

Sperrfrist für alle Medien
Veröffentlichung erst nach der Medienkonferenz zur Gemeinderatssitzung

Bericht zum Postulat

Gesamtverkehrskonzept "Mobilität Kreuzlingen 2050"

Am 2. Mai 2024 reichte Gemeinderat Xaver Dahinden, FL/G, mit 22 Mitunterzeichnenden die Motion Gesamtverkehrskonzept "Mobilität Kreuzlingen 2050" ein (Beilage 1). Diese wurde in der Gemeinderatssitzung am 4. Juli 2024 begründet. Mit der Beantwortung vom 3. Dezember 2024 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat, die Motion als nicht erheblich zu erklären. Die Motion wurde vom Gemeinderat am 23. Januar 2025 mit 34 Ja-Stimmen gegen 2 Nein-Stimmen in ein Postulat umgewandelt. Die Anträge 6 und 8 wurden mit 22 Ja-Stimmen gegen 11 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen angenommen.

Der Stadtrat berichtet über die Umsetzung des Postulats wie folgt:

Auftrag 6: Im Jahr 2034 soll die B33 fertiggestellt sein. Die prognostizierten Folgen für unsere Region fallen widersprüchlich aus. Der Stadtrat soll aufzeigen, auf welche möglichen Szenarien er sich vorbereitet und welche Massnahmen zu ergreifen sind.

Durch das Regierungspräsidium Baden-Württemberg wurde eine Verkehrsstudie mit Fokus auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr Hochrhein – Bodensee (Basel bis Konstanz) in Auftrag gegeben, bei der auch der Bund und die Grenzkantone zwischen Basel und dem Bodensee mitgearbeitet haben (Beilage 2). Aufgrund des Verkehrsmodells wird bis 2040 (Annahme Fertigstellung B33 und BTS/OLS) eine Zunahme von heute ca. 1'200 LKW/Tag um 50 % auf 1'800 LKW/Tag erwartet. Der PKW-Verkehr nimmt von 18'000 PKW/Tag um 17 % auf 21'000 PKW/Tag zu.

Die Studie schlägt für den Raum Konstanz – Kreuzlingen vier Massnahmen vor:

- Ableitung der LKW auf Parkplätze im Zulauf zum Zoll (Massnahme 13.1)
- Schaffung von Parkraum für LKW im Zollbereich (Massnahme 13.2)
- Schaffung von Parkraum für LKW im Nachlauf zum Zoll (Massnahme 13.3)
- Zusätzlicher Fahrstreifen im Zulauf zum Zoll (Massnahme 13.4)

Der Lead für die Umsetzung dieser Massnahmen liegt auf Schweizer Seite beim ASTRA und in Deutschland beim Bundesministerium für Verkehr und beim Regierungspräsidium Freiburg. Um dem Anliegen der Städte Konstanz und Kreuzlingen mehr Nachdruck zu verleihen, wurde ein gemeinsames Schreiben an das ASTRA und das Bundesministerium für Verkehr (BMDV) verschickt (Beilage 3). Des Weiteren erfolgte im Grossen Rat eine "Einfache Anfrage" an den Regierungsrat durch Thomas Niederberger, Gabriel Macedo, Attila Wohlrab und Dean Kradofer zur "Zukunft der Oberlandstrasse (OLS)" (Beilage 4).

Wie bereits erwähnt, nimmt der Transitverkehr mit der Eröffnung der B33 und aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme (Bevölkerungswachstum) zu. Zudem ist der Handlungsspielraum der Stadt Kreuzlingen eingeschränkt, nichtsdestotrotz will der Stadtrat das Problem aktiv angehen. Um die zusätzliche Verkehrsbelastung infolge der Eröffnung der B33 möglichst zu kompensieren, sollen insbesondere die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm, des kommunalen Verkehrsrichtplans sowie des grenzüberschreitenden Gesamtverkehrskonzepts umgesetzt werden. Diesbezüglich sind Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements (Pfortneranlagen, Verkehrsleitsystem etc.) sowie Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs vorgesehen. Um die Belastung durch Lastwagen in den Stadtquartieren zu reduzieren und zu kanalisieren, sind im kommunalen Richtplan innerstädtische Transitachsen angedacht (Beilage 5). Es ist jedoch fraglich, ob eine zeitnahe Umsetzung möglich ist, da mit DBU-Entscheid vom 30. März 2020 die Massnahmen V 2.3.1 und V 2.3.2 Lastwagenrouten ohne/mit Netzergänzung aufgrund des aktuellen Stands von einer Festsetzung zu einer Vororientierung zurückgestuft wurden.

Auftrag 8: Information und Kommunikation: Das Konzept Mobilität 2050 Kreuzlingen nimmt die Anliegen der Bevölkerung auf. Es beschreibt, wie die Ziele und die Strategien der Zukunft der Bevölkerung vermittelt werden und wie der Meinungsbildungsprozess geplant ist.

Wie bereits an der Gemeinderatssitzung vom 23. Januar 2025 erwähnt, wird eine gemeinderätliche Spezialkommission Verkehrsplanung eingesetzt werden. Das Büro des Gemeinderats hat die Einsetzung dieser Kommission per 1. April 2025 genehmigt (Beilage 6). In dieser Spezialkommission sollen der kommunale Verkehrsrichtplan und das grenzüberschreitende Gesamtverkehrskonzept behandelt werden. Im Nachgang dieser Sitzungen ist eine breite Information der Bevölkerung vorgesehen. Ob dies durch eine Informationsveranstaltung und/oder – wie bereits einmal angedacht – mittels einer Broschüre "Strassenraum ist Lebensraum" durch die Kommunikationsagentur "Die Botschafter" erfolgt, ist noch offen.

Kreuzlingen, 13. Mai 2025

Stadtrat Kreuzlingen

Thomas Niederberger, Stadtpräsident

Michael Stahl, Stadtschreiber

Beilagen

1. Motion (umgewandelt in Postulat am 23. Januar 2025)
2. Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee vom Mai 2022
3. Schreiben an ASTRA und BMDV vom 17. März 2025
4. Beantwortung "Einfache Anfrage" vom 18. März 2025
5. Auszug Richtplan Stadt Kreuzlingen – Lastwagenrouten (V 2.3) vom 3. Juli 2019
6. Beschluss Büro Gemeinderat vom 24. März 2025

Mitteilung an

- Mitglieder des Gemeinderats
- Medien

Text

Der Stadtrat wird beauftragt, ein Gesamtkonzept *Mobilität 2050 Kreuzlingen* zu erarbeiten, das auf die nächsten 25 Jahre ausgerichtet ist. Es basiert auf aktualisierten Planungen sowie auf neusten Analysen und Szenarien.

Der Stadtrat legt darin dar, welche Herausforderungen im Bereich der Mobilität bis 2050 auf Kreuzlingen zukommen und welche Strategien und Massnahmen zu planen sind, um diese zu meistern.

Kurz-Begründung

Es ist Aufgabe des Stadtrates, Ziele und Vorstellungen zu präsentieren:

Wie soll Kreuzlingen in 25 Jahren aussehen?

Wie müsste das Leben in unserer Stadt dann idealerweise sein?

Wie können wir dies beeinflussen?

Dazu braucht es auch eine weitsichtige Verkehrsplanung. Sie betrifft alle Bereiche der Gesellschaft und ist entscheidend für die Lebensqualität und die Entwicklung der Stadt.

Kontext

Die Kreuzlinger Bevölkerung ist verärgert über die aktuelle Verkehrssituation und sorgt sich um die Mobilitätsentwicklung in der Zukunft. Viele Massnahmen in den Bereichen Temporegime, Parkieren, Mittelstreifen, Radwege, Fussgängerübergänge, Mischverkehr, Verkehrsfluss und Beruhigungen werden nicht akzeptiert, weil sie nicht nachvollziehbar sind und im Alltag als wenig geeignet empfunden werden.

Regelmässig taucht die Frage auf, welches Gesamtkonzept diesen Massnahmen zugrunde liegt und ob dieses langfristig ausgelegt und zukunftstauglich ist. Man will den Sinn und den Zusammenhang kennen. In den partiellen, punktuellen Sanierungen bleiben Konzept und Strategie unsichtbar.

Die Probleme werden zunehmen. Beim herrschenden Unverständnis in der Bevölkerung ist für künftige Verkehrsvorlagen und -massnahmen keine Zustimmung zu erwarten.

Umschreibung Auftrag

1. Im Konzept *Mobilität Kreuzlingen 2050* sind die **Werte und Ziele** zu formulieren, auf denen es beruht. Es wird aufgezeigt, wie ein Konsens darüber erreicht werden soll.
2. Das Konzept skizziert und kommentiert die zu erwartende **Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklung** in den nächsten 25 Jahren. Es bearbeitet die daraus resultierenden heutigen und künftigen Fragestellungen und beurteilt die **Herausforderungen** der Zukunft.

3. Es erklärt **bestehende Planungen und Grundlagen**. Es ist zu beurteilen, ob die darin enthaltenen Aussagen mit dem Willen der Bevölkerung und der Volksvertretungen übereinstimmen und ob sie für den Zeithorizont bis 2050 ausreichen.
4. Das Konzept bezieht die sich abzeichnenden **technischen Entwicklungen und Trends** mit ein (Digitalisierung, Vernetzung, Smart Mobility, etc.) und berücksichtigt die Fachstudien zur künftigen Mobilität.
5. Ein Mobilitätskonzept ist Teil der Gesamtentwicklung, einer **Vision Kreuzlingen 2050**. Das Kapitel Strassenverkehr soll Vorstellungen und Veranschaulichungen zu folgenden Stichworten enthalten (alphabetisch, nicht abschliessend): Aufenthaltsqualität, Begegnungsräume, Entlastungen, Langsamverkehr, Mischverkehr, MIV, ÖV, Parkieren, Umfahrungen, Verbindungen zu den Quartieren und zum See, Zentrums-gestaltung.
6. Im Jahr 2034 soll die **B33** fertiggestellt sein. Die prognostizierten Folgen für unsere Region fallen widersprüchlich aus. Der Stadtrat soll aufzeigen, auf welche möglichen Szenarien er sich vorbereitet und welche Massnahmen zu ergreifen sind.
7. Die erwartete Entwicklung bis ins Jahr 2050 sowie die geplanten Massnahmen sind in einem **Zeitplan** darzustellen. Er enthält Priorisierungen und Etappen, Übergangslösungen und Alternativen.
8. **Information und Kommunikation**: Das Konzept *Mobilität 2050 Kreuzlingen* nimmt die Anliegen der Bevölkerung auf. Es beschreibt, wie die Ziele und die Strategien der Zukunft der Bevölkerung vermittelt werden und wie der Meinungsbildungsprozess geplant ist.

Kreuzlingen, 29. April 2024

Xaver Dahinden, Motionär



Motion «Mobilität Kreuzlingen 2050»

Weitere Unterzeichnende:

Name und Vorname	Unterschrift
Merkle Beni	B. Merkle
Bitschnau Sunniva	S. Bitschnau
Dal Dosso Luca	L. Dal Dosso
Edgar Käerlin	E. Käerlin
Woffender Urs	U. Woffender
Neuweiler Fabian	F. Neuweiler
Salzmann Alexander	A. Salzmann
Schulthess Georg	G. Schulthess
Nenzi Flavia	F. Nenzi
Raschke Elmar	E. Raschke
Tekin Oruna	O. Tekin
Pleuler Thomas	T. Pleuler
Schindler Séverine	S. Schindler
Herzog Jeno	J. Herzog
Ricklin Judith	J. Ricklin

Semeraro Ivan

Hummel Barbara

Rüegg Markus

Corel Silvia

Brändli Christian

I. Semeraro

B. Hummel

M. Rüegg

S. Corel

Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee

Mit Fokus auf den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr



Baden-Württemberg

INHALT

VORWORT	ab 03
01 ÜBERBLICK	06
02 PROBLEMLAGE	08
03 WARUM DIESE STUDIE	10
04 AKTUELLE SITUATION	14
05 BLICK IN DIE ZUKUNFT	16
06 DIE ZUKÜNFTIGE SITUATION 2040	18
07 MASSNAHMENFINDUNG	24
08 MASSNAHMENBÜNDEL	26
09 MASSNAHMENBLÄTTER	34
10 HANDLUNGSFELDER	36
11 WAS SIND DIE HERAUSFORDERUNGEN	40
12 AUSBLICK	44



ICH FREUE MICH, DASS DIE GRUNDLEGENDE VERKEHRSTUDIE FÜR DIE GRENZREGION HOCHRHEIN-BODENSEE VERÖFFENTLICHT IST.

Gemeinsam mit zahlreichen Beteiligten aus der Schweiz und aus Deutschland wurde unter der Federführung des Regierungspräsidiums Freiburg eine solide Basis erarbeitet, um die aus dem grenzüberschreitenden Verkehr resultierenden Probleme auf den Straßen zwischen Basel und Konstanz systematisch und effizient anzugehen.

die Region insgesamt bestmögliche Nutzen erzielt werden kann. Mit einer derartigen Priorisierung werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die zuständigen Institutionen auf Bundes- und Landesebene über die Finanzierung und Realisierung der jeweiligen Projekte zügig entscheiden können.

Die nächsten Schritte müssen jetzt folgen! Wichtig ist es zunächst, aus den vielfältigen Maßnahmenvorschlägen diejenigen zu identifizieren, mit denen unter Berücksichtigung ihres Realisierungshorizontes und ihrer Kosten ebenso wie ihrer gegenseitigen Wechselwirkungen der für

Ihr

Michael Theurer MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Digitales und Verkehr





DIE GRENZREGION HOCHRHEIN-BODENSEE IST BRÜCKE ZUR SCHWEIZ UND WICHTIGE DREHSCHIEBE FÜR REGIONALE UND INTERNATIONALE VERKEHRE.

Die Mobilität der Menschen und der Transport von Waren und Gütern hängen im Flächenland Baden-Württemberg auch von einer leistungsfähigen und intakten Straßeninfrastruktur ab. Dies gilt auch für die Region Hochrhein-Bodensee mit ihren zahlreichen Grenzübergängen zur Schweiz, welche gleichzeitig Brücken zwischen der EU und der Schweiz sind.

Neben Verbesserungen durch intelligente Zollabfertigungssysteme kann eine maßvolle Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur an den Grenzübergängen dabei helfen, Stauschwerpunkte zu entschärfen und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hier setzt die Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee an.

Ergebnis ist ein Maßnahmenpaket mit 30 konkreten Einzelmaßnahmen, die sich den Handlungsfeldern Lkw-Parkraum, Straßenbau, Vorsortierung und zeitliche Entzerrung zuordnen lassen.

Da der Fokus der Untersuchung auf dem Straßenbau liegt, wurden prognoserelevante Faktoren wie z.B. zukünftige Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsträger und die Effekte einer Klimaschutzpolitik nicht betrachtet. Mobilität ganzheitlich und verkehrsträgerübergreifend zu betrachten und auch den Klimaschutz zu berücksichtigen, ist eine Herausforderung, die bei zukünftigen Entscheidungen über die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere bei Neu- und Ausbau von Straßen zu bewältigen ist.

Die Verkehrsstudie ist damit nur eine begrenzte Perspektive zur Verbesserung der Verkehrssituation an den Grenzübergängen.

Ihr

Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr Baden-Württemberg



DIE VERKEHRSTUDIE IST EIN MEILENSTEIN FÜR DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER VERKEHRE ZWISCHEN DEUTSCHLAND UND DER SCHWEIZ UND SCHAFFT POTENZIALE FÜR DIE NACHHALTIGE MOBILITÄT.

Wer im Straßenverkehr in der Region Hochrhein-Bodensee unterwegs ist, erlebt vielfach wie sehr der Verkehr grenzüberschreitend geprägt ist. Die Vernetzung zwischen Deutschland und der Schweiz wächst dabei kontinuierlich, sei es bei Grenzpendlern zur Arbeit, Freizeit- oder Einkaufsverkehren. Zugleich steigt die über die Grenze transportierte Gütermenge stetig an, sowohl im lokalen Wirtschaftsverkehr als auch bei den transeuropäischen Strömen.

Die von uns erstellte „Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee“ analysiert erstmalig die Situation von der französischen Grenze bis zum Bodensee gesamthaft, identifiziert Maßnahmen und formuliert Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssituation. Neu dabei ist, dass hierzu ein grenzüberschreitendes Verkehrsmodell zwischen der Schweiz und Deutschland aufgebaut und ein kontinuierlicher binationaler Erarbeitungsprozess entwickelt wurde.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse setzen direkt an den jeweiligen Schwachstellen an und bieten in verschiedenen Handlungsfeldern mögliche Stoßrichtungen, wie die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmenden flüssiger und sicherer werden kann. Die

Bandbreite reicht dabei von kurzfristig realisierbaren Maßnahmen bis hin zu langfristigen Projekten, wie z.B. zusätzlichen Rheinquerungen zwischen Deutschland und der Schweiz. Die Umsetzung dieser Maßnahmen schafft ebenso Potenziale für die Umgestaltung des Verkehrsraumes zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen.

Die Verkehrsstudie setzt Impulse und gibt Anregungen für die Entwicklung konkreter Projekte und deren Realisierung durch die jeweiligen Projektträger auf beiden Seiten des Rheins. Wichtig ist nun, dass auch der weitere Prozess, sowohl fachlich als auch politisch in enger Zusammenarbeit aller Beteiligten grenzübergreifend weitergeführt wird. Ein leistungsfähiges Straßennetz ist zusammen mit der Stärkung des Umweltverbundes die Basis für die weitere positive Entwicklung unserer so eng mit einander verwobenen Grenzregion Hochrhein-Bodensee.

Ihre

Bärbel Schäfer
Regierungspräsidentin des Regierungsbezirks Freiburg



01 ÜBERBLICK

Die Grenzregion Hochrhein-Bodensee ist eine für den regionalen und internationalen Verkehr sehr wichtige Region. Sie umfasst ein länderübergreifendes Gebiet zwischen Basel im Westen und Konstanz im Osten. Der Verkehr in der Region ist stark vom grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr geprägt.

Die Agglomerationen Basel, Zürich und Schaffhausen sowie der Kanton Aargau zeichnen sich immer mehr durch eine grenzüberschreitende Verflechtung mit dem südbadischen Grenzraum aus. Die Lebens- und Arbeitsstrukturen verwachsen immer stärker miteinander und werden durch eine fortschreitende Wirtschaftsvernetzung geprägt. Auch in Zukunft bleibt eine weiterhin starke Wachstumsdynamik anzunehmen. Im Personenverkehr ist nicht zuletzt aufgrund des Freizügigkeitsabkommens zwischen der

EU und der Schweiz eine rasante Entwicklung zu beobachten. In den letzten zehn Jahren hat der grenzquerende Personenverkehr vor allem an den großen Grenzübergängen erheblich zugenommen wie aus der Darstellung erkennbar.

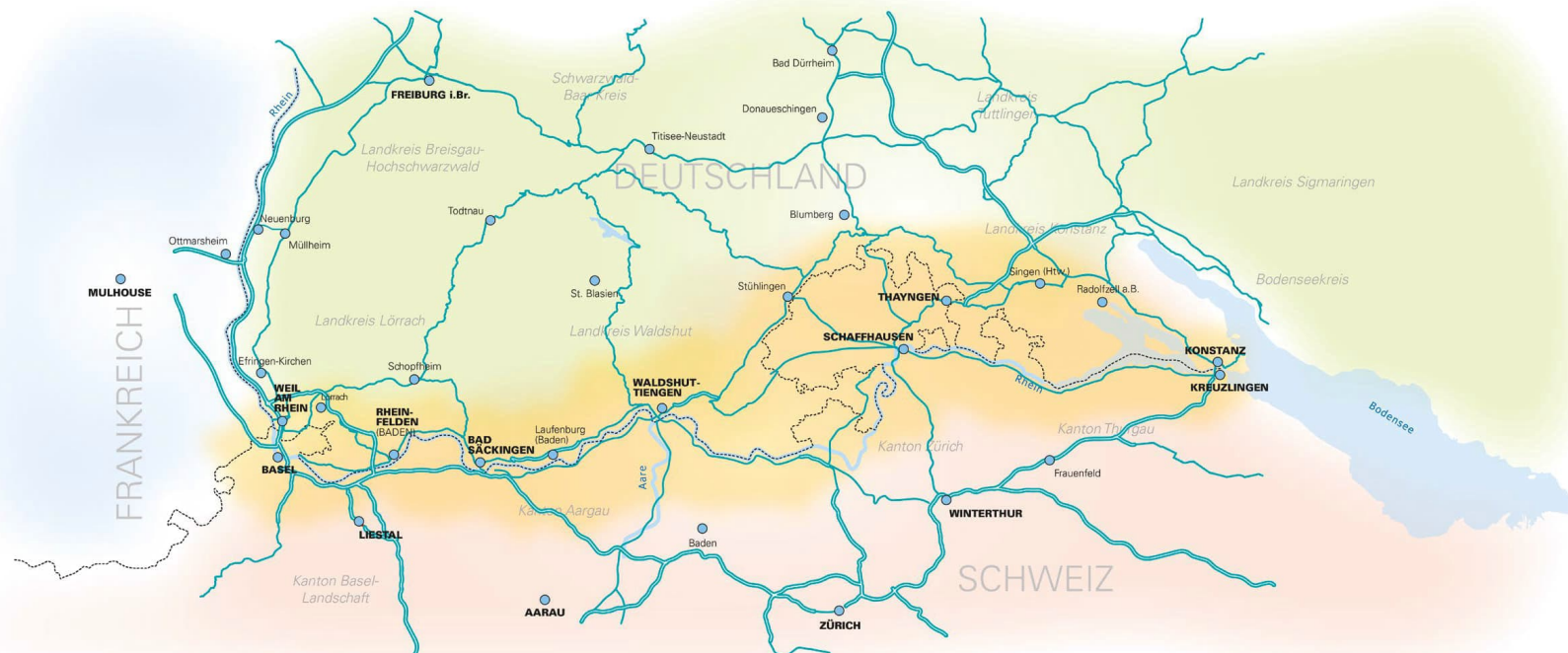
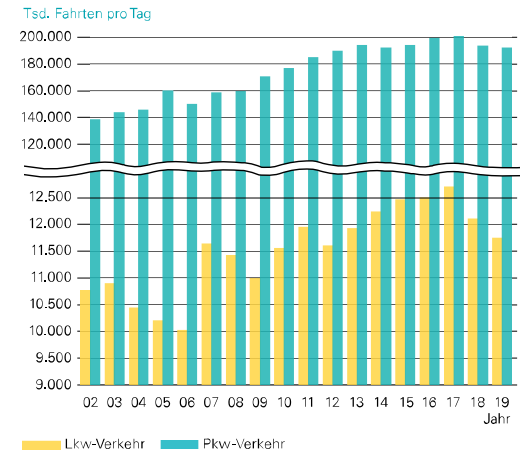
Auch im Straßengüterverkehr hat sich die transportierte grenzüberschreitende Gütermenge in diesem Zeitraum deutlich erhöht. Hier erfolgt neben dem großen Anteil an Import ebenso ein großer Teil der Transportleistung zwischen Nord- und Südeuropa und ist somit auf die Grenzübergänge zwischen Hochrhein und Bodensee angewiesen. Dies führt zu einer deutlichen Zunahme an grenzüberschreitenden Lkw-Fahrten.

Inzwischen ist an mehreren Stellen im Verkehrsnetz die Verkehrssituation überlastet, die

Kapazitätsgrenzen der Grenzübergänge sowie die Zuleitungsachsen sind oftmals erreicht bzw. sogar überschritten. Diese Mehrbelastungen auf der Straße stellen die verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung der Grenzregion vor große fachliche und technische Herausforderungen. Eine weitere Zunahme im Straßenverkehr erscheint ohne die Umsetzung geeigneter Maßnahmen kaum bewältigbar.

