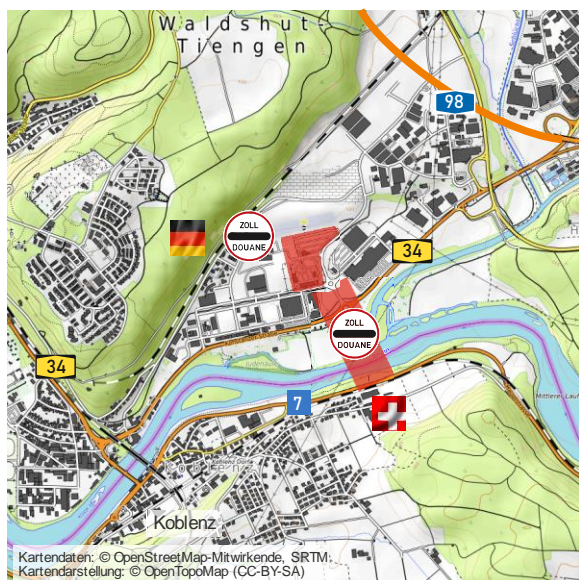




# Nr. 5.4 Waldshut-Tiengen - Ersatzneubau des Grenzübergangs in neuer Lage

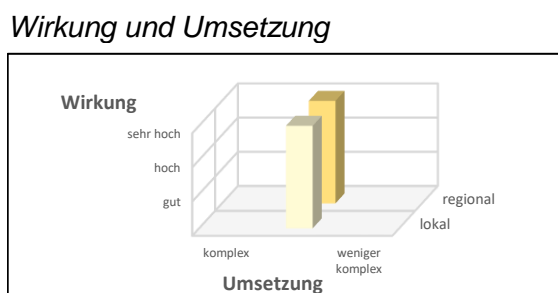


**Realisierungshorizont**

< 5 Jahre	5-15 Jahre	> 15 Jahre
kurzfristig	mittelfristig	langfristig

**Kostenrahmen**

< 1 Mio. EUR	1- 10 Mio. EUR	> 10 Mio. EUR
--------------	----------------	---------------



**Enthalten in Planfall**

PF1	PF2	PF3	PF4
-----	-----	-----	-----

**Ausgangslage und Anlass** Die Gesamtsituation rund um den Grenzübergang Waldshut-Tiengen / Koblenz ist beengt und komplex. Organisatorisch ist der Zoll in einer Gemeinschaftszollanlage zusammengefasst. Diese befindet sich in ca. 2 km Entfernung zur Grenze, im Gewerbepark Hochrhein 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 Knotenpunkte der B 34 mit der Georg-Wittig-Straße und der Rheinbrückenstraße kommt.
- 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 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 (Laufenburg, Bad Säckingen, Thayngen), die ebenfalls schon stark ausgelastet bzw. nicht geeignet sind, größere Lkw-Mengen aufzunehmen.

**Kurzbeschreibung** Die Maßnahme 5.4 beinhaltet den Ersatzneubau einer Rheinquerung, welche auf einer direkten Achse zwischen der A 98 bzw. der B 34 und der Hauptstraße 7 liegt. Auf der Schweizer Seite erfolgt die Anbindung der Rheinquerung direkt an die Hauptstraße 7. Die bestehende Gemeinschaftszollanlage Waldshut-Tiengen bleibt im Rahmen der Maßnahme erhalten und wird nicht an anderer Stelle neugebaut. Lediglich die Abfertigung und Kontrolle des Pkw-Verkehrs ist an die neue Brücke zu verlagern. Insbesondere die räumliche Situation in der Schweiz würde den Bau einer eigenen Zollanlage für den Lkw-Verkehr kaum ermöglichen, sodass auch in Zukunft von der bestehenden bzw. angepassten Gemeinschaftszollanlage auszugehen ist.

