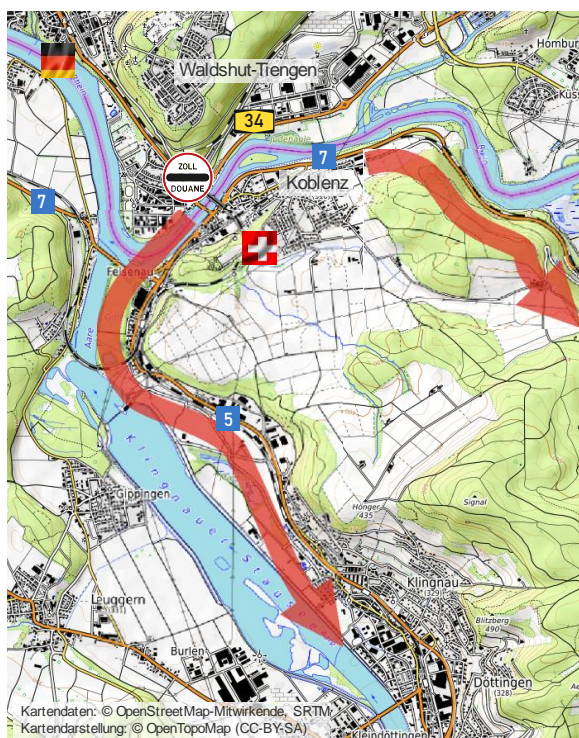




Nr. 5.2 Waldshut-Tiengen/Koblenz - Schaffung von Parkraum für Lkw im Nachlauf zum Zoll



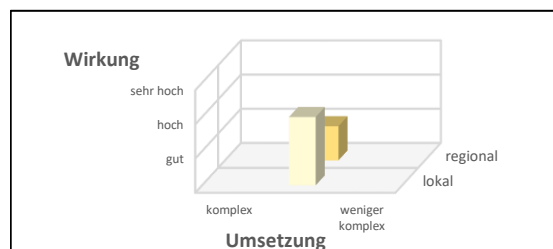
➤ **Realisierungshorizont**

| | | |
|-------------|---------------|-------------|
| < 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 und Anlass

- 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.
- 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 vor allem zu einer Reduzierung der Pkw-Reisezeiten auf der West-Ost-Achse.
- 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 Verlagerung von Lkw-Verkehr auf andere Grenzübergänge ist nur schwer möglich. Verschlechtert sich die Situation in Waldshut-Tiengen weiter, so erhöht sich der Druck auf angrenzende Übergänge, die ebenfalls schon stark ausgelastet sind bzw. nicht geeignet sind, größere Lkw-Mengen aufzunehmen.
- Aktuell wird der größte Teil des Lkw-Verkehrs in der ersten Tageshälfte abgewickelt. Die Begründung liegt zum einen in den restriktiven Lkw-Betriebszeiten (Nachtfahrverbot in der Schweiz ab 22:00 Uhr) und zum anderen im geringen Angebot bzw. Unwissen der Lkw-Fahrer:innen über die Ruhe- und Pausenmöglichkeiten in der Schweiz. Einfluss hat aber auch die Eintaktung des Lkw-Verkehrs in übergeordnete Routen- und Fahrpläne durch die Speditionsunternehmen.

Maßnahmenblatt

- Um die Abläufe zu entzerren und die Nutzung des Grenzübergangs auch in der zweiten Tageshälfte zu fördern, soll die Maßnahme dazu animieren, verstärkt am Nachmittag bzw. Frühabend in die Schweiz einzufahren und nicht vor bzw. an der Zollanlage zu pausieren. Dies fördert direkt die Abfertigungskapazität der bestehenden Anlagen.
 - Gleichzeitig soll das heute zum Teil schon stattfindende Abstellen von Lkw in Gewerbe- und Wohngebieten in der Schweiz nach Passieren des Zolls unterbunden, auf gezielt ausgewiesenen Flächen gebündelt und damit die Möglichkeit zur geregelten Wahrnehmung der Ruhezeiten geschaffen werden.
-

Kurzbeschreibung ➤ Lkw-Parkplätze im Nachlauf zur Zollanlage Waldshut / Koblenz können nicht auf deutscher Seite an der Zollanlage liegen, sondern müssen sich mind. zwei Kilometer vom Grenzübergang entfernt auf Schweizer Seite befinden. Für diese Maßnahme kommen Flächen in einer Entfernung von bis zu einer Stunde in Frage, um ein Erreichen vor Eintreten des Nachfahrverbots zu ermöglichen. Lkw zur Verzollung können in Waldshut bis 19:30 Uhr die Grenze passieren, Transit- und Leer-Lkw bis 22:00 Uhr.

➤ Auf der neugeschaffenen Fläche soll die Möglichkeit zu kontrollierten Ruhezeiten für Lkw-Fahrer:innen außerhalb des Straßenraumes bestehen. In den Flächenkonzepten sollte daher ein geeignetes Angebot für Lkw-Fahrer:innen vorgesehen werden (WC, Duschen, Verpflegung etc.).

Wirkung (am Grenzübergang) ➤ Mit der Maßnahme wird eine Erhöhung des Lkw-Durchsatzes in der zweiten Tageshälfte angestrebt und eine damit verbundene Entlastung der ersten Tageshälfte.

➤ Es wird in den Nachtstunden eine Bündelung der parkenden Lkw außerhalb von Wohn- und Gewerbegebieten ermöglicht.

➤ Insbesondere wird durch die Flächen im Nachlauf die Wahrnehmung der Ruhezeiten außerhalb der Hauptfahrbahnen bzw. des Stauraumes zum Zoll ermöglicht.

➤ Durch eine denkbare Reservierungsoption für Parkplätze können die Planbarkeit und Verlässlichkeit der Fahrten und Pausen erhöht werden.

Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen ➤ Die Maßnahme 5.2 ist unabhängig von anderen Maßnahmen realisierbar.

Planungsprozess / -schritte ➤ Projektstudie, Planungsstufen bis Bauprojekt

Gesamteinschätzung der Maßnahme ➤ Die Wirkung der Maßnahme ist in erster Linie lokal. Die tatsächliche Wirkung auf die verkehrlichen Abläufe hängt u.a. von der Bereitschaft der Speditionsunternehmen ab, Fahrten zeitlich anders zu disponieren. Die zeitliche Eintaktung des Lkw-Verkehrs ist neben der Wartezeit am Zoll und der Örtlichkeit zur Wahrnehmung der Ruhezeiten von vielen anderen Faktoren abhängig.

➤ Die Nachfrageverlagerung in die zweite Tageshälfte kann vor allem in den Morgenstunden freie Kapazitäten schaffen, welche Routenverlagerungen (im Kontext der Routenführung entlang der A 98) bewirken. Der Druck auf den Grenzübergang in Fahrtrichtung Schweiz wird hierdurch reduziert.

➤ Neben den verkehrlichen Effekten werden vor allem ein gebündeltes Abstellen der Lkw außerhalb von Wohn- und Gewerbegebieten in der Schweiz sowie eine geregelte Durchführung der Ruhezeiten ermöglicht.