Bislang liegt jedoch keine umfassende Konzeptbildung bzw. grundlegende Untersuchung für den Untersuchungsraum vor. Daher wurden in der vorliegenden Studie die bereits vorhandenen Ansätze gebündelt und durch neue Vorschläge und Ideen ergänzt. Somit liegen nun erstmals Maßnahmenvorschläge für die gesamte Grenzregion Hochrhein-Bodensee vor.

**WACHSTUM PKW- UND LKW-VERKEHR
GRENZÜBERSCHREITUNGEN 2002 BIS 2019**



02 PROBLEMLAGE

Ein funktionierendes und leistungsfähiges Straßennetz ist von größter Bedeutung für eine wirtschaftlich vitale und vernetzte Grenzregion. Nicht nur die Binnennetze, sondern vor allem auch die Verknüpfungen zwischen den Ländern müssen verbindende Elemente darstellen und dürfen nicht als Schwachstellen über Personen- oder Güterströme entscheiden.

An den Grenzübergängen zwischen Deutschland und der Schweiz erfolgen seit dem Beitritt der Schweiz zum Schengen-Raum und der Umsetzung seiner Grundregeln seit 2008 keine Personenkontrollen mehr. Da die Schweiz jedoch nicht Teil der EU-Zollunion ist, bleiben Warenkontrollen nach wie vor bestehen.

Im Straßengüterverkehr werden daher die am Grenzübergang ankommenden Fahrzeuge mit Blick auf den Warenverkehr in Verzoller (Import bzw. Export), Transit und Leerfahrten unterteilt. Je nach Beladungsart erfolgen unterschiedliche zollrechtliche Abfertigungen, welche sich in Dauer und Anspruch unterscheiden.

Allen drei Beladungsarten ist jedoch gleich, dass sie ausreichender Abfertigungskapazitäten an den Grenzübergängen bedürfen (personell und technisch). Sind diese nicht vorhanden, so ist ein freier Verkehrsfluss nicht gegeben und es treten Behinderungen für den Personenverkehr im Grenzlauf auf, welcher die gleichen Straßen wie der Güterverkehr nutzt.

Diese zollbedingte Überlagerung von Güter- und Personenverkehr ist eine Besonderheit in Südbaden und in Deutschland mittlerweile nur noch im deutsch-schweizerischen Grenzraum zu finden. Allgemeingültige Ansätze und Erfahrungstransfers aus anderen Regionen lassen sich nur eingeschränkt für den Raum Hochrhein-Bodensee übertragen. Anders ist die Situation aus schweizerischer Perspektive, da auch die Grenzen zu Frankreich, Österreich und Italien in gleicher Weise bewirtschaftet werden.

Nicht die alleinige Anzahl Lkw, sondern auch die Unterteilung nach Verzoller-, Transit- und Leerfahrt ist wichtig.

Eine besondere Herausforderung liegt im Zusammenspiel der zoll- und verkehrstechnischen Regularien der beiden Länder. Zwar ist die derzeitige Abwicklung der Verzollung von Gütern gut erprobt und bietet nur wenig Möglichkeiten zur einfachen Verbesserung, dennoch bestehen viele Unterschiede, die es in einer Problembetrachtung zu beachten gilt:

Die Zollämter sind nicht für einen 24-Stunden-Betrieb ausgelegt. Eine Warenabfertigung kann daher meist nur innerhalb der Öffnungszeiten erfolgen. Diese richtet sich auch nach den bestehenden Fahrverboten im nachgelagerten Straßennetz. Bestehen in Deutschland im Regelfall nur recht wenige Einschränkungen (Sonntagsfahrverbot), sind für die Schweiz größere Einschränkungen zu beachten. Dort gilt neben einem Fahrverbot für schwere Güterfahrzeuge an Sonntagen auch ein Nachtfahrverbot, welches Fahrten zwischen 22 Uhr und 5 Uhr untersagt.

Auch sind die Fahrer:innen nicht gänzlich frei in der Wahl der benutzten Zollstelle. Grenzübertritt und Fahrtpause erfolgen meist an einem Bürostandort der Spedition, sodass der Aufenthalt nicht alleinig durch den reinen Akt der Verzollung in Zeit und Ort definiert ist.

Und schließlich spielen betriebswirtschaftliche Beweggründe der Speditionsunternehmen eine ebenfalls wichtige Rolle. Durch überlegte Routenwahl oder Verzollungsstrategien lassen sich Kosten und Schwierigkeiten aufgrund von Sprachproblemen vermeiden. So senkt eine möglichst lange Route auf dem deutschen Straßennetz die Mautkosten gegenüber einer parallelen Route in der Schweiz. Eine EU-Einfuhrverzollung an der deutschen Grenze minimiert Sprachprobleme

und ermöglicht einen schnelleren Transport in Richtung Italien (dann als Transitverkehr).

Modale Verlagerungen vom Straßennetz auf die Schienenwege scheitern heute auch an den erreichten Kapazitätsgrenzen im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr. Die Realisierung des Schienenausbauprojektes Karlsruhe – Basel ist daher eine wesentliche Voraussetzung für die Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Schiene. Ca. 1.000 Lkw-Fahrten pro Tag können nach Fertigstellung auf der Straße eingespart werden. Im Vergleich zur prognostizierten Gesamtmenge an den Grenzübergängen von ca. 21.400 Lkw pro Tag ist aber zu erkennen, dass die Entlastungswirkung nicht das allgemeine Wachstum kompensieren kann.

Anders stellt sich die Auswahl im grenzüberschreitenden Personenverkehr dar. Zwar bestehen Alternativen auf Schienenverbindungen, dennoch ist das Auto vor allem bei Grenzüberfahrten abseits der beiden Bahnachsen Rheintalbahn (Karlsruhe – Basel) und Gäubahn (Stuttgart – Zürich), sowie auch im Einkaufsverkehr das wichtigste Verkehrsmittel. Als wichtigstes (und oftmals alleiniges) Auswahlkriterium wird zu meist die Zeit erachtet, welche benötigt wird.

Zeitlich nicht flexibel verschiebbare Fahrten, wie die Pendlerfahrten der Grenzgänger:innen, führen zu Konflikten mit dem grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr (Kollision Arbeitsbeginn und Start Zollabfertigung). Besonders an Werktagen im Anschluss an Tage mit geschlossenen Zollstellen, wie nach Feiertagen oder auch an normalen Montagen, haben sich in der Nacht Lkw mit zu verzollenden Waren sowie aufgrund des Fahrverbots auch Transit-Lkw aufgestaut. Der Güterverkehr wartet zum Teil bereits seit mehreren Stunden auf das Öffnen der Zolldienststellen. Der vorhandene Stauraum entlang der Autobahnstell- und Rastplätze reicht nur selten aus. Viele Lkw-Fahrer:innen müssen im temporären Stauraum auf der Fahrbahn warten.

Dies führt einerseits zu Kapazitätseinschränkungen für den Gesamtverkehr, zum anderen ist aufgrund der Enge des Straßenraums nicht im-

mer die Sicherheit der wartenden Lkw-Fahrer:innen und des fahrenden Verkehrs gewährleistet. Diese Überlastungssituationen an den Grenzübergangsstellen sind in beide Fahrtrichtungen festzustellen.

Aufgrund der zolltechnischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen (Öffnungs- und Fahrverbotszeiten) sowie aufgrund der Fahrzeugmengen im Personenverkehr sind allerdings deutliche Unterschiede im Auftreten der Situationen zu erkennen: vormittags sowie an Tagen nach Wochenenden bzw. deutschen Feiertagen tritt die Einschränkung in Richtung Schweiz auf, nachmittags hingegen in Richtung Deutschland.

All diese Probleme sind in der Region allseits bekannt. Lösungen werden regelmäßig angedacht und inhaltlich geprüft. Eine Realisierung von umfassenden Maßnahmen ist jedoch durch die nötige Koordination und Abstimmung gehemmt. Viele Maßnahmen sind nicht auf lediglich ein Staatsgebiet beschränkt bzw. nicht nur einseitig zu finanzieren.

Zwar wird verstanden, dass sich positive Wirkungen auf beide Grenzseiten entfalten können. Doch liegen die (fachplanerischen) Zuständigkeit selten alleinig in der Region. Oftmals ist es im Planungsprozess zwingend erforderlich, dass ein Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz die Ziele und Umsetzung einer Maßnahme frühzeitig regelt.

Es muss aber auch verstanden werden, dass die Umsetzung von umfassenden Maßnahmen stets eine beachtliche Vorlaufzeit benötigt, welche für Potential- und Machbarkeitsabschätzungen sowie für die bauliche Ausgestaltungsplanung benötigt wird. Auch die Realisierung fällt zum Teil sehr zeitintensiv aus („Bauen unter Verkehr“).

Mit Blick auf die verkehrliche Entwicklung ist es jedoch unbedingt notwendig, sich bereits heute Gedanken über die Lösungen von (Über-)morgen zu machen. In der retrospektiven Betrachtung wird dies umso deutlicher.

03 WARUM DIESE STUDIE

Die aktuellen Engpässe erzeugen bei den Verkehrsteilnehmenden (Auto- wie Lkw-Fahrer:innen) aber auch bei Anwohner:innen und Gewerbetreibenden großen Unmut und Unsicherheiten. Dies ist auch den (fach-)politischen Vertreter:innen in Deutschland und der Schweiz bekannt.

Viele Einzellösungen sind in den letzten Jahren angedacht und geprüft worden. Einzelne Maßnahmen, wie die Erweiterung der Lkw-Wartespur im Zulauf zum Grenzübergang Gottmadingen/Thayngen, konnten auch umgesetzt werden. Dennoch bleiben dies Einzellösungen, welche stets nur die Linderung lokaler Problemsituationen anstreben. Ein koordinierter Blick über die gesamte Grenzregion hinweg erfolgte bisher nicht.

Dies liegt zum einen an den verschiedenen Zuständigkeiten der handelnden Personen, zum anderen an der komplexen Auseinandersetzung, welche nötig ist, um ganzheitliche Lösungsansätze zu entwickeln und diese auf ihre Wirksamkeit zu untersuchen.

Das Regierungspräsidium Freiburg hat diesen großen Problemdruck erkannt und unter Beteiligung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg sowie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) die vorliegende Studie lanciert.

Kernanliegen ist es dabei, mit den nun vorliegenden Studienergebnissen ein gemeinsames Handlungsbewusstsein zu schaffen. Dazu wurde das große lokale Wissen abgeholt und mit den Erfahrungen von Fachexpert:innen kombiniert. Im Ergebnis liegt eine Betrachtung über den gesamten Raum der Grenzregion vor.

Vor dem Hintergrund von vielfältig diskutierten Problemen und den bestehenden Prognosen für die Schweiz und Deutschland ist es erforderlich, die Grenzregion länderübergreifend im verkehrlichen Zusammenhang zu betrachten.

„ UNS IST WICHTIG, DAS ZIELBILD HEUTE ZU ENTWICKELN, UM AUF DIE VERKEHRSLICHEN VERÄNDERUNGEN REAGIEREN ZU KÖNNEN. DIE ZUSAMMENARBEIT AUF BEIDEN SEITEN DES HOCHRHEINS IST EIN GROSSER GEWINN FÜR DIESE STUDIE.



KARL KLEEMANN
Abteilungsleiter
Mobilität, Verkehr,
Straßen; Regierungspräsidium Freiburg

„ BRÜCKEN VERBINDEN. DIE RHEINQUERUNGEN VERBINDEN HEUTE UND ZUKÜNFTIG ENG VERNETZTE UND WIRTSCHAFTLICH PROSPERIERENDE GEBIETE. FÜR DEN STRASSENVERKEHR ZEIGT DIE STUDIE GEMEINSAME STOSSRICHTUNGEN AUF.



GUIDO BIAGGIO
Vizedirektor ASTRA, Abteilungs-
chef Strasseninfrastruktur Ost

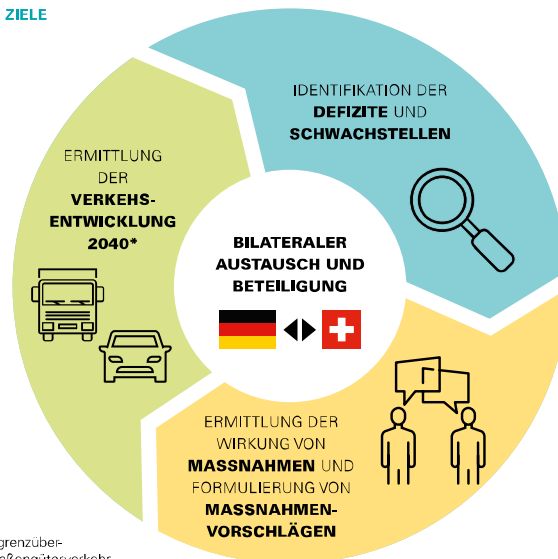
Übergeordnetes Ziel der Studie sind die Betrachtung, Analyse und Bewertung der Abwicklung und Bewältigung des grenzüberschreitenden deutsch/schweizerischen (Schwer-)Verkehrs zwischen Basel und Konstanz.

In vorangegangenen Studien wurden bereits verschiedene Ansätze singular untersucht (u.a. Standortuntersuchung Lkw-Stellplätze an der Autobahn A5 im Zulauf zum Grenzübergang oder die Netzintegration von zusätzlichen Rheinquerungen). Vor Veröffentlichung dieser Studie lag somit noch kein umfassendes länderübergreifendes Verkehrsmodell für die gesamte Grenzregion Hochrhein-Bodensee vor.

Mit der vorliegenden Studie werden nun die bereits vorhandenen Ansätze gebündelt und durch neue Aspekte ergänzt. Im Ergebnis werden konkrete Handlungsempfehlungen ausformuliert und strategische Überlegungen zur gesamträumlichen, grenzüberschreitenden Straßenverkehrsentwicklung im Untersuchungsraum aufgezeigt.

Ziel ist es allerdings nicht, umfassend alle Defizite im Gesamttraum zu beheben. Der Fokus liegt auf den durch die hohen Zahlen im Straßengüterverkehr verursachten Überlastungssituationen und darauf, die Auswirkungen auf Dritte zu analysieren und Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Allgemeiner Problemsituationen, welche sich abseits der Grenzübergänge ergeben, sind nicht Teil dieser Studie.

INHALTE UND ZIELE DER STUDIE



* mit Fokus auf grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr

Die „Grundlegende Verkehrsstudie für den Straßen(güter-)verkehr in der Grenzregion Hochrhein-Bodensee“ ist ein Projekt des Referats Regionales Mobilitätsmanagement der Abteilung Mobilität, Verkehr, Straßen im Regierungspräsidium (RP) Freiburg. Im RP Freiburg sind die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die umfassende Aufgabenstellung in der Grenzregion gebündelt. Gleichzeitig übernimmt das RP Freiburg eine Mittlerrolle zwischen Gemeinden und Landkreisen auf der einen und Ministerien der Bundes- und Landesebene auf der anderen Seite.

Aufgrund der länderübergreifenden Bedeutung des Projektes erfolgte die Bearbeitung der Studie in engem Austausch mit den verschiedenen Akteuren in Deutschland und der Schweiz, sodass eine vergleichbare Informations- und Bearbeitungstiefe auf den beiden Rheinseiten der Grenzregion gewahrt ist.

Die Erstellung der Studie erfolgte durch die PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe, welche durch eine zentrale Projektbegleitung von Vertreter:innen des RP Freiburg, des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE), des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), des Kantons Aargau sowie der Rapp AG, Basel, unterstützt wurde.

Getragen werden die Studienergebnisse von der Einbeziehung einer Vielzahl an Wissensträger:innen in der Grenzregion. Dieser direkte und indirekte Austausch mit den jeweiligen Akteuren in der Schweiz und in Deutschland konnte dazu beitragen, ein vollständiges Wissensbild über den Straßenverkehr in der Grenzregion, seine aktuellen Bedürfnisse und bereits bekannte Zukunftsgedanken zu erhalten.

In einem Projektforum wurden die Zwischenergebnisse den deutschen und schweizerischen Verwaltungs- und Planungsstellen präsentiert und zudem denkbare Maßnahmenbilder gemeinsam erarbeitet.



PROJEKTORGANISATION



* Zentrale Projektbegleitung

04 AKTUELLE SITUATION

Derzeit bestehen 68 offizielle Übergänge zwischen Deutschland und der Schweiz, an denen der Straßenverkehr die Grenze passieren kann. An 14 dieser Grenzübergangsstellen ist die Abfertigung von sogenannten Handelswaren, welche für den gewerblichen Gebrauch eingeführt werden, zulässig. Diese sind demnach auch die Übergänge, an denen der Straßengüterverkehr die zolltechnische Abwicklung erfährt.

Für die in der Darstellung aufgeführten Grenzübergänge ist erkennbar, dass der Lkw-Anteil zwar bis zu 15 Prozent der gesamten Verkehrsmenge ausmacht, prägend ist hingegen stets der Personenwagen- bzw. Lieferwagenverkehr. Diese Fahrzeuge sind also maßgebend in der Dimensionierung der Infrastruktur für den fließenden Verkehr.

Von großer (über)regionaler Bedeutung sind vor allem die Übergänge Weil am Rhein/Basel (A 5), Rheinfelden Baden/AG (A 861) und Gottmadingen/Thayngen, aber auch Bad

Säckingen/Stein, Waldshut/Koblenz sowie Konstanz/Kreuzlingen.

Die anderen Grenzübergänge tragen hingegen eine wesentliche Funktion für den kleinen Grenzverkehr mit seiner lokalen Wichtigkeit, welche oftmals durch Sondergenehmigungen zur Geltung kommt.

Aufgrund der unterschiedlichen Abfertigungszeiten von Personen- und Güterverkehr sind es die Lkw, welche einen höheren Bedarf an Kontroll-, Stell- und Warteflächen haben. Je nach Beladungsart und Grenzübergang werden für die Abfertigung eines Lkw zwischen zwei und 30 Minuten benötigt, sofern keine Warenkontrolle erfolgt.

Am Beispiel des Grenzübergangs Rheinfelden Baden/AG (A 861) ist dies erkennbar: Aufgrund der hohen Menge an Lkw sind die vorhandenen Abfertigungs- und Wartekapazitäten auf den Zollhöfen nicht mehr ausreichend. Dies

führt besonders zu Tageszeiten mit hohem Verkehrsaufkommen zu einer Verlagerung der wartenden Lkw auf die Autobahn und einer Einschränkung für den Personenverkehr. Morgens ist dies häufig in Richtung Schweiz, am Nachmittag in Richtung Deutschland zu beobachten.

Um diese leistungsmindernden Effekte abzuschwächen, wurden bereits in der Vergangenheit an den meisten Zollämtern Maßnahmen und Optimierungen geprüft und umgesetzt.

Auf der A 861 (Rheinfelden) wurde zum Beispiel eine Stauwarn- und Dosieranlage in Betrieb genommen, welche den grenzquerenden Lkw-Verkehr frühzeitig stoppt, sofern an der Zollanlage keine freien Stellplätze mehr verfügbar sind. Am Grenzübergang Gottmadingen/Thayngen wurde der Warteplatz für Lkw um einen dritten Fahrstreifen mit dem Effekt erweitert, dass ein Konflikt mit dem Personenverkehr auf einer Streckenlänge von 400 Metern vermieden werden kann.

Doch diese Maßnahmen hinken der Entwick-

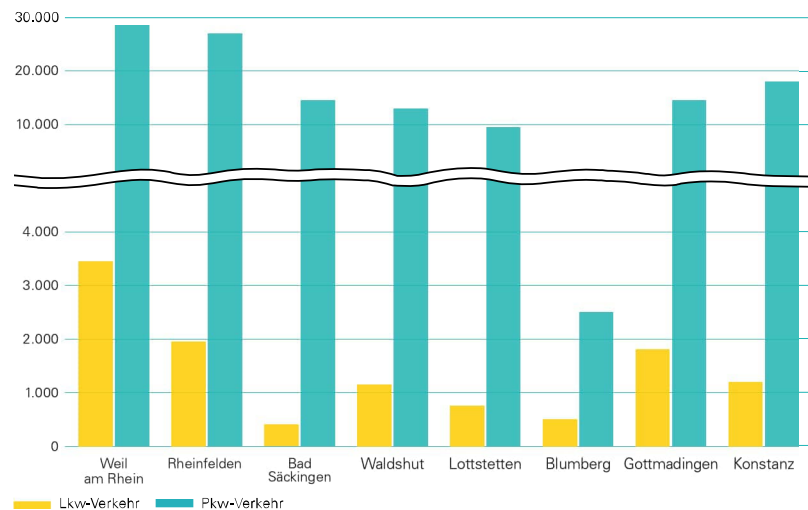
lung meist hinterher und schaffen es nur kurzfristig, das steigende Wachstum im Güterverkehr aufzunehmen. Außerdem sind es oftmals Lkw-Fahrer:innen, welche die vorgeschriebenen Regelungen durch Fehlverhalten oder Unverständnis umgehen.

Sobald ein Dosierrotlicht missachtet wird oder Stellplätze nicht optimal genutzt werden, treten neue Konflikte auf, welche zum Lkw-Stau auf den rechten Fahrstreifen führen. Dem Personenverkehr verbleibt dann nur noch eine eingeschränkte Streckenkapazität.

Aber auch für die Lkw-Fahrer:innen selbst sind diese Situationen nicht komfortabel. Getrieben durch Speditionsplanungen und gefüllte Stellplätze entlang der Autobahnen und Hauptstraßen, parken viele in nahen Gewerbe- oder Wohngebieten oder warten über mehrere Stunden entlang der Fahrbahn auf Weiterfahrt. Gezielte und bedarfsgerechte Ruhezeiten sind für die Lkw-Fahrer:innen hier nur selten möglich. Dies birgt ein erhebliches Gefahrenpotential für Auffahr- und Überholunfälle.

GRENZÜBERSCHREITENDER WERTTÄGLICHER PKW- UND LKW-VERKEHR 2015

an den Grenzübergängen



„ WIR HOFFEN, DASS DIE VERKEHRSSTUDIE DEN IMPULS ZU WIRKSAMEN MASSNAHMEN GIBT – IM INTERESSE ALLER VERKEHRSTEILNEHMENDEN UND FÜR DIE SICHERHEIT DER POLIZIST:INNEN, DIE TÄGLICH IHREN DIENST AUF DER AUTOBAHN VERRICHTEN.“



HEIKO BAUMGÄRTNER
Leiter Verkehrspolizeiinspektion Freiburg

05 BLICK IN DIE ZUKUNFT

Um Maßnahmenideen auf ihre verkehrliche Wirksamkeit zu untersuchen, wird in der Verkehrsplanung oftmals ein computergestütztes Verkehrsmodell als Analysewerkzeug eingesetzt. Verkehrsmodelle bilden die Zusammenhänge von Verkehrsabläufen ab und sind daher in vielen Planungsstufen zu einem unverzichtbaren Hilfsmittel geworden, um eine Einschätzung zu zukünftigen Situationen zu erhalten.

Auch für die Erarbeitung dieser Studieninhalte wurde ein Verkehrsmodell erstellt und eingesetzt. Die Firma PTV Transport Consult GmbH hat hierfür bereits bestehende Modelle verknüpft und aktualisiert, sodass maßnahmen-sensitive Aussagen in der Grenzregion Hochrhein-Bodensee möglich wurden. Die Erstellung erfolgte in inhaltlicher Abstimmung mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) sowie dem Kanton Aargau. Erstmals liegt somit ein solches Werkzeug für die beiden Rheinseiten gemeinsam vor.