**Maßnahmenblatt**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Durch den Bau der neuen Rheinquerung treten im Lkw-Verkehr keine signifikanten Mengenveränderungen gegenüber der prognostizierten Ausgangslage mit 1.550 Lkw/24h auf, da sich im Gesamtnetz ähnliche Fahrzeiten für Lkw wie über den bestehenden Übergang ergeben. Hierbei fließen jedoch keine detaillierten Betrachtungen der verbesserten Knotenpunktleistungsfähigkeiten ein. Der Pkw-Verkehr nimmt hingegen um knapp 20 % auf 13.500 Pkw/24h zu und erreicht damit wieder das Niveau der heutigen Verkehrsmenge.</li> <li>➤ Die bestehende Querung an der Rheinbrückenstraße kann künftig als Verbindung für Busse, Radfahrer:innen und Fußgänger:innen zur Verfügung gestellt und aufgewertet werden.</li> </ul>
<p>Wirkung (am Grenzübergang)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Durch die Maßnahme reduzieren sich die Reisezeiten zwischen Deutschland und der Schweiz im Pkw-Verkehr sowie die Verlustzeiten an den Knotenpunkten. Auf der deutschen Seite wird die Leistungsfähigkeit der B 34 (Konstanzer Straße) sowohl an den heute kritischen Knotenpunkten als auch im gesamten betroffenen Abschnitt gesteigert.</li> <li>➤ Auf Schweizer Seite wird die Ortslage in Koblenz insbesondere rund um die Knotenpunkte an der Hauptstraße 7, in Bezug auf die nach Osten orientierten Ströme, entlastet. Die beengte Situation der Zollanlage in Koblenz wird durch einen entsprechenden Neubau an der neuen Rheinquerung beseitigt und kann stadtplanerisch neu geordnet werden.</li> <li>➤ Durch die Verlegung des grenzquerenden Verkehrs und die Abtrennung vom Rad- und Fußverkehr werden zwischen den verschiedenen Verkehren bestehende Konflikte vermieden und die Verkehrssicherheit erhöht. Auch durch den Neubau der Pkw-Abfertigung lassen sich Gefahrenstellen rund um die heutige beengte Situation entschärfen.</li> <li>➤ Im Ergebnis stellt die neue Rheinquerung eine Ostumfahrung für Waldshut-Tiengen und Koblenz auf der Relation A 98 – Hauptstraße 7 dar und entlastet den örtlichen Verkehr sowie Anwohner:innen beidseits des Rheins.</li> </ul>
<p>Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Maßnahme 5.4 sollte in Kombination mit Parkplätzen im Zulauf (M5.1) und ggf. organisatorischen Maßnahmen (M5.5) realisiert werden, da durch die neue Rheinquerung die Attraktivität der Zollanlage steigt und die heutigen Kapazitäten schon überschritten sind. Ein Ausbau der B 34 (M5.3) ist dann nicht erforderlich.</li> <li>➤ Des Weiteren ist der Bau der A 98 zu berücksichtigen. Durch die neue Rheinquerung entstehen kurze Wege von und zur A 98 und ggf. veränderte Anschlussoptionen an diese.</li> </ul>
<p>Planungsprozess / -schritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Projekt- bzw. Machbarkeitsstudie, Planungsstufen bis Ausführungsplanung / -projekt</li> <li>Bislang liegen keine Studien oder Planungen zu einem Brückenneubau vor.</li> <li>➤ Ein Planfeststellungsverfahren ist erforderlich, ebenso ein Staatsvertrag über Planung, Bau und Finanzierung sowie Nutzung und Bedeutung des Grenzübergangs.</li> </ul>
<p>Gesamteinschätzung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Wirkung der Maßnahme ist als sehr hoch einzuschätzen und sollte daher prioritär behandelt werden. Der Neubau der Rheinquerung entschärft die derzeitige Situation und trägt dazu bei, die prognostizierten Zuwächse im Lkw-Verkehr leistungsfähig abzuwickeln.</li> <li>➤ Die Maßnahme ist im Gesamtzusammenhang mit einer Neuordnung im Rahmen des Baus der A 98 und insbesondere mit den Maßnahmen an der Zollanlage (M5.1 / 5.5) zu sehen.</li> <li>➤ Gleichzeitig ist jedoch die Weiterführung in der Schweiz zu betrachten und z.B. im Hinblick auf Ortsumgehungen zu prüfen. Die heutige Streckenführung nach Süden durch Ortslagen (z.B. Klingnau, Döttingen oder Baden) ist nur bedingt geeignet, größere Lkw-Mengen ohne negative Wirkungen aufzunehmen.</li> <li>➤ Die Realisierungschancen sind aufgrund der Priorität und des breiten Interesses hoch.</li> </ul>