Das Verkehrsmodell ist darauf ausgelegt, um die Verkehrsabläufe des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs abzubilden. Dazu wurden die tatsächlichen Verkehrsmengen des Jahres 2015 ausgewertet und im Modell nachgebildet. Drei unterschiedliche Zeitfenster sind dabei betrachtbar: der durchschnittliche werktägliche Tagesverkehr (DTVw) sowie die Morgen- und Abendspitzenstunden (MSP bzw. ASP).

Um die unterschiedliche Zollabfertigung im Straßengüterverkehr an den Grenzübergängen besser modellieren zu können, wurde die grenzüberschreitende Lkw-Nachfrage zwischen Deutschland und der Schweiz in drei Lkw-Arten unterteilt: Verzoller-, Transit- sowie Leer-Fahrten. Für jede Art werden die typischen Abfertigungs- und Wartezeiten betrachtet.

Um eine Prognose über zukünftig zu erwartende Verkehrsmengen erstellen zu können, wurde

Der Schienen-
ausbau zeigt eine
spürbare Wirkung,
dennoch wird der
Strassengüterverkehr
weiterhin stark
zunehmen.

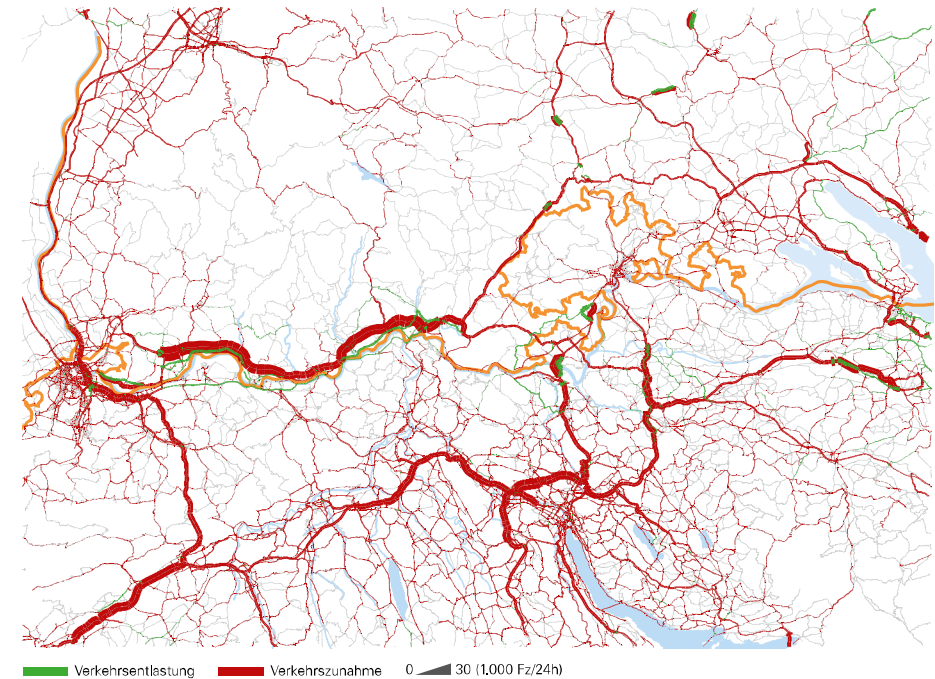
das Verkehrsmodell auf den Zeitzustand 2040 fortgeschrieben. Dazu wurden die bekannten Entwicklungslinien im Personen- und Güterverkehr in einer allgemeinen Perspektive berücksichtigt, wobei sowohl deutsche, schweizerische als auch europäische Trends sowie ganzheitliche Prognosen (z.B. Bundesverkehrswegeplan 2030, Verkehrsperspektiven 2040) eingeflossen sind. Dabei wurden neben regionalen Einflussfaktoren, wie indisponible (bereits beschlossene) Maßnahmen und Aufkommensveränderungen, auch Wirkungen eines verbesserten Schienenverkehrs betrachtet.

Im Bereich des Straßenverkehrs sind vor allem die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) auf der deutschen Seite (z.B. Neubau der A98 zwischen AD Hochrhein und Waldshut-Tiengen) sowie Maßnahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP-NS auf der schweizerischen Seite (z.B. 8-Spurausbau der N 2 zwischen Hagnau und Liestal) somit im Prognosezustand 2040 enthalten.

Die Darstellung zeigt die Veränderungen der Straßenbelastung zwischen den Jahren 2015 und 2040. Eine nahezu flächendeckende Steigerung der Verkehrsbelastung ist zu erkennen. Die örtlichen Entlastungen werden durch Routenverlagerungen der indisponiblen Maßnahmen bewirkt. Am markantesten sind die Wirkungen der Autobahnverlängerung A 98 zwischen Rheinfelden und Tiengen.

Um eine Vergleichsbasis mit der Bundesverkehrswegeplanung zu erzielen, wurde ergänzend eine Stützprognose für das Jahr 2030 erstellt. Sie bildet analog zum Zustand 2040 das zu erwartende Verkehrsbild dieses Jahres ab.

VERKEHRSENTWICKLUNG BIS 2040 IM VERGLEICH ZU 2015
Kfz-Differenz DTVw



Im Vergleich zur Ausgangslage ist auch für das Prognosejahr 2030 deutlich zu sehen, dass in nahezu allen Bereichen mit einer deutlichen Steigerung der Verkehrsbelastung bis zum Prognosehorizont gerechnet werden kann. Die Wirkungen der bereits bis zum Jahr 2030 als fest realisiert eingeplanten Maßnahmen, sind deutlich zu erkennen.

Aufgrund des verhältnismäßig großen Zeitraumes bis zum Prognosejahr 2040 wurde zudem eine detaillierte Qualitätsanalyse durchgeführt. Dabei wurden die Modellergebnisse mit Aussagen anderer Verkehrsmodelle im Untersuchungsraum abgeglichen (z.B. Nationales Personenverkehrsmodell der Schweiz, Kantonales Verkehrsmodell Aargau, Verkehrsmodell der DEGES zum Ausbau der A 98).

Zudem konnten die ersten Effekte der Covid-19-Pandemie evaluiert werden und ihr langfristiger Einfluss auf die zukünftige Situation sowie die Wirksamkeit der Maßnahmen berücksichtigt werden (z.B. verstärkte Nutzung von Home-Office).

In verschiedenen Sensitivitätsbetrachtungen konnte die Belastbarkeit der Resultate und Aussagen verifiziert werden, sodass die erarbeiteten Erkenntnisse und vorgeschlagenen Maßnahmen auch im Vergleich zur Entwicklung bis 2030 sowie unter Berücksichtigung eines langfristigen Mobilitätswandels aufgrund der Pandemie kompatibel sind.

06 DIE ZUKÜNFTIGE SITUATION 2040

Die Berechnungen mit dem Prognosemodell prognostizieren für das Jahr 2040 eine stetige Zunahme des grenzüberschreitenden Lkw-Verkehrs an allen wichtigen Grenzübergangsstellen. Insgesamt ist ein gesamthaftes Wachstum um 40 bis 50 Prozent zu erwarten.

Bei dieser Entwicklung hervorzuheben ist vor allem, dass an bereits heute wichtigen und hoch frequentierten Grenzübergängen der Lkw-Verkehr weiter zunimmt.

Für die heutige und die künftige Ausgangslage lässt sich durch umfassende Analysen von aktuellen und prognostizierten Defiziten eine Schwachstellenkarte aufzeigen, welche die verschiedenen Problemkategorien im Zusammenhang mit dem grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr verortet.



STARKE VERKEHRSZUNAHMEN

An verschiedenen Stellen im Untersuchungsraum ist mit weiteren Verkehrszunahmen zu den bereits heute sehr hohen Verkehrsbelastungen zu rechnen. Mit Auslastungen, welche an der Kapazitätsgrenze liegen, werden Überlastungssituationen häufiger.

Wie in der eingangs genannten Darstellung der zukünftigen Verkehrsbelastung gezeigt, entwickelt sich der Personenverkehr deutlich kontinuierlicher. Das Wachstum ist jedoch geringer als im Straßengüterverkehr. Zudem wirkt die Weiterführung der A98 bis Tiengen als West-Ost-Verteilerachse, sodass sich auch ein Ausweichen auf Grenzübergänge, wie Bad Säckingen/Stein oder Laufenburg, einstellt. Einerseits lassen sich somit die Engpässe an den großen Abfertigungsstellen umgehen und andererseits die Streckenweite auf dem schweizerischen Nationalstraßennetz verringern. Dies reduziert Zeit und Kosten.

In den Tagesspitzenstunden erfahren Hauptstrecken im Zu- oder Nachlauf der Grenze wie A 5, N 02 oder B 314 eine merklich steigende Auslastung. Dies lässt erahnen, dass eine alleinige Kapazitätserhöhung an den Grenzübergängen kaum Wirksamkeit entfalten wird. Die entsprechenden Verkehrsmengen sind vom gesamten Streckennetz in der Grenzregion getragen.



ZUNAHME WARTEZEIT AM GRENZÜBERGANG

Dennoch spielt die Leistungsfähigkeit der Grenzübergänge eine zentrale Rolle. Aufgrund des Wachstums im Straßengüterverkehr treten steigende Verzögerungen durch Wartezeiten bei der Zollabfertigung und stau- bzw. verkehrsbedingte Verlustzeiten auf. In den Spitzenzeiträumen sind keine ausreichenden Kapazitäten vorhanden, um alle ankommenden Lkw abzufertigen. Dies betrifft in erster Linie Verzollung-Lkw, welche die Verzollung am Grenzübergang vornehmen, wengleich auch für Transit-Lkw und Leerfahrzeuge die Wartezeiten und Verzögerungen zunehmen.

Bereits heute stark ausgelastete Grenzübergänge, wie bspw. an der A 5 Weil am Rhein/Basel und A 861 Rheinfelden Baden/AG, können jedoch kaum zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Je nachdem ob die Kapazitätsgrenze der einzelnen Grenzübergänge für die Lkw-Abfertigung bereits in der Analyse erreicht ist, steigen die Reisezeitverluste im Prognosenullfall 2040 zum Teil deutlich an.

Sofern heute noch Reserven bei der Kapazität der Grenzübergänge bestehen, können die zum Teil deutlichen Verkehrssteigerungen zwar bewältigt werden, jedoch steigen die Wartezeiten auch hier merklich an.



INFRASTRUKTUR DER ZOLLANLAGEN

Die verkehrliche Infrastruktur an den Zollanlagen ist vielfach nur bedingt geeignet, um die bestehenden bzw. die prognostizierten Verkehrsmengen aufzunehmen.

Die begrenzte Anzahl an Stellplätzen an den Zollanlagen sowie kurzen Lkw-Fahrstreifen vor den Zollanlagen wirken sich insbesondere ab den frühen Abendstunden nach Schließung des Zolls bis über die Spitzenstunden am Vormittag des Folgetags hinaus aus. Dieser Effekt verstärkt sich vor Wochenenden oder Feiertagen.

Bei Vollausslastung der Flächen am Zoll werden die Lkw vermehrt in den Stauräumen, z. B. entlang der Autobahn oder auch in Wohn- und Gewerbegebieten naheliegender Gemeinden, abgestellt. Dies hat ebenso negative Auswirkungen auf geregelte und bedarfsgerechte Ruhezeiten für die Lkw-Fahrer:innen.

Aber auch für Transit- und Leer-Lkw kommt es je nach Verkehrsführung und Trennung von den verzollenden-Lkw zu einem Anstieg der Verlustzeiten. Je nach örtlicher Lage und den dortigen Mengenentwicklungen liegen die Veränderungen der benötigten Zeiten zum Passieren der Grenze für Lkw in einer spürbaren Verlangsamung. Diese großen Zeitverluste führen oftmals zu Verkehrsverstößen, wie das Nichtbeachten der Lichtsignale der Lkw-Dosierung.



STAU IM ZULAUF ZUM GRENZÜBERGANG

Aufgrund der hohen Auslastung und der nicht ausreichenden Infrastruktur der Zollanlagen treten häufig Lkw-Staus im direkten Zulauf auf. Zwar sind einzelne der größeren Übergänge mit aktivierbaren Stauräumen und Stauwarnanlagen ausgerüstet, jedoch führen diese oftmals zu Konfliktsituationen mit dem Personenverkehr, da z. B. meist ein oder gar zwei Fahrstreifen durch den stehenden - und nicht den fließenden -

Verkehr genutzt werden können. An kleineren Grenzübergängen mit nur einem Fahrstreifen für Pkw/Lkw im Zulauf oder nur einer kurzen Trennung, befinden sich Pkw und Lkw gleichermaßen im Stau und behindern sich gegenseitig.

Auch führen die Stauerscheinungen zu einem erheblichen Gefahrenpotenzial für Auffahrunfälle oder für Unfälle beim Fahrstreifenwechsel. Zwar lässt sich die Verkehrssicherheit durch Stauwarnanlagen steigern, aber das Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmenden führt immer wieder zu Unfällen.



UNGEWÜNSCHTE VERLAGERUNGEN

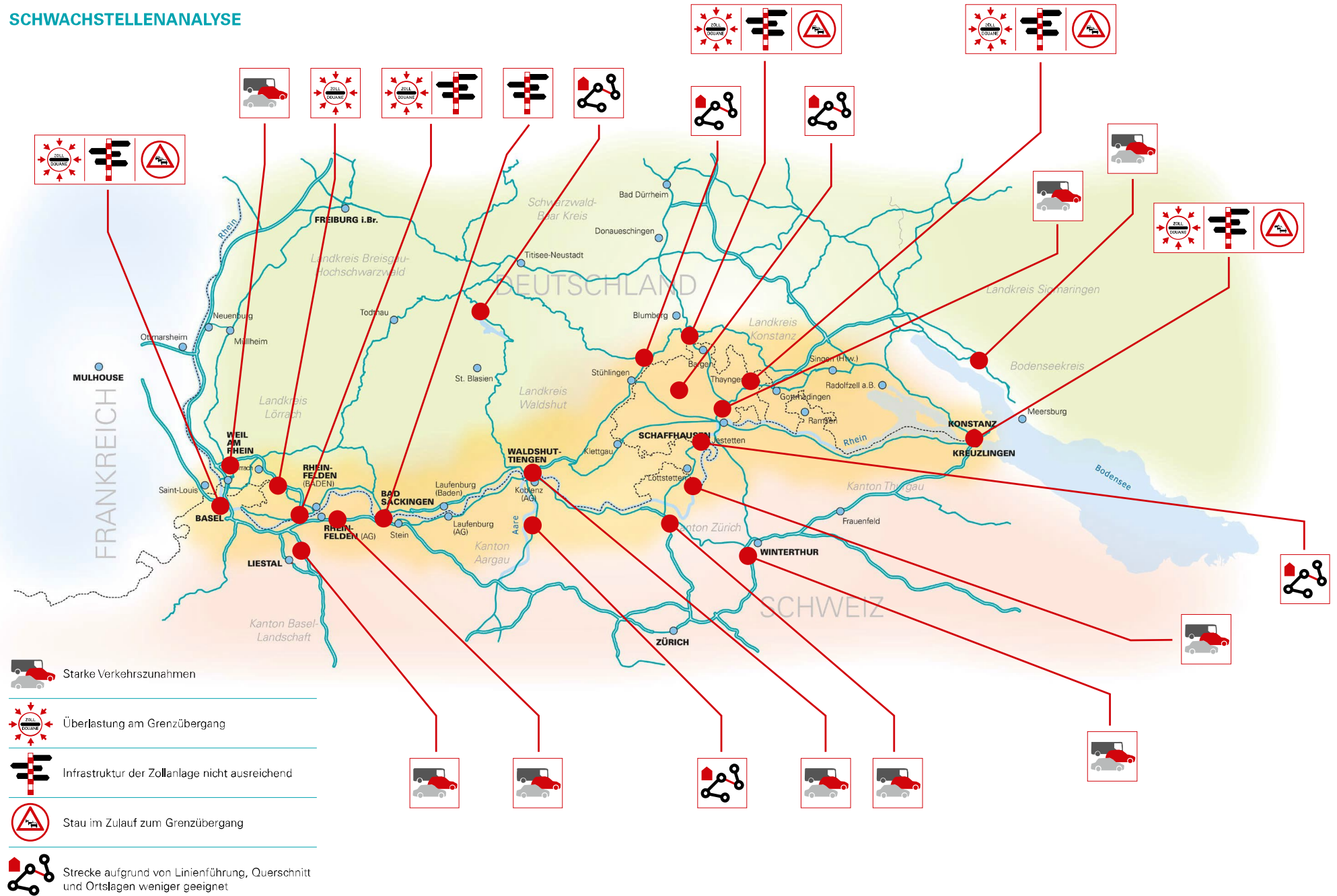
Die Lkw-Fahrer:innen versuchen auf dem Weg zum und vom Grenzübergang ihre Routenwahl kosten- und zeitoptimal zu wählen. Dies führt durchaus dazu, dass Strecken gewählt werden, welche für eine hohe Lkw-Belastung nur bedingt geeignet sind.

Ungeeignet sind vor allem Streckenzüge, die von ihrer Charakteristik kaum Lkw-Verkehr bewältigen können, etwa durch starke oder viele Steigungen, häufig auch enge Kurven im Straßenverlauf. Ferner sind Ortsdurchfahrten durch kleine Orte in einem sehr ländlichen Umfeld für vermehrten Lkw-Verkehr untauglich.

Aus gesamtplanerischer Sicht gilt es, diese nicht nötigen Lkw-Fahrten durch Agglomerationszentren und ländlich geprägte Ortschaften außerhalb der Hauptverkehrsachsen zu vermeiden. Auch die topographisch schwierigen Streckenabschnitte, mit großen Höhenunterschieden oder einer hohen Kurvigkeit, sollten nicht als Ausweichrouten genutzt werden.

Auf der folgenden Darstellung sind die derzeit am stärksten ins Gewicht fallenden Schwachstellen, differenziert nach Verkehrszunahme, Überlastung, Infrastruktur an den Zollanlagen bzw. in ihrem Zulauf sowie Verlagerungen auf weniger geeignete Strecken, verortet.

SCHWACHSTELLENANALYSE



Im Studium dieser Schwachstellenkarte lässt sich erkennen, dass nicht einzelne, wenige Insellösungen einen ganzheitlichen Erfolg versprechen, sondern dass flächendeckend Maßnahmen angedacht und überprüft werden müssen. Durch die potenziellen Verlagerungen werden Fahrten auf benachbarte Grenzübergänge verdrängt bzw. angezogen.

Neben den gesellschaftlichen und ökonomischen Trends werden auch technische Entwicklungen den zukünftigen Verkehr in der Grenzregion Hochrhein beeinflussen. Durch verstärkten Einsatz von Informationssystemen wird es möglich sein, auf bestimmte Stauerscheinungen reagieren zu können (z.B. großräumige Routenwahlverlagerung in Ereignisfällen).

Für den tagtäglichen Betrieb werden hingegen Maßnahmen in der zolltechnischen Abwicklung des Straßengüterverkehrs einen ebenfalls erheblichen Nutzengewinn bringen.

Seit 2013 sind beispielsweise die Grenzübergänge Weil am Rhein/Basel (A 5) und Rheinfelden Baden/AG (A 861) auf sogenannte Transito-Hochkabinen umgerüstet. Dort können Lkw-Fahrer:innen Transitscheine erhalten und die Leistungshängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) entrichten, ohne das Fahrzeug verlassen zu müssen. Die damit einhergehende räumliche Trennung der zolltechnisch unterschiedlich zu behandelnden Güterströme beschleunigt das Passieren von Transit-/Leerfahrzeugen zudem.

Zwar wird der Güterverkehr auch an den Grenzübergangsstellen Gottmadingen/Thayngen, Blumberg/Bargen sowie Konstanz/Kreuzlingen vorsortiert, diese Zollstationen sind jedoch nicht mit Transito-Hochkabinen ausgestattet.

Mit dem Libero-Verfahren besteht für den Import ein Prozess, bei welchem autorisierte Speditionen selbstständig die Zollan-

meldungen durchführen. Durch den Wegfall der obligatorischen Vorlage am Zollschalter steht den Lkw-Fahrer:innen ein deutlich größeres Zeitfenster zur Grenzüberquerung zur Verfügung, welches auf der schweizerischen Seite lediglich durch das Nachfahrverbot zwischen 22 und 5 Uhr eingeschränkt wird.

Das Libero-Verfahren ist aktuell in Weil am Rhein/Basel (A 5) und Rheinfelden Baden/AG (A 861), Gottmadingen/Thayngen und an drei weiteren Grenzzollstellen möglich.

Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit hat Anfang 2018 das Programm „DaziT“ lanciert, welches die Modernisierung und Digitalisierung des Zollverfahrens bei der Ein- und Ausfuhr von Waren anstrebt. «DaziT» steht für «Dazi», das rätoromanische Wort für Zoll, und «Transformation».

Das Programm verfolgt das Ziel, durch Vereinfachung, Harmonisierung und vor allem Digitalisierung, die Abläufe an den Grenzübergängen zu optimieren und die Abfertigungsdauer deutlich zu reduzieren. Eine vollständige Wirkung dieser Transformation wird sich jedoch erst einstellen können, wenn auch durch die EU-Kommission eine vergleichbare Initiative umgesetzt wird.

Aufgrund der potentiellen Bedeutung und Wirkung des DaziT-Programms ist es hilfreich, die Argumente für eine Verbesserung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr sowie die Hemmnisse in einer Umsetzung direkt durch die Zoll-Organisationen beider Staaten zu nennen.

Für die Herleitungen und Ergebnisdiskussionen in dieser Studie gilt es zu beachten, dass das DaziT-Programm im Planfall „Orga“ als vollumfänglich wirkend, in den übrigen Planfällen mit Teilwirkung berücksichtigt wird.

„ DAS IM JAHR 2018 LANCIERTE DIGITALISIERUNGS- UND TRANSFORMATIONSPROGRAMM „DAZIT“ DES BUNDESAMTS FÜR ZOLL UND GRENZSICHERHEIT (BAZG) LÄUFT AUF HOCHTOUREN. ALLE SCHWEIZER ZOLL- UND ABGABENERHEBUNGSVERFAHREN WERDEN BIS ENDE 2026 SYSTEMATISCH VEREIFACHT UND DURCHGEHEND DIGITALISIERT.



ISABELLE EMMENEGGER
Stellvertretende Direktorin
des Bundesamts für Zoll und
Grenzsicherheit (BAZG) und
Leiterin des Programms DaziT

Mit DaziT wird der Grenzübertritt auf schweizerischer Seite weiter beschleunigt: Lastwagen (Handelswarenverkehr) und private Fahrzeuge (Reisendenverkehr) halten schon bald nicht mehr für administrative Tätigkeiten an der Grenze an. Sie wickeln die erforderlichen Waren- und Transportmittelanmeldung inklusive Schwerverkehrsabgaben bereits im Vorfeld digital ab.

Risikobasierte Kontrollen finden in Zukunft nur dann unmittelbar an der Grenze statt, wenn nachgelagerte Kontrollen nicht möglich oder sinnvoll sind, sodass Fahrzeuge künftig nur noch im Ausnahmefall an der Grenze stoppen. Die Infrastruktur am Grenzübergang wird dadurch spürbar entlastet. Die effektive Beschleunigung und Verkehrsentslastung hängt allerdings nicht nur von DaziT ab. Insbesondere die Prozesse im Warenverkehr bei den Gemeinschaftszollanlagen müssen koordiniert geplant und umgesetzt werden. Der Schweizer Zoll steht zu diesem Zweck bereits in engem Austausch mit der Deutschen Zollverwaltung und der GD TAXUD der Europäischen Kommission.

„ DIE OPTIMIERUNG DES VERKEHRSFLUSSES ÜBER DIE GRENZE BEDEUTET MEHR WARENQUALITÄT FÜR IMPORT- UND EXPORTPRODUKTE, MEHR ARBEITSQUALITÄT FÜR BESCHÄFTIGTE UND VOR ALLEM MEHR LEBENSQUALITÄT FÜR BÜRGER:INNEN, DIE AM GRENZÜBERSCHREITENDEN VERKEHR TEILNEHMEN.



MATTHIAS HEUSER
Leiter Hauptzollamt
Lörrach



BERTINE GEYER
Stv. Leiterin des
Hauptzollamts Singen

Die Überwachung des Warenverkehrs über die Grenze und die damit verbundenen Maßnahmen mögen als eine Behinderung des Verkehrsflusses empfunden werden, sie dienen jedoch in erster Linie dem Schutz von Bürger:innen, der Umwelt sowie der heimischen Wirtschaft. Die Bundeszollverwaltung wird dabei nicht nur auf Grundlage nationaler Vorschriften tätig, sondern ebenso nach europäischen Vorgaben, welche fortschreitend eine Harmonisierung und Stärkung des Binnenmarktes verfolgen. Zahlreiche digitale Lösungen unterstützen, vereinfachen und beschleunigen die Abläufe mit positivem Effekt auf den Verkehrsfluss. Die Hauptzollämter Lörrach und Singen sind seit Jahren mit dem Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit im regelmäßigen bilateralen Austausch und möchten im Rahmen ihrer Befugnisse auch in Zusammenarbeit mit weiteren Partnerbehörden im Inland und der Schweiz stets gerne an komplexen und verbindenden Lösungen für die Region arbeiten.

07 MASSNAHMENFINDUNG

In einem mehrstufigen Findungsprozess wurden denkbare Maßnahmen zur Problemlinderung gesammelt, hinterfragt und mit den beteiligten Akteuren diskutiert. Das Sammeln von denkbaren Maßnahmen erfolgte durch ein Abholen von bestehenden Ideen und/oder Untersuchungsergebnissen bei allen Projektbeteiligten sowie den Wissensträger:innen in der Grenzregion. Zudem wurden ausgehend von den ermittelten Defiziten und Schwachstellen weitere Handlungsmöglichkeiten abgeleitet.

Vergleichbare Maßnahmen wurden als Handlungsoptionen gebündelt und thematisch gesamthaft über die Grenzregion, aber fokussiert auf die einzelnen Grenzübergänge, untersucht.

Als thematische Handlungsoptionen wurden definiert: Neubau oder Ersatz von Grenzübergängen, lokale Vorbereitung der Verzollung und Zuflussdosierung, Bau von zusätzlichen Fahrstreifen im Zu- oder Nachlauf der Grenzübergänge, Bau von Stellplätzen am Grenzübergang

oder in dessen Zulauf und Nachlauf, Trennung der verschiedenen Lkw-Kategorien sowie organisatorische Maßnahmen zur Reduzierung der Lkw-Wartezeiten.

In einer systematischen Bewertung der verkehrlichen Wirkungen wurde eine grundsätzliche Eignung geprüft und in einem morphologischen Kasten dargestellt. Je nach Ausgangslage der einzelnen Grenzübergänge kommen jeweils unterschiedliche der genannten Handlungsoptionen in Betracht.

Die Quantifizierung dieser Maßnahmenpakete erfolgte in der modellhaften Darstellung. Dazu wurde das eigens aufgebaute Verkehrsmodell für den Hochrhein genutzt und sogenannte Planfälle entwickelt.

Positiv bewertete Handlungsoptionen wurden in einem Baukastensystem zu Planfällen zusammengestellt und gebündelt im Verkehrsmodell untersucht. Die Planfälle sind dabei nicht als

„ **GRENZEN AUFLÖSEN, UM BEI GRENZÜBERSCHREITENDEN PLANUNGEN GESAMTVERKEHRliche MOBILITÄTSLÖSUNGEN ZU ENTWICKELN IST HERAUSFORDERUNG UND BEREICHERUNG ZUGLEICH. WIR FREUEN UNS AUF DIE NÄCHSTEN GEMEINSAMEN SCHRITTE.**



CARLO DEGELo
Leiter Abteilung Verkehr,
Departement Bau, Verkehr
und Umwelt,
Kanton Aargau

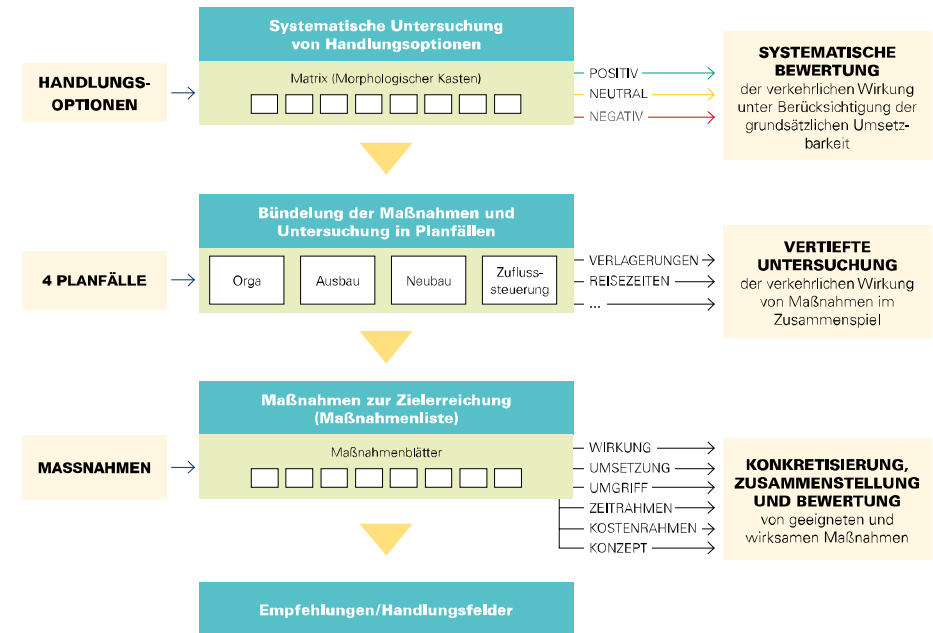
konkurrierende und auszuwählende Umsetzungsoptionen zu verstehen, sondern sind als Instrument zur modellhaften Auswertung der themenbezogenen Maßnahmenbündel anzusehen. Erst mit Kenntnis der Wirkung der Planfälle, weiterer Ausarbeitung und Ausgestaltung der Maßnahmen und Kombination, können daraus geeignete Maßnahmen abgeleitet werden.

Bei der Zusammenstellung der Planfälle wurde darauf geachtet, dass sich thematisch nahestehende Maßnahmenpakete über den gesamten Untersuchungsraum ergänzen und keine konkurrierenden Maßnahmenüberlagerungen auftreten.

Auf Basis der erarbeiteten quantitativen und qualitativen Untersuchungsergebnisse aus den Planfällen wurden die einzelnen Maßnahmen in ihrer Ausformulierung weiter konkretisiert und bewertet. Im Ergebnis liegen für die geeigneten und wirksamen Maßnahmen jeweils einzelne Maßnahmenblätter mit Beurteilung festgesetzter Kriterien vor.

In einem weiteren Schritt sind die Erkenntnisse zu strategischen Handlungsfeldern zusammengefasst, welche ein ganzheitliches Vorgehen über die gesamte Grenzregion Hochrhein ergeben. Die Handlungsfelder greifen die jeweiligen Maßnahmenblätter auf.

MASSNAHMENFINDUNG



08 MASSNAHMENBÜNDEL

Für die Beurteilung der Wirksamkeit von Maßnahmen sind die Auswertung und Evaluierung der Planfälle entscheidend. Die Planfälle unterscheiden sich durch besondere Merkmale und Ausprägungen signifikant voneinander. Gebündelt wurden dabei jeweils ähnliche Maßnahmen, um damit deren Wirkung isoliert bewerten zu können.

PLANFALL „ORGA“

Kernelement des Planfalls sind organisatorische Maßnahmen, welche die Zollabwicklung signifikant beschleunigen. Zentrale Komponente ist dabei das vom Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) initiierte Programm „DaziT“ (siehe Erläuterung auf den vorherigen Seiten).

Bei vollständiger Umsetzung sowie einer Nutzung bei der Gesamtzahl der Lkw-Fahrten ist im Ergebnis keine Differenzierung zwischen Lkw zur Verzollung und Transit-Lkw mehr erforderlich, da entsprechend dem heutigen Transit-Verkehr die Vorbereitung der Verzollung bereits durchgeführt worden wäre. Alle Lkw würden gleichermaßen beschleunigt an der Grenze behandelt. Es wird angenommen, dass das Programm „DaziT“ seine volle Wirkung entfaltet und bei allen Beteiligten Akzeptanz findet.

Ergänzend ist der Bau von Lkw-Stellplätzen im Zu- und Nachlauf von und an stark belasteten Haupt-Grenzübergängen abgebildet: Weil am Rhein/Basel (A 5), Rheinfelden Baden/AG (A 861), Waldshut/Koblenz, Gottmadingen/Thayngen sowie Konstanz/Kreuzlingen. Zur Verkehrslenkung von Lkw sind flankierende Maßnahmen sowie Sperrungen von nicht geeigneten Strecken betrachtet worden.

In der Tagesbetrachtung zeigen die Maßnahmen nur geringe Verlagerungswirkungen im Streckennetz – die beschleunigten Zollvorgänge wirken sich weitgehend gleichmäßig an allen schweize-

rischen Grenzübergängen aus. Insbesondere in der Morgenspitzenstunde wird aber eine Reduzierung der Wartezeiten für den Personen- und Güterverkehr in Richtung Schweiz bewirkt.

Durch die schnellere DaziT-Abwicklung der Verzollung können Lkw zügiger abgefertigt werden. Im Rückstau wartende Fahrzeuge können auf die bestehenden und zusätzlichen Parkflächen im Zulauf zum Grenzübergang verlagert werden. Die Fahrbahn wird entlastet und die freiwerdenden Kapazitäten wirken sich positiv auf den Pkw-Verkehr aus.

Durch die beschleunigte Abfertigung aller Lkw können insbesondere die Zeitverluste der Lkw zur Verzollung Richtung Schweiz um bis zu 50 Prozent reduziert werden. Die Stauflächen auf den Fahrbahnen werden weniger intensiv genutzt. Somit kann auch der Personenverkehr eine Reduktion der Fahrzeiten auf diesen Abschnitten erzielen.

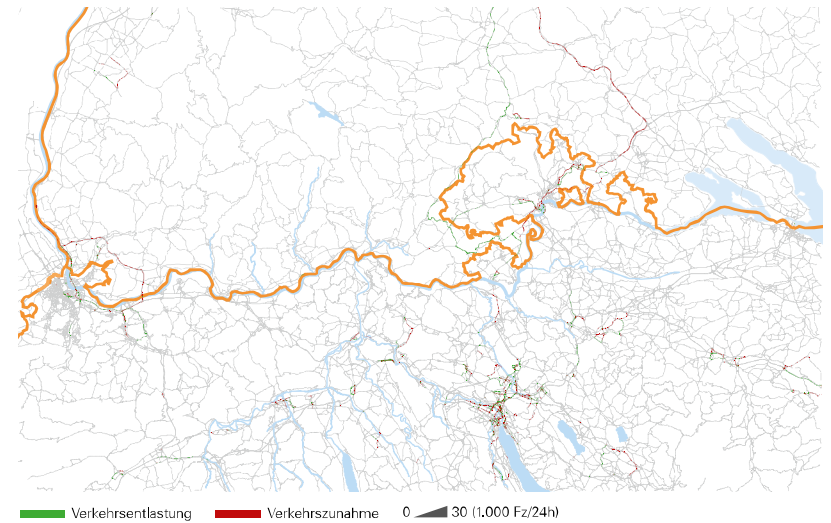
Aufgrund der nur einseitig umgesetzten DaziT-Maßnahme treten in der Abendspitze deutlich geringere Beschleunigungswirkungen auf, da die Lastrichtung und somit der Engpass in Richtung Deutschland besteht, wo keine DaziT-Effekte erzielt werden.

Generell ist durch die reduzierte Anzahl der Stausituationen auf der Hauptfahrbahn auch eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erwarten. Unfälle am Stauende oder durch Spurwechsel von Lkw können so vermieden werden.

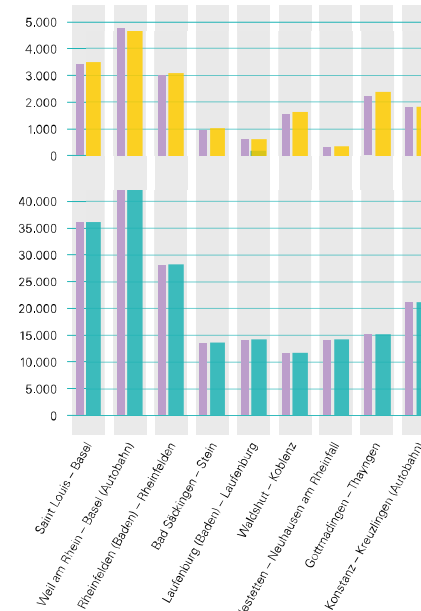
Die zusätzliche Bereitstellung von Parkplätzen an oder im Zulauf zu den Grenzübergängen bietet zudem für die wartenden Lkw die Möglichkeit zu kontrollierten Ruhezeiten außerhalb des Straßenraumes, sofern ein geeignetes Angebot für Lkw-Fahrer:innen vorgesehen wird (WC, Duschen, Verpflegung etc.).

VERÄNDERUNGEN DER VERKEHRSELASTUNG

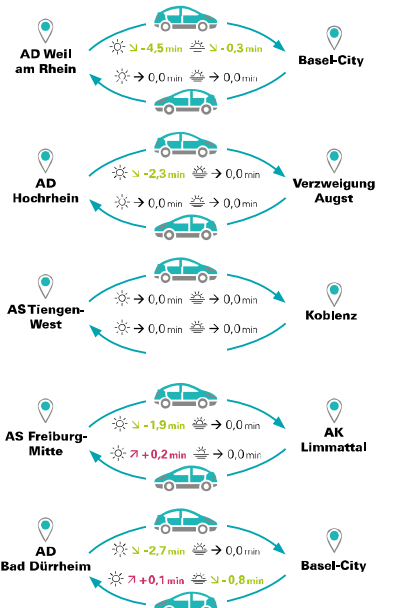
PLANFALL ORGA IM VERGLEICH ZUM PROGNOSENULLFALL (BEZUGSJAHR 2040), DTWw



VERKEHRSMENGE AN GRENZÜBERGÄNGEN



PKW-FAHRZEITVERÄNDERUNGEN (HIN- UND RÜCKVERKEHR)



Legend: Yellow = Lkw-Verkehr, Teal = Pkw-Verkehr, Purple = Prognosenullfall 2040. Sun icon = morgentliche Spitzenstunde, Moon icon = abendliche Spitzenstunde.

Die Kfz-Belastungen an den Grenzübergängen Rheinfelden Baden/AG (A 861) und Klettgau/Trasadingen steigen merklich an.

PLANFALL „AUSBAU“

Der Fokus des Planfalls „Ausbau“ liegt in der Kapazitätserhöhung von bereits bestehenden Straßeninfrastrukturen.

Kernelemente sind die Verbreiterung der Autobahnbrücke A 861 in Rheinfelden auf drei Fahrstreifen je Richtung sowie der Ausbau von ausgewählten Strecken im Zulauf zu Grenzübergängen (B 34 – Gottmadingen/Thayngen, B 33 – Konstanz/Kreuzlingen, B 27 – Blumberg/Bargen).

Mit der Zielsetzung, die West-Ost-Verteilerfunktion zu stärken, wird die Erweiterung der im Prognosezustand 2040 durchgängig enthaltenen A 98 auf zwei Fahrstreifen je Richtung berücksichtigt. Außerdem werden an den größeren Grenzübergängen Lkw-Stellplätze sowohl im Zulauf als auch im Nachlauf ergänzt.

In der Gegenüberstellung der berechneten Verkehrsbelastungen (siehe rechte Seite unten) ist die Zunahme entlang der A 98, zwischen Autobahndreieck Hochrhein und Lauchringen, deutlich zu erkennen. Aber auch für die A 861 im Zulauf zum Grenzübergang Rheinfelden Baden/AG wird eine Verkehrszunahme bewirkt.

Im Gegenzug werden die parallel verlaufenden Straßenachsen maßgeblich entlastet. Dies sind in Deutschland die B 34 zwischen Beuggen und Wallbach bzw. zwischen Laufenburg und Waldshut sowie die N 3 von Rheinfelden bis zur Verzweigung Birrfeld in der Schweiz. Es tritt sogar eine leichte Entlastung im Verlauf der N 1 zwischen den Verzweigungen Härkingen und Birrfeld ein.

Grenzübergänge, an denen Ausbaumaßnahmen vorgenommen werden, zeigen deutliche Zunahmen in der Verkehrsbelastung: Am Grenzübergang Rheinfelden Baden/AG (A 861) steigt die Gesamtverkehrsmenge um 12 Prozent mit einem erheblichen Wachstum des Güterverkehrsanteils. Die umliegenden Übergänge zwischen

Weil am Rhein und Waldshut werden dadurch vom Lkw-Verkehr entlastet. Auch der Ausbau an den Grenzübergängen Gottmadingen/Thayngen, Blumberg/Bargen sowie Konstanz/Kreuzlingen zeigt für den Lkw-Verkehr verkehrsaufnehmende Wirkungen. Auch hier werden die umliegenden Grenzübergänge entlastet.

Durch die Verkehrszunahme auf der B 34, zwischen Schaffhausen und Waldshut, steigt zudem der Pkw-Verkehr am Grenzübergang Klettgau/Trasadingen deutlich an.

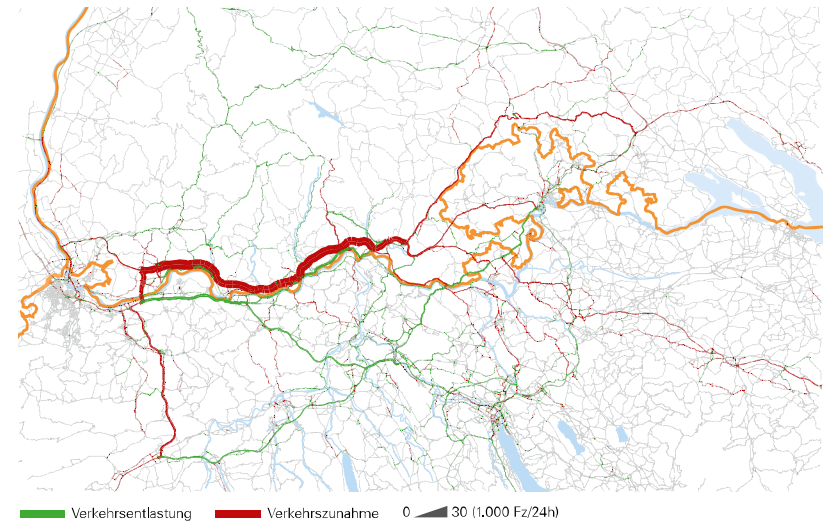
Durch die Entflechtung der Verkehrsströme reduzieren sich die Verlustzeiten für den Personen- und Güterverkehr in beide Richtungen deutlich. Vor allem in der morgendlichen und abendlichen Spitzenzeit kann der grenzüberschreitende Pkw-Verkehr erheblich profitieren. Da ohne Lkw-Stau auf der Fahrbahn eine ungehinderte Fahrt erfolgen kann, zeigen sich im Modell, z.B. in der Morgenspitze, durchschnittliche Reisezeitgewinne von bis zu fünf Minuten.

Gegenüber der in der ursprünglichen Prognose mit drei Fahrstreifen angesetzten A 98, ergeben sich im Planfall „Ausbau“ mit vierstreifigem Ausbau der A 98 mögliche weitere Verlagerungs- und Entlastungspotenziale von bis zu 7.000 Kfz am Tag.

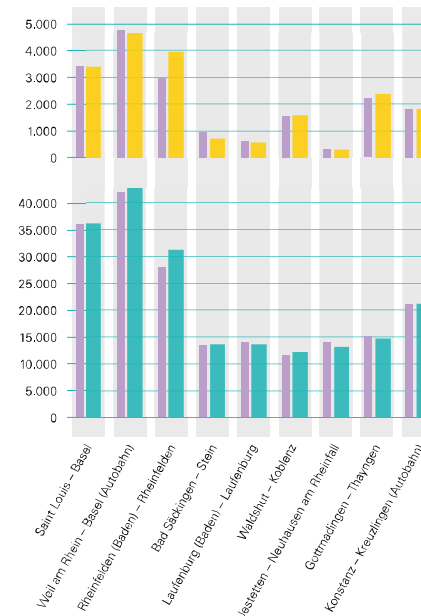
Wichtig ist, dass die Erweiterungen des Straßenraumes nicht als zusätzlicher Lkw-Stauraum verstanden und genutzt werden, sondern den fließenden Verkehr in seiner Routenwahl lenken. Daher sind Stellplatzergänzungen als zusätzliches zentrales Element zu sehen.

VERÄNDERUNGEN DER VERKEHRSBELASTUNG

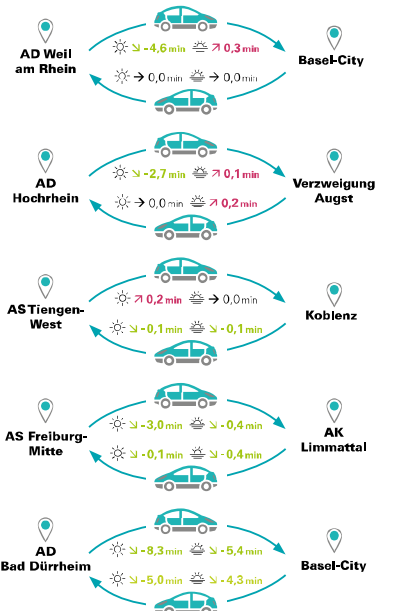
PLANFALL AUSBAU IM VERGLEICH ZUM PROGNOSENULLFALL (BEZUGSJAHR 2040), DTWw



VERKEHRSMENGE AN GRENZÜBERGÄNGEN



PKW-FAHRZEITVERÄNDERUNGEN (HIN- UND RÜCKVERKEHR)



Legend for traffic volume chart: Yellow = Lkw-Verkehr, Teal = Pkw-Verkehr, Purple = Prognose nullfall 2040. Legend for travel time chart: Sun icon = morgendliche Spitzenstunde, Moon icon = abendliche Spitzenstunde.

Die beiden neuen Brücken reduzieren den Verkehr in den Ortsdurchfahrten und ermöglichen eine Trennung von Pkw und Lkw.

PLANFALL „NEUBAU“

Im Planfall „Neubau“ steht die Behebung der evaluierten Schwachstellen durch die Ergänzung von zusätzlichen Verkehrsanlagen im Mittelpunkt. Hierdurch sollen bestehende, stark ausgelastete Grenzübergänge entlastet und zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.

Kernelemente sind der Neubau einer Rheinquerung bei Bad Säckingen/Sisseln sowie der Ersatzneubau der Rheinquerung bei Waldshut/Koblenz. Mit diesen beiden Brückenbaumaßnahmen sollen die Engpässe in den Ortslagen von Bad Säckingen und Stein sowie in Waldshut-Tiengen und Koblenz umfahren werden. Die bestehenden Brücken sind in ihrer Verkehrsbedeutung entsprechend zurückzunehmen (z. B. nur Pkw- oder auch nur Fuß- und Radverkehr bzw. ÖV).

Die Neubaumaßnahme in Bad Säckingen/Stein reagiert sowohl auf die bereits heute erlebbaren Überlastungssituationen der bestehenden Brücke sowie auf die prognostizierte, starke Zunahme der Verkehrsmengen. Durch die Ortsrandlage sowie die direkte Anbindung an die A98 bzw. H7/N3 werden die Ortsdurchfahrten von beiden Gemeinden erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet. Dies fördert ebenso die Verkehrssicherheit.

Auch am Grenzübergang Waldshut/Koblenz führt der Bau einer neuen Rheinquerung zu einer Verbesserung im Verkehrsablauf. Zwar werden hierdurch nur teilweise ortskernlastende Routenverlagerungen bewirkt, jedoch wird durch die vollständige Neukonzeption der Zollanlagen eine Trennung von Personen- und Güterverkehr sowie der einzelnen Verzollungsarten möglich, sodass keine gegenseitigen Behinderungen eintreten.

An den weiteren größeren Grenzübergängen wird ein Neubau von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen sowohl im Zulauf als auch im Nachlauf abgebildet.

Um in diesem Planfall die West-Ost-Verteilerfunktion der A98 zu stärken, wird zudem die Erweiterung der A98 auf zwei Fahrstreifen je Richtung berücksichtigt. Ist im Prognosenullfall nur ein Ausbau mit 2+1-Fahrstreifen vorgesehen, kann mit der Betrachtung des vierstreifigen Ausbaus der A98 aufgezeigt werden, welche Wirkungen sich für die West-Ost-Verlagerung und somit eine gleichmäßigere Auslastung der Grenzübergänge ergeben können.

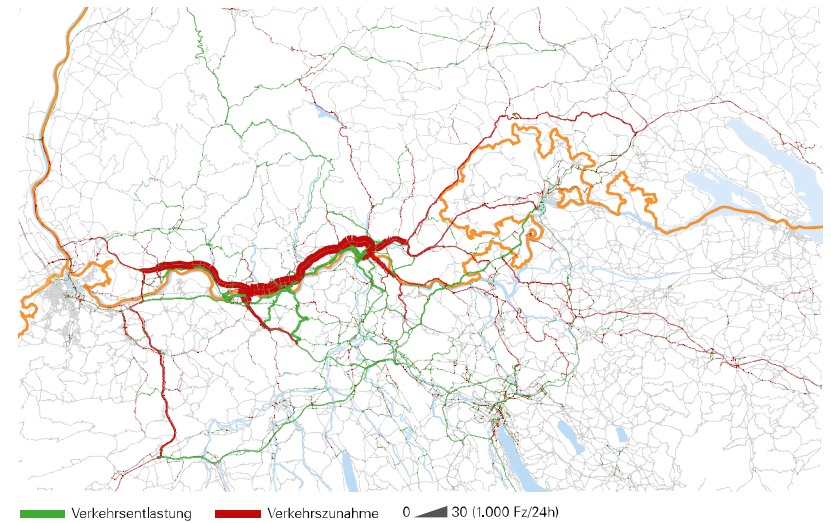
Gegenüber dem Planfall „Ausbau“ sind nun die Verkehrszunahmen an den beiden neuen Grenzübergängen deutlich ersichtlich. Sie ordnen nicht nur im Lokalbereich der Brücken die Verkehrsströme neu, sondern reduzieren auch die Verkehrszunahme auf der A98.

Die verschobene Rheinquerung in Waldshut wird mit ca. 14.800 Kfz/24h belastet, die neue Brücke bei Sisseln mit ca. 15.500 Kfz/24h. Vor allem der neue Grenzübergang in Sisseln entfaltet dabei eine gesamtträumlich sehr wichtige Funktion, sodass die benachbarten Grenzübergänge Laufenburg Baden/AG und Rheinfeldern Baden/AG (sowie die A861) spürbar entlastet werden.

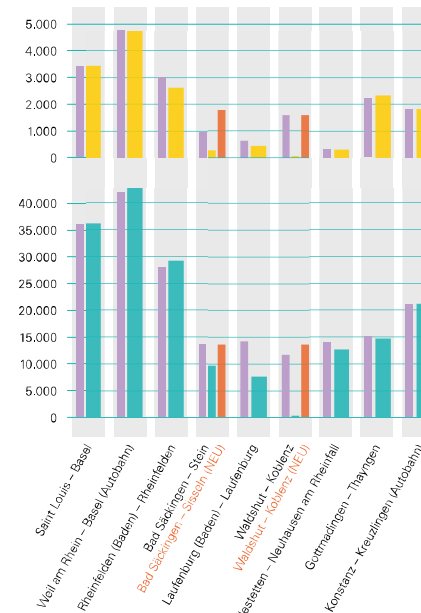
Zur Abschätzung der Sensitivität wurde das Planfall-Setting ebenfalls mit einem Ausbau mit 2+1 Fahrstreifen berechnet. Es zeigt sich dabei, dass neben der A98 (plus 7.000 Kfz/24h) auch die A861 durch den vierstreifigen Ausbau von mehr Fahrzeugen befahren wird (plus 2.000 Kfz/24h). Diese Verlagerung und Bündelung reduziert hingegen die Belastungen auf der parallel verlaufenden B34 (minus 2.700 Kfz/24h) sowie der N3 (minus 1.200 Kfz/24h) und zeigt Potential für die gesamte Region Hochrhein-Bodensee.

VERÄNDERUNGEN DER VERKEHRSBELASTUNG

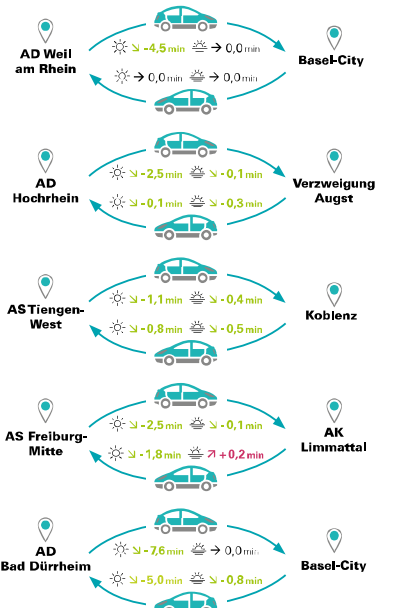
PLANFALL NEUBAU IM VERGLEICH ZUM PROGNOSENULLFALL (BEZUGSJAHR 2040), DTWw



VERKEHRSMENGE AN GRENZÜBERGÄNGEN



PKW-FAHRZEITVERÄNDERUNGEN (HIN- UND RÜCKVERKEHR)



Legend: Yellow = Lkw-Verkehr, Teal = Pkw-Verkehr, Purple = Prognose nullfall 2040, Sun icon = morgendliche Spitzenstunde, Moon icon = abendliche Spitzenstunde

PLANFALL „ZUFLUSSSTEUERUNG“

Aufbauend auf dem vorherigen Planfall „Neubau“, wird im Planfall „Zuflusssteuerung“ ein besonderer Akzent auf die Beeinflussung des Lkw-Verkehrs noch vor dessen Eintreffen im unmittelbaren Kontext des Grenzübergangs gelegt. Gleichfalls sind hier der Ersatzneubau der Rheinquerung am Grenzübergang Waldshut – Koblenz sowie der Brückenneubau samt neuem Grenzübergang bei Sisseln in die Berechnung eingeschlossen.

Kernelement ist aber das Ausleiten des Güterverkehrs auf Parkplätze, welche bereits im Zulauf zur Zollstation liegen sowie die dortige Vorbereitung der Verzollung. Das Verlegen der Verzollungsvorgänge auf diese Flächen bewirkt, dass am eigentlichen Grenzübergang eine beschleunigte Abfertigung erfolgen kann und die Verweildauer der Lkw-Fahrzeuge minimiert wird. Zudem senkt die Dosierung die Anzahl wartender Lkw am Grenzübergang.

Um eine gleiche Behandlung aller Lkw zwischen Deutschland und der Schweiz zu erreichen, sind vier vorgelagerte Zollflächen im Zulauf zu den wichtigen, verkehrsstarken Grenzübergängen vorgesehen: Im westlichen Bereich sind Flächen in Ottmarsheim (A 5) sowie im Bereich der A 98 zwischen Laufenburg und Waldshut angenommen, im östlichen Bereich im Kontext der A 81 bei Thayngen sowie der B 33 bei Konstanz.

Ergänzend erfolgt auch in diesem Planfall der Bau von Lkw-Stellplätzen im schweizerischen Nachlauf der größeren Grenzübergänge (Weil am Rhein, Rheinfelden, Sisseln, Waldshut-Tiengen, Thayngen und Konstanz), um eine verbesserte Tagesganglinie in der Zollabfertigung zu bewirken. Zudem wird unterstellt, dass eine Umsetzung des DaziT-Programms eine Teilwirkung entfaltet.

Die verkehrliche Wirkung im Tagesverlauf ist der Wirkung des Planfalls „Neubau“ gleichzusetzen, da sich die Zuflusssteuerung lediglich

auf die Verkehre in den Spitzenstunden auswirkt, sodass die Differenzdarstellungen starke Ähnlichkeiten aufweisen.

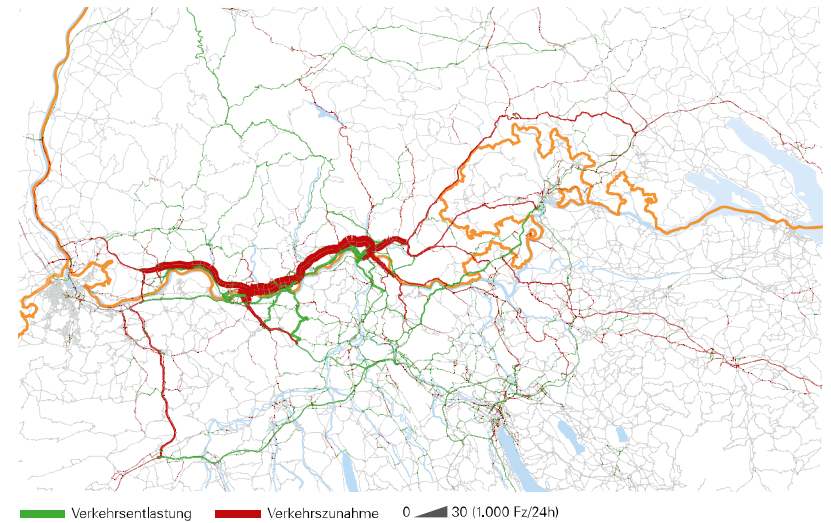
Vor allem die Reisezeit der Lkw wird im Tagesverlauf an den Grenzübergängen deutlich geringer (um 15 Minuten), da die Zeitverluste durch die Verzollung reduziert werden. Aber auch in der morgendlichen Spitzenstunde sowie für den Personenverkehr werden in diesem Planfall deutlich spürbare Beschleunigungen erzielt, da durch die Zuflusssteuerung für den Pkw-Verkehr nunmehr wieder alle Fahrstreifen uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Dies ermöglicht z. B. eine Zunahme von bis zu 800 Pkw/h im Zulauf zum Grenzübergang Weil am Rhein.

Das Konzept der Zuflusssteuerung ist in der Praxis jedoch mit einem erheblichen organisatorischen Aufwand verbunden, um alle erforderlichen Funktionen auf den externen Flächen zu bündeln. Auf einer Fläche im Zulauf von der A 5 bzw. der französischen N 35 müssten Größenordnungen von 500 – 800 Lkw Platz finden, zuzüglich der Zollfunktionen. Gleichzeitig entstehen zusätzliche Wege und weite Umwegfahrten, um zwangsweise die zentralen Flächen zu erreichen. Um die Befolgung des Konzeptes zu gewährleisten, ist außerdem ein umfangreicher Kontrollmechanismus erforderlich, der nur schwer lückenlos umsetzbar ist.

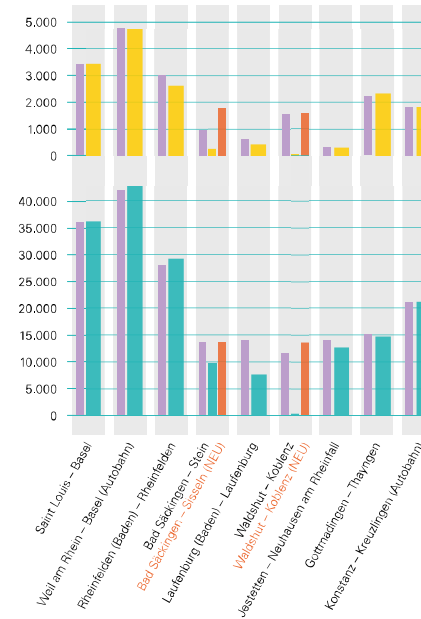
Die Gesamtwirkung der Maßnahmenbündel ist auf die Einzelmaßnahme herunterzubrechen.

VERÄNDERUNGEN DER VERKEHRSBELASTUNG

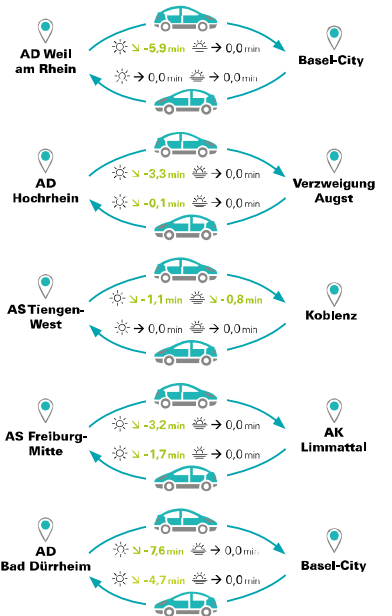
PLANFALL ZUFLUSSSTEUERUNG IM VERGLEICH ZUM PROGNOSENULLFALL (BEZUGSJAHR 2040), DTWw



VERKEHRSMENGE AN GRENZÜBERGÄNGEN



PKW-FAHRZEITVERÄNDERUNGEN (HIN- UND RÜCKVERKEHR)



09 MASSNAHMENBLÄTTER

Mit Hilfe der vier Planfälle konnte die Wirkung von verschiedenen Maßnahmen gebündelt untersucht werden. Als Ergebnis der Planfalluntersuchung und des 2019 durchgeführten Projektforums wurden die geeignetsten und wirksamsten Maßnahmen ermittelt und vertieft untersucht.

Dazu wurden alle analysierten Handlungsoptionen bewertet und schrittweise auf ihre Wirksamkeit und Umsetzungsfähigkeit bewertet. Im Ergebnis liegen 30 Maßnahmenblätter vor, welche die wichtigsten Maßnahmen erläutern und erklären. Ziel dieser Datenblätter ist es, den Leser:innen auf zwei Seiten einen kompakten aber detaillierten Überblick über die Maßnahmen zu vermitteln.

Die Maßnahmen sind jeweils den verschiedenen Handlungsfeldern zuordenbar, sodass schnell die Hauptintention der Maßnahmen ersichtlich wird. Mithilfe der Maßnahmenblätter lässt sich zudem erkennen, dass neben wichtigen Umsetzungsschwerpunkten auch eine Verteilung über die gesamte Grenzregion Hoahrhein-Bodensee gewahrt ist.

Die Maßnahmenblätter sind auf der Homepage des Regierungspräsidiums Freiburg veröffentlicht: www.rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/verkehrsstudie-hochrhein-bodensee

ÜBERSICHT DER MASSNAHMEN

Nr.	Ort	Maßnahme	Handlungsfelder
1.1	Weil am Rhein	Ableitung der Lkw auf Parkplatz im Zulauf zum Zoll	●
1.2	Weil am Rhein	Schaffung von Parkraum für Lkw im Nachlauf zum Zoll	●
2.1	Rheinfelden	Ableitung der Lkw auf Parkplatz im Zulauf zum Zoll	●
2.2	Rheinfelden	Schaffung von Parkraum für Lkw im Nachlauf zum Zoll	●
2.3	Rheinfelden	Zusätzlicher Fahrstreifen im Zulauf zum Zoll	●
3.1	Bad Säckingen	Zusätzlicher Fahrstreifen im Zulauf zum Zoll	●
3.2	Bad Säckingen	Zusätzlicher Grenzübergang bei Sisseln	●
4.1	Laufenburg	Schaffung von Parkraum für Lkw im Zollbereich	●
5.1	Waldshut	Ableitung der Lkw auf Parkplatz im Zulauf zum Zoll	●
5.2	Waldshut	Schaffung von Parkraum für Lkw im Nachlauf zum Zoll	●
5.3	Waldshut	Zusätzlicher Fahrstreifen im Zulauf zum Zoll	●
5.4	Waldshut	Ersatzneubau des Grenzübergangs in neuer Lage	●
5.5	Waldshut	Organisatorische Trennung von Transit und Verzollung	●
6.1	Lotstetten	Schaffung von Parkraum für Lkw im Zollbereich	●
7.1	Jestetten	Schaffung von Parkraum für Lkw im Zollbereich	●
8.1	Klettgau	Schaffung von Parkraum für Lkw im Zollbereich	●
9.1	Stühlingen	Schaffung von Parkraum für Lkw im Zollbereich	●
10.1	Blumberg	Schaffung von Parkraum für Lkw im Zollbereich	●
10.2	Blumberg	Zusätzlicher Fahrstreifen im Zulauf zum Zoll	●
10.3	Blumberg	Organisatorische Trennung der Abwicklung von Transit und Verzollung	●
11.1	Thayngen	Ableitung der Lkw auf Parkplatz im Zulauf zum Zoll	●
11.2	Thayngen	Schaffung von Parkraum für Lkw im Nachlauf zum Zoll	●
11.3	Thayngen	Zusätzlicher Fahrstreifen im Zulauf zum Zoll	●
11.4	Thayngen	Organisatorische Trennung der Abwicklung von Transit und Verzollung	●
12.1	Ramsen	Schaffung von Parkraum für Lkw im Zollbereich	●
13.1	Konstanz	Ableitung der Lkw auf Parkplatz im Zulauf zum Zoll	●
13.2	Konstanz	Schaffung von Parkraum für Lkw im Zollbereich	●
13.3	Konstanz	Schaffung von Parkraum für Lkw im Nachlauf zum Zoll	●
13.4	Konstanz	Zusätzlicher Fahrstreifen im Zulauf zum Zoll	●
14.1	Strecken	Sperren und Umleitungen für Lkw	●

● Lkw-Parkraum ● Straßenbau ● Vorsortierung ● Zeitliche Entzerrung

INHALTE UND STRUKTUR DER MASSNAHMENBLÄTTER

MASSNAHMENNUMMER UND -TITEL

KARTOGRAPHISCHE VERORTUNG

AUSGANGSLAGE
Zeigt den Handlungsbedarf mit Blick auf heutige und zukünftige Rahmenbedingungen.

WIRKUNG AM GRENZÜBERGANG
Wichtige Aspekte wie Reduzierung der Wartezeiten bei der Zollabfertigung, Entlastungswirkungen und Beseitigung von Engpässen sowie Steigerung des Aufenthaltskomforts für Lkw-Fahrer:innen werden genannt.

KURZBESCHREIBUNG
Beschreibt die genannte Maßnahme.

VORAUSSETZUNGEN UND ABHÄNGIGKEITEN
Wechselwirkungen (positive Interaktionen und konkurrierender Ausschluss) werden aufgeführt.

PLANUNGSPROZESS/-SCHRITTE
Sind weitere Grundlagen und Studien bereits vorhanden? Welche nächsten Schritte bis zur Umsetzung sind notwendig?

INVOLVIERTE LÄNDER
Welche Akteure sind für den Planungsprozess beizuziehende?

REALISIERUNGSHORIZONT
In welchem Zeitraum ist eine Umsetzung der Maßnahme ab deren Initiierung denkbar?

KOSTENRAHMEN
Welche Kostendimension wird auf Basis einer Grobkostenschätzung erreicht?

WIRKUNG UND UMSETZUNG
Die dreidimensionalen Darstellungen zeigen die Zusammenhänge von Wirkung, Umsetzung und Wirkungsumgriff der jeweiligen Einzelmaßnahmen. Die Wirkung wird auf Basis einer systematischen Wirkungsabschätzung von insgesamt ca. 150 Handlungsoptionen eingestuft. Die Einstufung der Umsetzung berücksichtigt Anforderungen an die Planung sowie mögliche Herausforderungen. Wirkung und Umsetzung werden jeweils mit Blick auf die lokale sowie regionale Ebene aufgezeigt, um Differenzen im Wirkungsumgriff der Maßnahmen aufzeigen zu können.

ENTHALTEN IN PLANFALL
Gibt an, in welchem Planfall diese Maßnahme abgebildet ist.

10 HANDLUNGSFELDER

Die vertieft untersuchten und in den Maßnahmenblättern zusammengefassten Maßnahmen zielen darauf ab, die für das Jahr 2040 prognostizierten Verkehrszunahmen im Pkw- und Lkw-Verkehr leistungsfähig bewältigen zu können. Dazu sind die bestehenden Defizite und Schwachstellen im Zusammenhang mit dem grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zu beheben. Verlagerungen auf andere Netzabschnitte (z. B. innerörtliche Achsen) werden dabei nicht ausgelöst.

Um eine kleinteilige Umsetzung von Maßnahmen zu vermeiden und stattdessen fachbereichs- und ressourcenbündelnd eine gesamtheitliche Umsetzung zu ermöglichen, sind die einzelnen Maßnahmen themenbezogen zusammengefasst. Hierbei werden thematisch gleichartige Maßnahmen in sogenannte Handlungsfelder gebündelt: Lkw-Parkraum, Straßenbau, Vorsortierung und zeitliche Entzerrung. Diese vier Handlungsfelder sind nicht konkurrierend zueinander und können bzw. sollen parallel umgesetzt werden, um eine optimale Wirkung zu entfalten.

Innerhalb der vier Handlungsfelder werden die Maßnahmen, welche eine positive Gesamtwirkung auf die Grenzregion Hochrhein-Bodensee erwarten lassen, als «Kernmaßnahmen» hervorgehoben. Deren Umsetzung ist im gesamtregionalen Zusammenhang, aufgrund ihrer hohen Wirkung, von zentraler Bedeutung. Die weiteren Maßnahmen entfalten ebenso einen positiven Nutzen wie im Zuge der Zusammenstellung der Maßnahmenblätter bestätigt werden konnte. Sie wirken vor allem lokal, können aber dort einen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der dortigen Verkehrsverhältnisse leisten.



HANDLUNGSFELD LKW-PARKRAUM

Das Handlungsfeld Lkw-Parkraum steht im direkten Zusammenhang zu den Überstauungen an den

stark frequentierten Grenzübergängen. Es zielt darauf ab, die Lkw bereits im Zulauf zu den Grenzen zu puffern, um die Kapazitäten der vorhandenen Straßenabschnitte wieder leistungsfähig nutzen zu können. Der Stau wird sozusagen von der Straße auf den Parkplatz verlagert.

Insbesondere an den Grenzübergängen mit sehr hohen Lkw-Mengen sind diese Maßnahmen zu empfehlen: Weil am Rhein/Basel (A 5), Rheinfelden Baden/AG (A 861), Waldshut/Koblenz (CH), Gottmadingen/Thayngen sowie Konstanz/Kreuzlingen.

In der Analyse sowie in der Betrachtung der Planfallergebnisse zeigt sich, dass die Wirksamkeit von Parkräumen direkt abhängig von der Entfernung zum jeweiligen Grenzübergang ist. So ist eine möglichst kurze Entfernung zwischen Grenzübergang und Parkraum unbedingt sicherzustellen.

Im Umfeld der großen Zollanlagen ist die Standortfindung für Flächen in Größenordnungen von mindestens 100 bis 200 Lkw komplex. Gleichwohl bestehen Flächenpotenziale. Auch sind bereits bestehende Standortuntersuchungen in die Erarbeitung der Maßnahmenblätter dieses Handlungsfeldes eingeflossen, sodass für elf Standorte ein Maßnahmenvorschlag besteht.

Im Rahmen des Dialogprozesses zur Studie zeigte sich ein breiter Konsens über die Wichtigkeit und das Potential des Handlungsfeldes Lkw-Parkraum, sodass ein prioritäres Auseinandersetzen mit diesen Maßnahmen zu starten ist. Dies bedingt vor allem auch, dass die einzelnen Parkräume auf Basis der vorliegenden Grundlagen aufeinander frühzeitig abgestimmt werden müssen, sodass einerseits konkrete Planungsprojekte fortgeführt und Detailstudien vertieft sowie andererseits überlagernde Wirkungen beachtet und Synergien genutzt werden. Anzustreben ist dabei, den Beteiligungsprozess auszudehnen, insbesondere auf die Gemeinden und die örtlichen Zollämter, um eine konsensfähige Standortwahl zu ermöglichen.



HANDLUNGSFELD STRASSENBAU

Im Handlungsfeld Straßenbau steht die Ergänzung des bestehenden Straßennetzes um weitere Fahrstreifen oder Verbindungen zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehre im Fokus.

Zentrales Element im zukünftigen Straßennetz in der Region Hochrhein-Bodensee stellt der Weiterbau der Autobahn A 98 mit den fortschreitenden Planungen in den Abschnitten 6 (Schwörstadt – AS Murg) sowie 8/9 (AS Hauenstein – AS Tiengen-West) dar. Im Endausbau wird die A 98 über den gesamten Planungsraum eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung bieten.

Die A 98 steht allerdings in einem engen Zusammenhang zu weiteren Netzergänzungen; vor allem in der verknüpfenden Nord-Süd-Richtung. Wichtigste Maßnahme dieses Handlungsfeldes ist demnach auch der Neubau von neuen Rheinquerungen zwischen Deutschland und der Schweiz. Die Untersuchung bestätigt die bestehenden Ansinnen in der Region deutlich, dass der Bedarf zur Entlastung der Grenzübergänge Bad Säckingen/Stein und Waldshut/Koblenz (CH) von zentraler Bedeutung ist.

Der heutige Grenzübergang zwischen Waldshut und Koblenz (CH) ist von seiner Lage im Ortsgebiet komplex geprägt. Zudem liegt der zentrale Zollhof in deutlicher Entfernung zur bestehenden Rheinbrücke. Eine zusätzliche Rheinquerung würde die eingeengte heutige Situation aufbrechen, die Kapazitäten erweitern und die Verkehrsströme sowohl auf dem deutschen sowie schweizerischen Straßennetz neuordnen können. Dies verspricht spürbare Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer:innen.

Eine zusätzliche Rheinbrücke zwischen Bad Säckingen und Sisseln könnte die A 98 direkt mit der Hauptstrasse 7 (und weiter zur N 3) verbinden und würde somit die heutigen Verkehrsströme aus den Ortslagen von Bad Säckingen

und Stein herausnehmen und auf eine neue Achse östlich der beiden Ortschaften verlagern. Gleichzeitig besteht durch diese neue Rheinquerung ein hohes Erschließungspotenzial für die geplanten Gebietsentwicklungen auf dem Sisslerfeld.

Beide Neubauten ergeben die Möglichkeit, die bestehenden Rheinquerungen in ihrer verkehrlichen Funktion neu zu definieren. Diese könnten zu einer rein lokalen Verbindungsfunktion herabgestuft werden oder gar ausschließlich für den ÖV sowie als Fußgänger- und Radverkehrsachse genutzt werden.

Ferner kann auch der erweiternde Straßenbau durch Ergänzung oder Verlängerung von Lkw-Fahrstreifen die Leistungsfähigkeit im grenzüberschreitenden Verkehr steigern. Durch die dann mögliche Trennung von Personen- und Güterverkehr könnten u. a. in Waldshut, Thayngen oder Konstanz Verbesserungen bewirkt werden.

Die Umsetzung der weitergehenden Planungsstufen ist nunmehr gemeinsam von deutscher und schweizerischer Seite zu initiieren. Zu bedenken ist stets, dass die genannten Maßnahmen des Straßenbaus einen umfangreichen Planungs- und Beteiligungsprozess der Öffentlichkeit umfassen. Das Durchführen von länderübergreifenden Planungsprozessen muss hierbei das anzustrebende Instrument eines zielgerichteten Vorgehens sein, um eine gleichschreitende Geschwindigkeit in der Einbindung der Öffentlichkeit bzw. in der Planungsabfolge zu wahren.

Die identifizierten Handlungsfelder sind: Lkw-Parkraum, Straßenbau, Vorsortierung und zeitliche Entzerrung



**HANDLUNGSFELD
VORSORTIERUNG**

Eine Vorsortierung der unterschiedlichen Verkehrsarten an den Grenzübergängen bedeutet, dass für den MIV sowie die verschiedenen Arten des grenzüberschreitenden Güterverkehrs bestehende Konfliktpunkte entzerrt werden. Hierdurch sollen aber auch die Abläufe bei der Zollabfertigung sowie die Wartezeiten der unterschiedlichen Lkw-Verkehre reduziert werden.

Als Vorbild sind die getrennte Abwicklung und Führung von Transitverkehr und Verzollung am Grenzübergang Weil am Rhein/Basel (A5) zu sehen. Je nach Rahmenbedingungen der örtlichen Situationen, kommen die Vorsortierung mittels 1. einer getrennten Abfertigung der Lkw an Hochkabinen, 2. einer baulichen Trennung der Lkw im Zulauf oder auf der Zollanlage sowie 3. des Einrichtens bzw. Verlängerns von Fahrstreifen im Zulauf zum Grenzübergang in Betracht.

Der Grundgedanke bleibt stets gleich: Durch Trennung unterschiedlicher Abfertigungsprozesse sollen nicht diejenigen Verkehre gestoppt werden, welche keine oder kaum Abfertigungszeiten bedürfen. Durch die jeweilige Beschleunigung bzw. Abtrennung kann auch der MIV deutlich profitieren.

Mit dem DaziT-Programm wurde zudem bereits ein wichtiger Baustein zur Beschleunigung der zollinternen Abläufe auf schweizerischer Seite angestoßen.

Dieses Handlungsfeld umfasst auch das Hinwirken auf einen akteursübergreifenden Austausch, in dem auf heute schon bestehende sowie die zukünftig zusätzlichen Möglichkeiten zur Verzollung aufmerksam gemacht und beworben werden soll. Hier besteht Potenzial für Optimierungen.



**HANDLUNGSFELD
ZEITLICHE ENTZERRUNG**

Die Infrastruktur an den Grenzübergängen wird im Tagesverlauf nicht gleichmäßig ausgenutzt: Vor allem in den Spitzen des Pendlerverkehrs sowie (eingeschränkter) des Einkaufsverkehrs, aber auch des grenzüberschreitenden Lkw-Verkehrs bestehen die Überlastsituationen mit Stau und Wartezeiten.

Am Morgen und in der ersten Tageshälfte fließt der Hauptstrom zumeist von Deutschland in die Schweiz. Am Nachmittag und in der zweiten Tageshälfte wird die andere Fahrtrichtung stärker ausgelastet. Theoretisch könnte der Lkw-Verkehr aber verteilt über den gesamten Tag die Grenze passieren, sodass die Nachfrage und somit die Beeinflussungen keine derartigen Spitzen verursachen.

Eine Reihe von Hemmnissen führen jedoch zu ungleichmäßigen Auslastungen. Hier sind z.B. die problematische Parkierungssituation für Lkw in der Schweiz oder das um 22 Uhr einsetzende Nachtfahrverbot zu nennen. Das Handlungsfeld der zeitlichen Entzerrung soll diese Einschränkungen mindern bzw. auflösen, damit die Länge und Stärke der Überlastungssituationen reduziert werden können.

Die Möglichkeit, auch nach der Grenze einen geeigneten Stellplatz in der Schweiz zu finden, kann ebenfalls den Wunsch nach einer schnellen und frühen Abfertigung direkt nach der Öffnung des Abfertigungsbetriebs reduzieren. Somit wird gleichzeitig das lange Warten im Lkw-Stau auf deutschem Gebiet in den Morgenstunden aufgelöst.

Ein wichtiges Instrument muss die Information und Diskussion mit den Logistikspeditionen sein. Lkw-Fahrer:innen und Disponent:innen müssen die Vorteile erkennen und nicht aus Angst vor höheren Kosten (ob zur Versorgung oder als Parkgebühren bzw. Bußgelder) ein Warten auf der deutschen Grenzseite vorziehen.



DIE UMSETZUNG SETZT PRIMÄR BEIM LKW-VERKEHR AN. IN DER WIRKUNG KOMMT ES AUCH ZU SPÜRBAREN VERBESSERUNGEN FÜR DEN PKW-VERKEHR. HERVORZUHEBEN IST AUCH DER ASPEKT DER VERKEHRSSICHERHEIT, DIE DURCH DIE VORGESCHLAGENEN MASSNAHMEN ERHEBLICH VERBESSERT WIRD. EIN AUFLÖSEN DER BESTEHENDEN GEFÄHRDENDEN STAUSITUATIONEN UND EIN VERLAGERN DES WARTENDEN LKW-VERKEHRS AUF BEREICHE AUSSERHALB DER FAHRBAHNEN IST HIERBEI VON BESONDERER BEDEUTUNG.



MANUEL HITSCHERICH
PTV Transport Consult GmbH

Die Umsetzung aller Handlungsfelder ist in ihrer Gesamtheit und in gegenseitiger Wechselwirkung anzustreben. Auch wenn die enthaltenen Maßnahmen zum Teil auch größere Infrastrukturvorhaben wie den Neubau von Rheinquerungen enthalten. So gilt es aufgrund der Vielfalt der vorhandenen Grenzübergänge gleichermaßen auch kleine Maßnahmen frühzeitig anzugehen.

11 WAS SIND DIE HERAUSFORDERUNGEN

Die vorliegende Studie zeigt auf, dass geeignete Maßnahmen zur Lösung der aktuellen und zukünftigen Schwachstellen bereitstehen bzw. denkbar sind. Allerdings ist keine dieser Maßnahmen rein aus Eigendynamik umzusetzen, was bedeutet, dass bis zu einer erfolgreichen Realisierung verschiedene Herausforderungen zu bewältigen sind.

PROGNOSEUNSIKERHEITEN ÜBER ZUKUNFT

Wie jede Prognose ist auch der hier vorliegende Blick bis 2040 aus der Perspektive von heute erstellt. Viele Entwicklungen können vom jetzigen Standpunkt aus nicht oder nur schwer vorhergesagt werden. Dies betrifft technische, gesellschaftliche wie auch politische Treiber. So sind bspw. derzeit die langfristigen Auswirkungen der Covid19-Pandemie nicht bekannt (z.B. Abnahme von Arbeitswegen durch verstärktes Home-Office).

Um belastbare Aussagen für den Prognosezeitraum bis 2040 zu erlangen, wurden mehrere Plausibilisierungsschritte durchgeführt. Mittels einer zusätzlichen Prognose für das Jahr 2030 konnten die Entwicklungsaussagen zudem abgestützt werden.

Nicht Teil der aktuellen Betrachtungen sind weitergehende Verlagerungen weg vom Pkw im Sinne einer nachhaltigen Verkehrswende, z.B. durch Etablierung moderner Mobilitätsformen, E-Bikes, oder auch die Zunahme von Arbeit im Home-Office. Insbesondere, da Änderungen im Verkehrsverhalten für den vorliegenden Betrachtungssperimeter schwer abzuschätzen sind.

Im Ergebnis eines solchen ÖV-freundlichen Szenarios wäre jedoch anzunehmen, dass sich die prognostizierten Verkehrsmengen auf der A98 um ca. fünf Prozent und an den Hauptgrenzübergängen um ca. zwei bis drei Prozent reduzieren könnten. Diese Reduzierung würde nur im Pkw-Verkehr Wirkung entfalten. Auf den Lkw-Verkehr hätte dies keinen direkten Einfluss.



MODALE VERLAGERUNGEN REDUZIEREN PROBLEMDRUCK

Verlagerungen im Güterverkehr von der Straße auf die Schienenwege können den Problemdruck mindern.

Der Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Offenburg – Freiburg – Müllheim kann einen wesentlichen Beitrag dazu leisten. Die langfristig erwartete Verlagerungswirkung kann dazu u.a. aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 abgeleitet werden. Zwar wird der Schienenausbau eine spürbare Zunahme der transportierten Verkehrsmenge haben, da die Steigerung im gesamten Güterverkehr jedoch deutlich über der Kapazitätserweiterung liegen wird, werden die Schwachstellen im Straßennetz nur wenig Entlastung erhalten.

Modale Verlagerungen im Personenverkehr werden perspektivisch ebenfalls entstehen. Auf deutscher Seite entstehen Angebotsverbesserungen, u.a. durch den Ausbau der Hochrheinbahn. Bis 2027 soll diese ausgebaut, modernisiert und elektrifiziert werden, durch Taktverdichtung und längere Züge soll die Kapazität erhöht werden. Auch auf schweizerischer Seite stehen, insbesondere mit dem weiteren Ausbau der S-Bahn Basel und der angestrebten Realisierung des Herzstücks Basel, mit einer unterirdischen S-Bahn-Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof, Projekte in Diskussion, welche auf entlastende Wirkungen für den grenzüberschreitenden Personenverkehr abzielen.

Diese modalen Verlagerungen würden zwar einzelne Engpasssituationen mindern; es ist jedoch nicht zu erwarten, dass diese eine substantielle Wirkung auf den hier primär betrachteten Aspekt des grenzquerenden Güterverkehrs haben. Belegt wird diese Einschätzung durch Detailuntersuchungen zur Planung der A98. Dabei wurden für diese die Effekte von modalen Verlagerungen in Alternativszenarien untersucht.



ENTLASTUNG DURCH TECHNISCHE VERBESSERUNGEN UND MAUT

Personen- und Güterverkehr auf der Straße haben eine große Wirkung auf das Klima, die Umwelt und das Wohlbefinden. Durch Reduktion der Verkehrsmenge bzw. Verlagerung auf weniger schädliche Verkehrsarten können CO₂-Ausstoß, Lärmemission etc. gesenkt werden.

Baden-Württemberg hat sich daher zum Ziel gesetzt, eine nachhaltige Mobilität zu erreichen. Im Güterverkehr bedeutet dies, dass eine erhebliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene erreicht werden muss.

Verschiedene Wege können eine solche Verlagerung erzeugen bzw. unterstützen. Neben dem Ausbau der Schieneninfrastruktur spielen technische und ökonomische Aspekte eine bedeutende Rolle.

Durch technische Verbesserungen kann der heute noch langsamere Gütertransport auf der Schiene gegenüber dem Straßentransport aufholen. Automatisches Kuppeln von Güterzügen oder das Fahren von längeren Kombinationen können die Produktivität v.a. im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr erhöhen. Durch Automatisieren von heute noch manuellen Arbeitsschritten (z.B. Bremsprüfung) können zudem Zeitgewinne erfolgen.

Diese Arbeitsschritte wirken auch kostensenkativ. Werden dazu noch weitere ökonomische Anreize gesetzt, wie z.B. durch die Erhöhung der Lkw-Maut, so wird mit der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs auch die transportierte Gütermenge auf der Schiene steigen und der Straßengüterverkehr wird weniger stark zunehmen.

Diese Entlastungen führen auch zu verbesserten Situationen im grenzüberschreitenden Verkehr. Es ist aber aktuell noch nicht abzusehen, welche dieser Wege wann und in welchem Umfang umgesetzt sein werden.



SICHERSTELLUNG DER WIRKSAMKEIT DER MASSNAHMEN

Die in den Maßnahmenblättern genannten Vorhaben wurden auf der genannten Betrachtungsebene zur Abschätzung einer generellen Wirksamkeit hergeleitet. Dies bedeutet, dass die konkrete Umsetzung eine Detailbetrachtung unabdingbar macht und die Wirksamkeit auch nach der Realisierung laufend überprüft werden muss.

Ein Erreichen der abgezielten Wirksamkeit kann jedoch auch stets noch nach Umsetzung erfolgen. So sollten die sich einstellenden Effekte geprüft und ggfs. flankierende Maßnahmen ergriffen werden. Ein ergänzendes Fahrverbot für den Lkw-Durchgangsverkehr in Bad Säckingen kann bspw. den Schwerverkehr über die A98 direkt zur neuen Rheinquerung leiten. Derartige flankierende Maßnahmen sind nicht in den Maßnahmenblättern aufgeführt und lassen sich erst nach einer Detailprüfung oder ggf. erst nach Realisierung bewerten.

Im Rahmen der Studie wurden verschiedene Sensitivitätsfälle betrachtet, um die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen bestmöglich zu bestätigen. Dabei wurden auch ein weitergehender Kapazitätsausbau auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz sowie die sich einstellenden (geringen) Wechselwirkungen berücksichtigt.



MASSNAHMEN ERGÄNZEN UND KONKURRIEREN EINANDER

Alle Maßnahmen zielen auf die gleichen Effekte ab: Sie sollen den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr soweit beschleunigen bzw. entflechten, wodurch die negativen Einflüsse auf den Personenverkehr verringert werden können. Dennoch sind nicht alle Maßnahmen vollständig miteinander kompatibel. Sie konkurrieren um Fläche und Mittel. Auch ist es nicht zwingend nötig, an einer Schwachstelle alle in den Maßnahmenblättern genannten Vorhaben umzusetzen.

Wenn am Grenzübergang in Konstanz ausreichend Parkraum geschaffen werden kann, so wird bspw. eine Ableitung im Zulauf nicht unmittelbar benötigt, da die Entlastungswirkungen bereits greifen. Es sollte aber durchaus beachtet werden, dass schnell realisierbare Maßnahmen gute Übergangslösungen zu langfristig planbaren Maßnahmen darstellen und diese im Zielzustand Synergieeffekte generieren können.

Andere Maßnahmen wiederum ergänzen sich. Die Schaffung von Lkw-Parkraum im Nachgang zum Grenzübergang Weil am Rhein kann bewirken, dass die Dimensionierung der Ableitungsanlagen im Zulauf geringer ausfallen kann. Es können sich aber auch Maßnahmen von verschiedenen Schwachstellen gegenseitig ergänzen. Vor allem zur Förderung der West-Ost-Verteilfunktion der A 98 sowie zur allgemeinen Verständlichkeit der Verkehrsführung ist zu prüfen, ob nicht an allen wichtigen Grenzübergängen gleiche Maßnahmen umgesetzt werden (z. B. Ableitung im Zulauf und/oder Schaffung von Parkraum im Nachlauf).

Zudem kann die verkehrliche Situation von Maßnahmen beeinflusst werden, welche nicht Gegenstand dieser Studie sind. Denkbar ist bspw. die positive Entlastungswirkung, welche sich durch einen beschleunigten Ausbau der Infrastrukturen des Schienenverkehrs ergeben.

ENTSCHEIDUNGEN ZWISCHEN HOCHRHEIN, STUTTGART, BERN, BERLIN UND BRÜSSEL

Die besondere Lage der Grenzregion Hochrhein-Bodensee beeinflusst auch die Entscheidungswege von der weiteren Planung bis hin zur Realisierung. Je nach planungsrechtlicher Zuständigkeit sind die Entscheidungen auf unterschiedlichen Ebenen zu treffen.

Während Maßnahmen mit lokal wirkendem Charakter, wie bspw. die Schaffung von weiteren Lkw-Stellflächen am Grenzübergang in Ramsen,

in der Region ausgelöst werden können, bedarf es für Maßnahmen mit überregionalem Charakter sowie Anpassungen am Netz der Bundesautobahn einer entsprechend übergeordneten Stelle, welche federführend wirkt. Es wird stets zu prüfen sein, ob die weiteren Schritte mit den Landes- bzw. Bundesverkehrsministerien abzustimmen oder gar dorthin zu übertragen sind.

Dies gilt auch für die in der Schweiz vorgeschlagenen Maßnahmen. Dort ist zu prüfen, ob Planung, Entscheid und Realisierung durch die jeweiligen Kantone oder von den betroffenen Bundesämtern ASTRA und ARE wahrgenommen werden können.

Maßnahmen wie die Umsetzung von Änderungen in den zolltechnischen Abläufen (wie z. B. das Forcieren einer beidseitigen DaziT-Umsetzung) sind sogar auf Ebene der Europäischen Union zu betrachten und sind daher kaum geeignet, im Kontext dieser Studie berücksichtigt zu werden.



PLANUNGSPROZESS VON ZWEI LÄNDERN

Neben der Zuweisung zur richtigen Entscheidungsstelle wird es bei der überwiegenden Zahl der Maßnahmen nötig sein, ihren grenzübergreifenden Charakter zu berücksichtigen.

Die Realisierung einer neuen Rheinquerung in Waldshut oder bei Bad Säckingen zeigt offenkundig, dass sowohl technische Regelwerke aus Deutschland sowie Projektierungsrichtlinien aus der Schweiz einzuhalten sind.

Die Zusammenarbeit der Planungsstellen beider Länder muss dabei frühzeitig aufgeleitet und koordiniert werden. Hierzu bestehen bereits etablierte Kooperationsformen, wie die Hochrhein-Kommission, die verschiedenen grenzüberschreitenden Agglomerationsprogramme oder die Deutsch-Schweizerischen gemischten Kommissionen. Auch die im Rahmen dieser

Studie initiierte zentrale Projektbegleitung kann wertvollen Elan für den weiteren Prozess beitragen, um die aufgezeigten Aufgaben grenzüberschreitend zu bewältigen.


In der Vergangenheit konnten eine Vielzahl an infrastrukturellen Projekten zwischen Deutschland und der Schweiz erfolgreich umgesetzt werden, sodass keineswegs Neuland beschritten werden muss, sondern auf eingespielte und eingübte Prozessketten aufgebaut werden kann.

REIHENFOLGE DER UMSETZUNG

Im Ergebnis nennt diese Studie eine Vielzahl an Maßnahmen zur Verbesserung der Situation an den Grenzübergängen. Es muss jedoch beachtet werden, dass eine kurzfristige und vollständige Umsetzung aller genannten Maßnahmen kaum herbeizuführen ist.

Neben den nicht unbegrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln sowie dem nicht unendlich verfügbaren Angebot fachplanerischen Projektmanagements in Verwaltung und Wirtschaft, gilt es auch zu beachten, dass für die Maßnahmen verschiedene Planungs- und Realisierungszeiträume nötig sein werden. Überschaubare, lokale Maßnahmen können im Allgemeinen schneller umgesetzt werden als komplexe Eingriffe in die Gesamtstruktur des Verkehrsnetzes (z. B. Neubau von Rheinquerungen).

Auch gilt es Abhängigkeiten zu anderen Vorhaben, wie dem Lückenschluss der A 98 oder die Realisierung des Entwicklungsschwerpunktes Sisslerfeld, zu beachten. Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen wirken nur gesamthaft oder allenfalls eingeschränkt, sollten die nötigen übergeordneten Entwicklungen noch nicht umgesetzt sein.

 DAS EFFIZIENTE UND NACHHALTIGE VERKEHRSSYSTEM DER ZUKUNFT KOMBINIERT DIE VERKEHRSMITTEL IM PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR ENTSPRECHEND IHRER STÄRKEN WIRKUNGSVOLL UND TRÄGT DEM VERUSACHERPRINZIP RECHNUNG. DIE VERKEHRSMITTEL WERDEN ENTSPRECHEND IHRER STÄRKEN SOWOHL IM PERSONEN- ALS AUCH IM GÜTERVERKEHR WIRKUNGSVOLL MITEINANDER KOMBINIERT.



DR. ULRICH SEEWER
Vizedirektor Direktionsbereich 2, Mobilität, Raum und Infrastruktur
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

12 AUSBLICK

In dieser Studie sind die Schwachstellen im Straßen(güter-)verkehr identifiziert und beschrieben worden. Der Blick auf die Verkehrsprognose zeigt das wahrscheinlichste Bild, wie sich der Verkehr in der Grenzregion entwickeln wird. Die Handlungsfelder geben den planenden Akteuren die Möglichkeit, steuernd einzugreifen. Eine Vielzahl an Handlungen wird zudem die Verkehrsmengen beeinflussen (neben den genannten Maßnahmen auch privates und wirtschaftliches Handeln).

Der Personenverkehr wird stets flexibel auf die neuen Konstellationen reagieren und u. a. durch zeitliches und räumliches Verlagern von Fahrten den nicht-leistungsfähigen Strecken ausweichen. Aber auch die Spediteure des Güterverkehrs werden kreativ reagieren. So wird heute nicht immer der zeit kürzeste Weg, sondern oftmals die maut- bzw. zolltechnisch optimierte Route gewählt. Es bleibt zu vermuten, dass sich dies auch in Zukunft fortsetzen wird.

Dies alles verändert die beschriebenen Schwachstellen sowie auch die Wirkung der (umgesetzten) Maßnahmen. Daher wird es notwendig sein, die formulierten Empfehlungen in den Maßnahmenblättern in gewissen Zeitabständen zu aktualisieren und an die aktuellen Bedingungen anzupassen. Auch können sich neue Schwachstellen ergeben, welche in die Betrachtung aufzunehmen sind. Schwachstellen, welche durch erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen gelöst werden, sind hingegen zu streichen.

Die vorliegende Verkehrsstudie zeigt nun erstmalig eine gesamthafte Einschätzung der zu erwartenden (Straßen-)Verkehrsentwicklung im Grenzverkehr in der Region Hochrhein-Bodensee. Mit besonderem Blick auf den überregionale Schwerverkehr, welcher bereits heute Straßennetz sowie Grenzübergänge vor Herausfor-

derungen stellt, werden die heutigen und zukünftigen Schwachstellen aufgezeigt.

Konnten aus früheren Untersuchungen nur Einzelmaßnahmen abgeleitet werden, so sind die nun vorliegenden Maßnahmen in einem Gesamtkanon in mehreren Handlungsfeldern weiterentwickelt. Für den Gesamttraum konnten die grenzüberschreitenden Zusammenhänge und gegenseitigen Wechselwirkungen im Verkehrsnetz aufgezeigt werden, um die mit dem grenzquerenden Güterverkehr verbundenen vielschichtigen Probleme zu lösen. Per se werden im Gesamtverkehrsnetz der Region aber auch Schwachpunkte außerhalb des genannten Fokus bestehen, deren Lösung über die im Rahmen dieser Studie vorgeschlagenen Maßnahmen hinausgeht.

Im Erarbeitungsprozess wurden alle relevanten Akteure der Region zur Mitwirkung an der Findung von Maßnahmen direkt oder indirekt eingebunden, sodass nunmehr länderübergreifend identische Ausgangsinformationen für nachfolgende Planungsschritte vorliegen. Diese wiederum basieren für das gesamte Planungsgebiet auf einem einheitlichen Detaillierungsgrad.

Das Ziel der Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee, eine Grundlage für die zielgerichtete Diskussion der überregional im Fokus stehenden (Straßen-) Verkehrsentwicklung in der Grenzregion zu schaffen, wird mit den vorliegenden Ergebnissen erreicht. Allerdings sind die genannten Wirkungen nur bei zielgerichteter Umsetzung von Maßnahmen aus den aufgezeigten Handlungsfeldern bei Zusammenwirken aller Beteiligten zu erzielen. Nur so lassen sich verstärkte negative Auswirkungen für den grenzüberschreitenden Verkehr sowie für die Bevölkerung insgesamt vermeiden.

Für den weiteren Prozess wird dazu eine Projektierungsphase vorgeschlagen, in welcher zwischen den verschiedenen Institutionen die aufgezeigten einzelnen Handlungsfelder und Maßnahmenblätter in konkrete Planungsprojekte und Umsetzungsstrategien in Deutschland, in der Schweiz sowie grenzüberschreitend zwischen Deutschland und der Schweiz überführt werden. Entsprechende Projektaufträge sind in dieser Phase zu formulieren. Gleichzeitig soll die Aufnahme von Projekten in notwendige Bedarfsplanungen sowohl in Deutschland als auch der Schweiz umgesetzt werden. Nach Abschluss der Projektierungsphase folgen die Projektbearbeitungen, d.h. die notwendigen Planungsverfahren zur Umsetzung der Projekte durch die jeweils verantwortlichen Institutionen.

Im gesamten Erarbeitungsprozess der Studie war eine Vielzahl von institutionellen Akteu-

ren des Hochrheins, sowohl auf deutscher als auch auf schweizerischer Seite, beteiligt. Diese breite Beteiligung und Abstimmung soll auch im anschließenden Planungs- und Umsetzungsprozess beibehalten werden. Nach Abschluss der Verkehrsstudie soll so ein Konsens über das weitere Vorgehen und die künftige Projektorganisation vereinbart werden.

Im Rahmen der Projektierungsphase ist es das besondere Anliegen des Regierungspräsidiums Freiburg, dafür Sorge zu tragen, die Verkehrsentwicklungen und sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen in der Region Hochrhein-Bodensee im Hinblick auf mögliche Effekte von Mobilitätsverhalten und Verkehrsverlagerungen in Abstimmung mit den schweizerischen Akteuren weiter zu beobachten und in den weiteren Prozess einfließen zu lassen.

„ ERSTMALIG LIEGT EINE GESAMTEINSCHÄTZUNG FÜR DIE ENTWICKLUNG DES GRENZÜBERSCHREITENDEN STRASSEN(GÜTER)VERKEHRS AM HOCHRHEIN VOR. MIT DEN AUFGEZEIGTEN HANDLUNGSFELDERN SOLL EIN IMPULS FÜR DIE UMSETZUNG VON KONKRETEN MASSNAHMEN GEGESSETZT WERDEN. DAS REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG IST BESTREBT, DIESEN PROZESS WEITER MITZUGESTALTEN.



BILKE HECKERSBRUCH
Referatsleiterin Regionales
Mobilitätsmanagement
Regierungspräsidium
Freiburg



QUELLEN

Grundlegende Verkehrsstudie Grenzregion Hochrhein-Bodensee
Ergebnisbericht zur Verkehrsstudie, PTV Transport Consult GmbH Karlsruhe im Auftrag des
Regierungspräsidiums Freiburg, März 2021.

VERTEILERHINWEIS

Diese Informationsschrift wird von der Landesregierung in Baden-Württemberg im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidierenden oder Helfenden während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinnahme der Herausgeberin zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist. Erlaubt ist es jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

HERAUSGEBER

Regierungspräsidium Freiburg
Abt. 4, Mobilität, Verkehr, Straßen
Ref. 45, Regionales Mobilitätsmanagement
Bissierstraße 7
79114 Freiburg

BEARBEITUNG

Regierungspräsidium Freiburg
Abt. 4 Mobilität, Verkehr, Straßen
Ref. 45, Regionales Mobilitätsmanagement
Christoph Thiele

Rapp AG Basel
Dr. Florian Harder

Stand: Mai 2022

BILDNACHWEIS

Titel: Stock.Adobe.com/boophuket
Seite 2: Stock.Adobe.com/Stefan Schurr
Seite 5: Regierungspräsidium Freiburg/Britt Schilling
Seite 7: Stock.Adobe.com/catwalkphotos
Seite 17: euroluftbild.de/Erich Meyer
Seite 19: istockphoto.com/Animaflo
Seite 39: IMAGO/imagebroker
Seite 46: euroluftbild.de/Erich Meyer

Gesamtherstellung:

Druckfrisch Verlag für umweltfreundliche Druckprodukte, Stuttgart

Gestaltung: AD Rainer Haas, Stuttgart

Ökologische und nachhaltige Druckproduktion auf Circle Silk Premium White, 100% Recyclingpapier – spart Rohstoffe und vermindert die Abgasemissionen, FSC[®] zertifiziert und mit EU Eco-Label ausgezeichnet.



Auf 100 %
Recyclingpapier
gedruckt



Ökodruckfarben
auf Basis nachwachsender
Rohstoffe



Klimaneutral
und emissionsarm
gedruckt



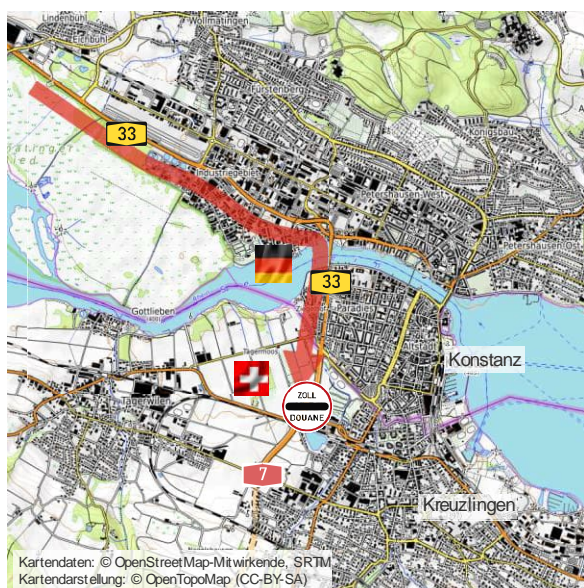
Für diese Druck-
produktion wird
ein Baum gepflanzt



Baden-Württemberg



Nr. 13.1 Konstanz - Ableitung der Lkw auf Parkplatz im Zulauf zum Zollbereich



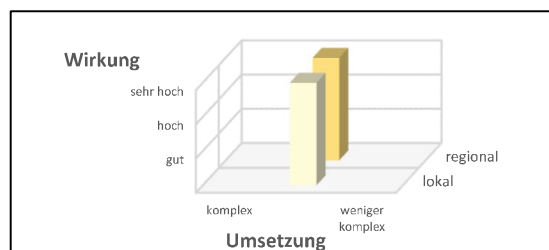
► **Realisierungshorizont**

< 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**
- Neben dem Grenzübergang Thayngen stellt der Grenzübergang Konstanz den wichtigsten Übergang zur Schweiz in Fortführung der A 81 dar. Die Lkw-Prognose 2040 lässt eine Zunahme des Lkw-Verkehrs in Konstanz von heute ca. 1.200 Lkw/24h um 50 % auf 1.800 Lkw/24h erwarten. Die Steigerung ist damit deutlich höher als in Thayngen, wo u.a. die hohe Auslastung größere Steigerungen verhindert und es dadurch zu Verlagerungen zu anderen Grenzübergängen wie Konstanz kommt. Der Pkw-Verkehr nimmt in Konstanz leicht von 18.000 Pkw/24h um 17 % auf 21.000 Pkw/24h zu.
 - Die Situation rund um den Grenzübergang ist bereits heute insofern problematisch, als dass sich in beiden Richtungen Knotenpunkte befinden, die durch den grenzüberschreitenden Verkehr überstaut werden. Von Norden her reicht der Lkw-Stau bis zur Schänzlebrücke und beeinträchtigt die signalisierten Knotenpunkte mit der Grenzbachstraße sowie der Gartenstraße. Auf schweizerischer Seite ergeben sich Beeinträchtigungen am Kreisverkehr zur Hauptstraße 13 unmittelbar vor dem Zoll. Diese Schwierigkeiten werden sich durch die o.g. Verkehrssteigerungen in Konstanz verschärfen.
 - In Konstanz gilt es daher Maßnahmen zu ergreifen, die die Abläufe im Zulauf zum Zoll in beiden Richtungen optimieren und insbesondere das Stauen von Lkw-Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn verhindern. Die Thematik wird in Konstanz seit längerem diskutiert. Immer wieder werden geeignete Flächen zur Pufferung bzw. zum Abstellen von Lkw gesucht und analysiert. Im Zulauf zur Zollanlage von Norden ist in ca. 4 km Entfernung und abseits der B 33 eine Fläche für 60 Lkw in der Claude-Dornier-Straße in einem Gewerbegebiet vorhanden. Eine gezielte bzw. kontrollierte Ableitung auf die Fläche erfolgt nicht, Auslastung und Akzeptanz dieser Fläche sind dementsprechend gering.

Maßnahmenblatt

- Kurzbeschreibung**
- Die Maßnahme 13.1 beinhaltet den Bau einer Pufferfläche für bis zu 120 Lkw im Zulauf zur Zollanlage Konstanz entlang der B 33. Die Fläche ist so zu dimensionieren, dass sie den Rückstau an der B 33 aufnimmt und auch die Fläche mit 60 Lkw an der Dornier-Straße ersetzt. Auf der Zollanlage selbst sind in Richtung Schweiz zudem weitere 50 Lkw-Stellplätze vorhanden.
 - Es gilt zu prüfen, ob (landwirtschaftliche) Flächen auf der Westseite der B 33 hierfür erworben werden können. In Betracht kommen z.B. Flächen südlich der Grenzbachstraße auf schweizerischem Gebiet oder auf Höhe der Kläranlage Konstanz und des Flugplatzes Konstanz. Die bestehende Fläche an der Claude-Dornier-Straße ist nicht optimal gelegen und angebunden, um einen Stau im Straßenraum maßgeblich vermeiden zu können.
 - Durch eine unmittelbare Lage vor der Zollanlage ist eine Ausleitung der Lkw einfacher umzusetzen und erzeugt eine größere Akzeptanz. Je größer die Entfernung zur Grenze wie bei der bestehenden Fläche ist, umso mehr Umfahrungsmöglichkeiten bestehen.
 - Auf der neu geschaffenen Fläche sollte auch 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**
- Durch die Pufferung der Lkw außerhalb des Straßenraumes reduzieren sich die staubedingten Verlustzeiten für Pkw im Zuge der B 33. Der allgemeine Verkehrsfluss für den grenzquerenden und innerörtlichen Pkw-Verkehr in Konstanz verbessert sich insbesondere in den Morgenspitzenstunden deutlich.
 - In der Folge erhöht sich die Verkehrssicherheit durch seltenere Stauereignisse und Überstauung der Knotenpunkte und der durchgehenden Fahrbahn.
 - Auf der Fläche können zudem geregelte Ruhepausen erfolgen.
-

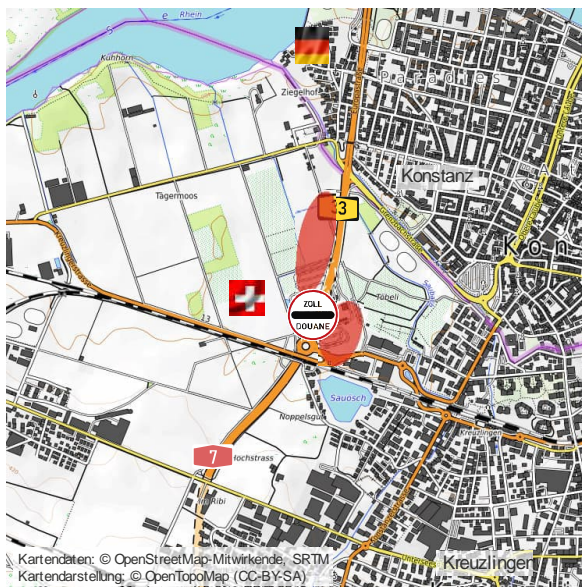
- Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen**
- Die Maßnahme 13.1 ist unabhängig von anderen Maßnahmen realisierbar.
 - Die Maßnahme 13.1 kann je nach Flächengröße alternativ oder ergänzend zur Maßnahme 13.2 (Schaffung von Parkraum im Zollbereich) erfolgen. Zusätzliche Fahrstreifen zur weitestgehenden Trennung der Lkw am Zoll in Konstanz sind bei entsprechender Flächengröße und wirksamer Dosierung nicht erforderlich.
-

- Planungsprozess / -schritte**
- Verschiedene Standorte wurden in der Vergangenheit entlang der B 33 diskutiert, jedoch nie vertieft beplant. Die Fläche an der Claude-Dornier-Straße wird aufgrund konkurrierender Nutzungsansprüche möglicherweise auf absehbare Zeit nicht mehr zur Verfügung stehen. Weitere Flächen sind zu prüfen, insbesondere unmittelbar an der Zollanlage, die einen kurzen Weg zwischen Pufferfläche und Zoll ermöglichen.
 - Standortuntersuchung, Planungsstufen bis Ausführungsplanung / Bauprojekt
-

- Gesamteinschätzung der Maßnahme**
- Die Wirksamkeit der Maßnahme ist als hoch einzuschätzen. Voraussetzung ist jedoch, dass geeignete Flächen im nahen Umfeld ohne konkurrierende Nutzungsansprüche und mit einer guten und direkten Anbindung an die B 33 bereitgestellt werden können. Das Schweizer Staatsgebiet sollte in die Überlegungen einbezogen werden.
 - Eine stringente Organisation und Kontrolle des Verkehrs und der Ausleitung auf die Pufferfläche sind für die Wirksamkeit der Maßnahmen zwingend.
-



Nr. 13.2 Konstanz - Schaffung von Parkraum für Lkw im unmittelbaren Zollbereich



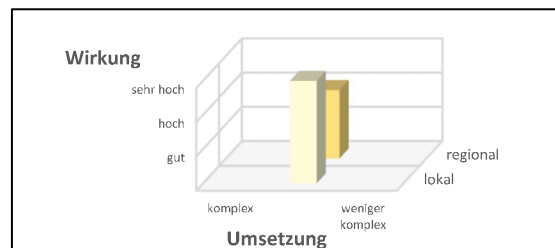
Realisierungshorizont

< 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**
- Neben dem Grenzübergang Thayngen stellt der Grenzübergang Konstanz den wichtigsten Übergang zur Schweiz in Fortführung der A 81 dar. Die Lkw-Prognose 2040 lässt eine Zunahme des Lkw-Verkehrs in Konstanz von heute ca. 1.200 Lkw/24h um 50 % auf 1.800 Lkw/24h erwarten, Die Steigerung ist damit deutlich höher als in Thayngen, wo u.a. die hohe Auslastung größere Steigerungen verhindert und es dadurch zu Verlagerungen zu anderen Grenzübergängen wie Konstanz kommt. Der Pkw-Verkehr nimmt in Konstanz leicht von 18.000 Pkw/24h um 17 % auf 21.000 Pkw/24h zu.
 - Die Situation rund um den Grenzübergang ist bereits heute insofern problematisch, als dass sich in beiden Richtungen Knotenpunkte befinden, die durch den grenzüberschreitenden Verkehr überstaut werden. Von Norden her reicht der Lkw-Stau bis zur Schänzlebrücke und beeinträchtigt auch die signalisierten Knotenpunkte mit der Grenzbachstraße sowie der Gartenstraße. Auf schweizerischer Seite ergeben sich Beeinträchtigungen am Kreisverkehr zur Hauptstraße 13 unmittelbar vor dem Zoll. Diese Schwierigkeiten werden sich durch die o.g. Verkehrssteigerungen in Konstanz verschärfen.
 - In Konstanz gilt es daher Maßnahmen zu ergreifen, welche die Abläufe im Zulauf zum Zoll in beiden Richtungen optimieren und insbesondere das Stauen von Lkw-Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn verhindern. Die Thematik wird in Konstanz seit längerem diskutiert. Immer wieder werden geeignete Flächen zur Pufferung bzw. zum Abstellen von Lkw gesucht und analysiert.

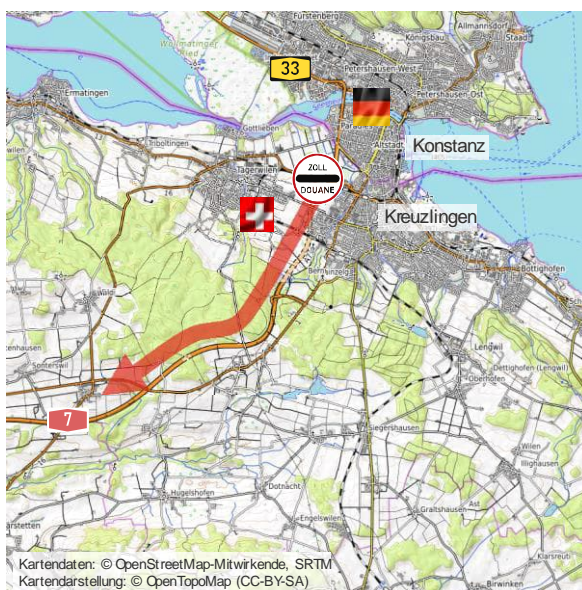
Kurzbeschreibung Die Maßnahme 13.2 beinhaltet den Bau bzw. die Erweiterung der Parkplätze am Zoll Konstanz/Kreuzlingen selbst auf bis zu 170 Lkw. Die Fläche ist so zu dimensionieren,

Maßnahmenblatt

	<p>dass sie den Rückstau an der B 33 aufnimmt und auch die Fläche mit 60 Lkw an der Dornier-Straße ersetzt. In beiden Fahrtrichtungen sind Flächen rund um die Zollanlagen vorhanden, die unbebaut bzw. landwirtschaftlich genutzt sind und Möglichkeiten für weitere Stellplätze direkt am Zoll bieten.</p> <ul style="list-style-type: none">Ein solcher Standort ist einer externen Pufferflächen im Zulauf vorzuziehen, da eine aufwändige Ausleitung und Dosierung sowie die Kontrolle der Befolgung nicht erforderlich sind. Ein erneutes Befahren des Straßenraums ist dann entbehrlich. In Fahrtrichtung Schweiz besteht durch eine zweite bzw. erweiterte Fläche am Zoll noch mehr Spielraum, um Transit- und Leerfahrten unabhängig von Lkw zur Verzollung abzuwickeln und die gegenseitigen Behinderungen im Zulauf zu reduzieren.
Wirkung am Grenzübergang	<ul style="list-style-type: none">Durch das Parken der Lkw außerhalb des Straßenraumes reduzieren sich die staubedingten Verlustzeiten für Pkw im Zuge der B 33. Der allgemeine Verkehrsfluss für den grenzquerenden und innerörtlichen Pkw-Verkehr in Konstanz verbessert sich insbesondere in den Morgenspitzenstunden in Richtung Schweiz und abends Richtung Deutschland deutlich.Eine Fläche im örtlichen Zusammenhang mit dem Zoll bietet zudem den Vorteil, dass der Straßenraum nicht erneut befahren werden muss (Vermeidung weiterer Knotenpunkte).In der Folge der Maßnahme erhöht sich die Verkehrssicherheit durch seltenere Stauereignisse und Überstauung der Knotenpunkte und der durchgehenden Fahrbahn.Auf der Fläche können zudem geregelte Ruhepausen durch Lkw-Fahrer:innen erfolgen. Möglichkeiten hierfür sind vorzusehen (WC, Duschen, etc.)
Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none">Die Maßnahme 13.2 ist unabhängig von anderen Maßnahmen realisierbar.Die Maßnahme 13.2 kann je nach Flächengröße alternativ oder ergänzend zur Maßnahme 13.1 (Schaffung von Parkraum im Zulauf) erfolgen. Zusätzliche Fahrstreifen zur weitergehenden Trennung der Lkw am Zoll (Maßnahme 13.4) sind ergänzend zur Maßnahme 13.2 für eine verbesserte Zuführung zu den unterschiedlichen Zollbereichen in die Konzeption einzubeziehen.
Planungsprozess / -schritte	<p>Die Untersuchungen sind gleichermaßen und abgestimmt auf die Maßnahme 13.1 (Pufferfläche im Zulauf) zu führen, es ergeben sich hierbei Schnittmengen.</p> <ul style="list-style-type: none">Standortuntersuchung, Planungsstufen bis Ausführungsplanung / -projekt
Gesamt- einschätzung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none">Die Wirksamkeit der Maßnahme ist als hoch einzuschätzen, eine Bündelung mit den bestehenden Flächen ist hier als ideal anzusehen.Eine Maßnahmenrealisierung sollte vordringlich geprüft werden.



Nr. 13.3 Konstanz - Schaffung von Parkraum für Lkw im Nachlauf zum Zoll



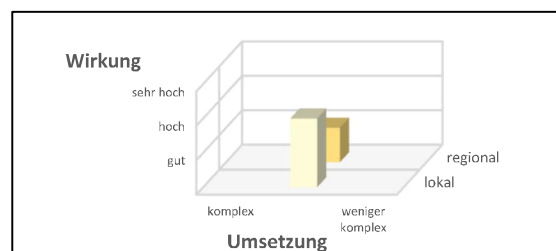
➤ Realisierungshorizont

< 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**
- Neben dem Grenzübergang Thayngen stellt der Grenzübergang Konstanz den wichtigsten Übergang zur Schweiz in Fortführung der A 81 dar. Die Lkw-Prognose 2040 lässt eine Zunahme des Lkw-Verkehrs in Konstanz von heute ca. 1.200 Lkw/24h um 50 % auf 1.800 Lkw/24h erwarten, Die Steigerung ist damit deutlich höher als in Thayngen, wo u.a. die hohe Auslastung größere Steigerungen verhindert und es dadurch zu Verlagerungen zu anderen Grenzübergängen wie Konstanz kommt. Der Pkw-Verkehr nimmt in Konstanz leicht von 18.000 Pkw/24h um 17 % auf 21.000 Pkw/24h zu.
 - Die Situation rund um den Grenzübergang ist bereits heute insofern problematisch, als dass sich in beiden Richtungen Knotenpunkte befinden, die durch den grenzüberschreitenden Verkehr überstaut werden. Von Norden her reicht der Lkw-Stau bis zur Schänzlebrücke und beeinträchtigt auch die signalisierten Knotenpunkte mit der Grenzbachstraße sowie der Gartenstraße. Auf schweizerischer Seite ergeben sich Beeinträchtigungen am Kreisverkehr zur Hauptstraße 13 unmittelbar vor dem Zoll. Diese Schwierigkeiten werden sich durch die o.g. Verkehrssteigerungen in Konstanz verschärfen.
 - Aktuell wird der größere Teil des Lkw-Verkehrs in der ersten Tageshälfte abgewickelt. Um die Abläufe zu entzerren soll die Nutzung des Grenzübergangs in der zweiten Tageshälfte gefördert werden und damit indirekt einen Beitrag zur Kapazitätserhöhung leisten.
 - Gleichzeitig soll das heute zum Teil schon stattfindende Abstellen von Lkw in Gewerbe- und Wohngebieten in der Schweiz unterbunden, auf gezielt ausgewiesenen Flächen gebündelt und die Möglichkeit zur geregelten Wahrnehmung der Ruhezeiten geschaffen werden.

Maßnahmenblatt

- Kurzbeschreibung
- Lkw-Parkplätze im Nachlauf zur Grenze in Fahrtrichtung Schweiz sollten idealerweise unmittelbar auf dem Gelände der Zollanlage oder deren näherem Umfeld geschaffen werden, um ein Erreichen vor Eintreten des Nachtfahrverbots zu ermöglichen. Verzoller-Lkw können bis 17:30 Uhr die Grenze passieren, Transit- und Leer-Lkw bis 22:00 Uhr.
 - Neben dem unmittelbaren Umfeld der Zollanlage kommen Flächen in einer Entfernung von < 1h Fahrzeit in Frage, sodass diese noch vor Eintreten des Nachtfahrverbots und zur Wahrnehmung der Ruhezeiten erreicht werden können
 - Auf der neu geschaffenen 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.
 - Eine Bündelung der parkenden Lkw in den Nachtstunden außerhalb von Wohn- und Gewerbegebieten in der Schweiz wird 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 Fahrt und Pausen erhöht werden.
-

- Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen
- Die Maßnahme 13.3 ist unabhängig von anderen Maßnahmen realisierbar.
-

- Planungsprozess / -schritte
- Projektstudie, Planungsstufen bis Bauprojekt
-

- Gesamteinschätzung der Maßnahme
- Die Wirkung der Maßnahme ist in erster Linie lokal zu verorten. Die tatsächliche Wirkungsstärke auf die verkehrlichen Abläufe hängt 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 Maßnahme trägt dazu bei, den Druck auf den Grenzübergang in Fahrtrichtung Schweiz in den Morgenstunden zu reduzieren.
 - 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.
-



Nr. 13.4 Konstanz - Zusätzlicher Fahrstreifen im Zulauf



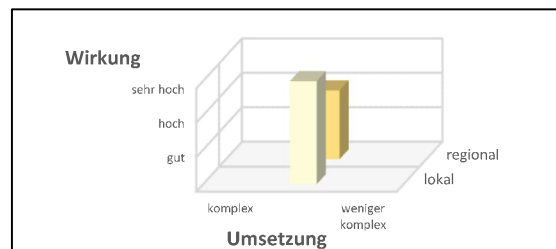
➤ **Realisierungshorizont**

< 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

- Neben dem Grenzübergang Thayngen stellt der Grenzübergang Konstanz den wichtigsten Übergang zur Schweiz in Fortführung der A 81 dar. Die Lkw-Prognose 2040 lässt eine Zunahme des Lkw-Verkehrs in Konstanz von heute ca. 1.200 Lkw/24h um 50 % auf 1.800 Lkw/24h erwarten, Die Steigerung ist damit deutlich höher als in Thayngen, wo u.a. die bestehende, hohe Auslastung größere Steigerungen verhindert und es dadurch zu Verlagerungen zu anderen Grenzübergängen wie Konstanz kommt. Der Pkw-Verkehr nimmt in Konstanz leicht von 18.000 Pkw/24h um 17 % auf 21.000 Pkw/24h zu.
- Die Situation rund um den Grenzübergang ist bereits heute insofern problematisch, als dass sich in beiden Richtungen Knotenpunkte befinden, die durch den grenzüberschreitenden Verkehr überstaut werden. Von Norden her reicht der Lkw-Stau bis zur Schänzlebrücke und beeinträchtigt die signalisierten Knotenpunkte mit der Grenzbachstraße sowie der Gartenstraße. Auf schweizerischer Seite ergeben sich Beeinträchtigungen am Kreisverkehr zur Hauptstraße 13 unmittelbar vor dem Zoll. Diese Schwierigkeiten werden sich durch die o.g. Verkehrssteigerungen in Konstanz verschärfen.
- In Konstanz gilt es daher Maßnahmen zu ergreifen, die die Abläufe im Zulauf zum Zoll in beiden Richtungen optimieren und insbesondere das Stauen von Lkw-Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn verhindern. Insbesondere die Fahrtrichtung von Deutschland in die Schweiz ist bereits heute von Lkw-Rückstaus geprägt. Bei Vollaustattung der Zollanlage mit Lkw ist ein nur 100 m langer Ausfahrtstreifen außerhalb der durchgehenden Fahrbahn der B 33 vorhanden, um Lkw-Verkehr aufzunehmen.
- Für den Pkw-Verkehr kommt es zu zusätzlichen staubedingten Verlustzeiten.

Maßnahmenblatt

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Der Handlungsbedarf an dieser Schwachstelle wird seit langem u.a. zwischen der Stadt Konstanz, dem Regierungspräsidium Freiburg und dem Zoll diskutiert.
--	--

<p>Kurzbeschreibung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Maßnahme 13.4 sieht den Bau eines zusätzlichen Fahrstreifens für Lkw auf 200 m Länge bis zur Brücke über den Grenzbach vor. Gleichzeitig wird auch die bestehende Ausfahrt um 100 m bis zum Grenzbach verlängert, sodass insgesamt eine verlängerte zweistreifige Ausfahrt getrennt nach Verzollung und Transit-/Leerfahrten möglich ist. Optimal wäre ein Beginn im Knotenpunktbereich der Grenzbachstraße, was jedoch mit deutlichen zusätzlichen Kosten aufgrund des dann neu zu errichtenden Bauwerks verbunden wäre. ➤ Durch die Erweiterung des Stauraums wird auch die bestehende organisatorische Trennung von Transit- und Verzoller-Lkw deutlich verbessert, da diese nicht erst nach der Ausfahrt auf der Zollanlage getrennt werden. ➤ Die Maßnahme nutzt größtenteils schweizerischen Grund.
-------------------------	---

<p>Wirkung am Grenzübergang</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Durch die Maßnahme können die Wartezeiten und Stausituationen für Transit-Lkw durch die verlängerte Trennung von den Lkw zur Verzollung reduziert werden. ➤ Für Pkw in Richtung Schweiz reduziert sich die Gefahr von Beeinträchtigungen durch Lkw-Stau. Der allgemeine Verkehrsfluss verbessert sich insbesondere in den Morgenspitzenstunden in Richtung Schweiz. ➤ In der Folge erhöht sich die Verkehrssicherheit durch seltenere Stauereignisse und Überstauung.
---------------------------------	---

<p>Voraussetzungen / Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Maßnahme 13.4 ist unabhängig von anderen Maßnahmen realisierbar, wird jedoch idealerweise mit der Maßnahme 13.2 mit zusätzlichem Parkraum an der Grenzzollanlage verbunden. Dies würde die Rückstausituationen und Auswirkungen für den örtlichen und grenzquerenden Pkw-Verkehr zusätzlich reduzieren.
--	---

<p>Planungsprozess / -schritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Planungsstufen bis Ausführungsplanung / -projekt inkl. verkehrstechnischer Bemessung
------------------------------------	--

<p>Gesamteinschätzung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Maßnahme entfaltet in erster Linie eine hohe lokale Wirkung und lindert die Rückstaueffekte am Grenzübergang. Die Maßnahme ist zwar inhaltlich auf den Lkw-Verkehr ausgerichtet, die daraus resultierenden Wirkungen machen sich jedoch bei den anderen Verkehrsteilnehmern bemerkbar. Vor allem der lokale, grenzüberschreitende Pkw-Verkehr wird hiervon profitieren. ➤ Die Maßnahme ist vor dem Hintergrund der prognostizierten Fahrtzunahme am Grenzübergang Konstanz von Bedeutung. Die Warte- und Verlustzeiten für Pkw und Lkw können deutlich reduziert werden. Die bestehenden gegenseitigen Beeinträchtigungen entfallen hierdurch weitgehend. ➤ Durch die Reduzierung der Staulängen und -häufigkeit werden auch die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Zuge der B 33 verbessert.
--	--



Stadtverwaltung · 78459 Konstanz am Bodensee

Oberbürgermeister
Uli Burchardt

Rathaus
Kanzleistraße 15

Tel. 07531 900 - 2211 / 2212
Fax 07531 900 - 2214
ob@konstanz.de

Zunahme des motorisierten Verkehrs im Grenzbereich Konstanz/ Kreuzlingen – Verkehrsstudie Hochrhein- Bodensee

17.03.2025

Sehr geehrter Herr Röhliberger,
sehr geehrter Herr Minister Wissing,

die Städte Kreuzlingen und Konstanz sind erheblich belastet durch den motorisierten Verkehr mit Ziel Deutschland bzw. Schweiz. Weil die erst 1999 eröffnete Gemeinschaftszollanlage Kreuzlingen-Konstanz (GZA) bereits heute an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit stößt, bitten wir Sie um Veranlassung der Planung und Abstimmung geeigneter Maßnahmen am Grenzübergang zur Verbesserung der Verkehrssituation. Dies betrifft den Personenverkehr und gleichermaßen den Güterverkehr.

Leider sind im Süden Deutschlands die Möglichkeiten, diese Verkehre mehr auf die Schiene zu verlagern, sehr eingeschränkt. Die von der DB AG beabsichtigte Abkopplung der direkten Bahnverbindung von Zürich nach Stuttgart vom Stuttgarter Hauptbahnhof wird den Anteil des motorisierten Verkehrs an der GZA sicher nicht sinken lassen: Ab Juli 2026 bis mindestens 2033 müssen Fernreisende in Vaihingen auf die S-Bahn umsteigen, um zum Hauptbahnhof zu gelangen.

An Hochlasttagen – das sind in Konstanz alle Samstage und Brückentage – belastet die zu geringe Kapazität der GZA Einkaufs- und Besucherverkehr aus der Schweiz die Stadt Kreuzlingen erheblich; bei der Abreise ist die Stadt Konstanz betroffen. Grund hierfür sind Rückstaus insbesondere an der GZA.

Als die GZA Ende der 1990er Jahre gebaut wurde, ging man davon aus, dass das Schweizer Stimmvolk einem Beitritt der EU zustimmt und somit die Grenzkontrollen wegfallen würden. Dem war dann nicht so: Die Schweiz ist nicht Teil der EU-Zollunion, aber der Grenzübergang war bereits zweispurig ausgebaut. Heute muss an dieser wichtigen Verkehrsverbindung eine Spur abgesperrt werden, weil die zweite Spur über keine Kontrollmöglichkeit verfügt bzw. Kontrollen möglich sein müssen. Ergebnis sind erhebliche Einbußen der Qualität und Leistungsfähigkeit der GZA. Deren Ausbau ist schon seit Jahren dahingehend erforderlich, dass auch die zweite Fahrspur kontrolliert werden kann.

Hinzu kommt die Belastung beider Städte durch den Güterverkehr: Der Lkw-Verkehr staut sich an der GZA bei der Einreise in die Schweiz werktags jeden Morgen weit bis in die Stadt Konstanz hinein.

Um die Belastungen der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen entlang des Hochrheins durch Güterverkehr verbessern zu können, hat das Land Baden-Württemberg in Abstimmung mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), dem Amt für Raumentwicklung (ARE) sowie dem Kanton Aargau die Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee erstellen lassen, welche die Entwicklung des Güterverkehrs betrachtet (siehe <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/verkehrsstudie-hochrhein-bodensee/>).

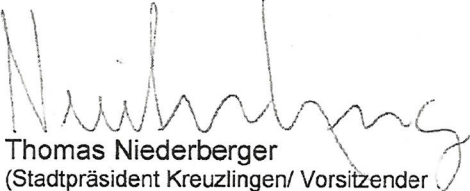
Die Prognose für den Grenzübergang Konstanz-Kreuzlingen lässt eine Zunahme des Lkw-Verkehrs von heute täglich ca. 1.200 Lkw um 50% auf 1.800 Lkw täglich im Jahr 2040 erwarten, für den Pkw-Verkehr von 18.000 Pkw um 17% auf 21.000 Pkw am Tag. Die Verkehrsstudie geht davon aus, dass bis dahin auf Schweizer Seite die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS bzw. N23) und Oberlandstrasse (OLS) erstellt sind und der Mehrverkehr (insbesondere in Richtung Osten resp. San Bernardino) dann nicht mehr durch die Stadt Kreuzlingen fahren muss.

Die Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee macht konkrete Vorschläge zum Ausbau der Abfertigungsanlagen wie z.B. den Bau einer Fläche für bis zu 120 Lkw im Zulauf zur Zollanlage Konstanz entlang der B33, die Erweiterung der Parkplätze an der GZA auf bis zu 170 Lkw oder auch Lkw-Parkplätze im Nachlauf zur Grenze in Fahrtrichtung Schweiz. Die hierfür in Frage kommenden Flächen befinden sich zumindest teilweise in sensiblen, wertvollen Naturgebieten und äußerst wichtigen Naherholungsgebieten der Städte Konstanz und Kreuzlingen.

Wie uns mitgeteilt wurde, sind dies aber bisher nur Vorschläge, über deren Umsetzung noch zu entscheiden ist. In Sorge um die künftige Belastung unserer Städte bitten wir daher Sie, die aufgezeigten Möglichkeiten zur Erweiterung der GZA sowie für zusätzliche Parkmöglichkeiten für Lkw durch die zuständigen Stellen baldmöglichst prüfen zu lassen, die erforderlichen Mittel für Planung und Bau in den Haushalt einzustellen und die Planung und Umsetzung zu veranlassen.

Mit freundlichen Grüßen


Uli Burchardt
(Oberbürgermeister Stadt Konstanz)


Thomas Niederberger
(Stadtpräsident Kreuzlingen/ Vorsitzender
des Vereins Agglomeration KR-KN)



Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

24

EA 43

103

Frauenfeld, 18. März 2025

Nr. 158

Einfache Anfrage von Thomas Niederberger, Gabriel Macedo, Attila Wohlrab und Dean Kradolfer vom 22. Januar 2025 „Zukunft der Oberlandstrasse (OLS)“

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 23. September 2012 befürwortete das Thurgauer Stimmvolk eine Erweiterung des kantonalen Strassennetzes um die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS). Per 1. Januar 2020 wurde die ehemalige Kantonsstrasse von der A1 bei Arbon bis zur A7 bei Bonau neu zur Nationalstrasse N23 (Grüneck-Meggenhus), wodurch auch der Ausbau der N23 in die Kompetenz des Bundes fällt. Die OLS als Kantonsstrasse bleibt weiterhin in der Verantwortung des Kantons.

Der Bund überprüfte 2024 anhand einer Korridorstudie vertieft die verkehrlichen Bedingungen auf der N23. Im Ergebnis werden mehrere für den Kanton Thurgau zentrale Massnahmen im Strassenverkehr vorgeschlagen: Die Umfahrung von Weinfeldern in einem Tunnel (Ottenberg-Tunnel), die Umfahrung von Amriswil, Neukirch und Steinebrunn (inklusive Überdeckung Amriswil) sowie die Anbindung von Romanshorn (inklusive Überdeckung südwestlich von Romanshorn). Die Linienführung dieser Umfahrungen entspricht weitgehend den kantonalen Vorarbeiten (BTS-Planung).

Die OLS war immer als flankierende Massnahme zur BTS konzipiert (Gesamtkonzept Mobilität Thurgau – BTS/OLS). Hintergrund ist, dass ein Ausbau der N23 zur BTS gemäss Modellrechnungen zu mehr Verkehr von Kreuzlingen nach Amriswil führen würde. Die Autofahrerinnen und Autofahrer werden gemäss den Modellannahmen nicht mehr entlang des Sees von Kreuzlingen nach Romanshorn fahren, sondern auf verschiedenen Strecken über den Seerücken mit einer Konzentration auf die Achse Kreuzlingen – Amriswil. Davon profitieren die Gemeinden am Obersee mit einer Verkehrsentslastung, während die Ortschaften im Raum Lengwil – Langrickenbach mehr Verkehr zu tragen haben werden. Um die Dörfer vor diesem Mehrverkehr zu schützen, wurde gleichzeitig

2/4

mit der BTS die OLS als leistungsfähige Hauptstrasse geplant. In Betrieb genommen werden sollte die OLS gemäss ursprünglicher Planung mit der ersten BTS-Etappe von Arbon bis Amriswil.

Nach der Korridorstudie für die BTS muss die Situation für die OLS neu beurteilt werden. Solange die N23 im Raum Amriswil nicht ausgebaut wird, ist aus verkehrlicher Sicht auch die OLS nicht erforderlich.

Frage 1: Wie wird sich der Regierungsrat dafür einsetzen, dass die vom Bund geplanten Umfahrungen für Weinfelden, Amriswil und Romanshorn möglichst rasch realisiert werden?

Wie in den Regierungsrichtlinien Thurgau 2024–2028 (RRL TG 2024–2028) festgehalten, setzt sich der Regierungsrat für eine leistungsfähige Strassenverbindung entlang der N23-Achse ein. Er wird sich im Rahmen der politischen Prozesse dafür engagieren, dass der Ausbau der N23 so früh wie möglich realisiert wird. Die Ostschweizer Kantone vertreten ihre Anliegen seit einigen Jahren auch gemeinsam gegenüber dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und arbeiten dafür im Rahmen der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz der Ostschweiz (BPUK-Ost) zusammen.

Für den Kanton Thurgau ausschlaggebend ist, dass der Ausbau der N23 in das nächste Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen des Bundes aufgenommen und einem baldigen Realisierungshorizont und Ausbauschnitt zugeteilt wird. Die Projekte eines Ausbauschnitts werden als Paket in einem Bundesbeschluss zusammengefasst und dem Parlament mit einem Verpflichtungskredit aus dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) beantragt. Die Vorlagen unterstehen dem fakultativen Referendum.

Mit der Vernehmlassung zum nächsten STEP Nationalstrassen ist frühestens im Frühling 2026 zu rechnen. Der jüngste Ausbauschnitt für die Nationalstrassen ist am 24. November 2024 von der Stimmbevölkerung abgelehnt worden. In der Folge hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die ETH Zürich beauftragt, die geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger zu überprüfen und zu priorisieren.

Der Bund sieht einen vorläufigen Zeithorizont ab 2050 für die Umfahrungen auf der N23 vor (Korridorstudie). Zwischen 2030 und 2035 sind kurzfristige Massnahmen vorgesehen, darunter verschiedene Massnahmen im öffentlichen Verkehr, motorisierten Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Mittelfristig, zwischen 2035 und 2045, sollen Knotengestaltungen und die Behebung von Unfallschwerpunkten umgesetzt werden.

3/4

Frage 2: Welche Auswirkungen haben die vom Bund geplanten Umfahrungen auf die strategische Bedeutung und die bisherige Planung der OLS?

Die bisherige Planung der OLS wurde im Kontext des Gesamtkonzepts „Mobilität Thurgau – BTS/OLS“ erarbeitet. Mit den vom Bund geplanten Umfahrungen anstelle einer durchgehenden BTS ändern sich auch die Rahmenbedingungen für die OLS. Es müssen u.a. die verkehrlichen Wirkungen des vom Bund vorgeschlagenen Trassees auf die gesamte Region neu berechnet werden, insbesondere auf den Oberthurgau und den Raum Kreuzlingen. Berücksichtigt werden müssen dabei auch die vorgesehenen Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr. Erst danach kann beurteilt werden, welche Planungen unter den veränderten Rahmenbedingungen noch verwendet werden können und was allenfalls geändert oder angepasst werden muss. Bevor hierzu kostenintensive Aufträge erteilt werden, ist angesichts der aktuellen Finanzlage abzuwarten, wie der Ausbau der N23 auf Bundesstufe priorisiert wird. Positiv zu bewerten ist, dass Amriswil im Norden umfahren werden soll – damit bleibt auch die OLS möglich.

Frage 3: Welche nächsten Schritte unternimmt der Regierungsrat, um eine rasche Realisierung der OLS sicherzustellen?

Eine rasche Realisierung der OLS ist aktuell nicht absehbar. Zunächst müssen die notwendigen fachlichen Abklärungen (siehe Frage 2) getätigt werden. Dazu braucht es mehr Klarheit über den Realisierungshorizont der Umfahrungen entlang der N23.

Frage 4: Wie will der Regierungsrat den Auswirkungen der B33 bis zur Umsetzung einer langfristigen Lösung begegnen, um damit unter anderem auch die Region Kreuzlingen nachhaltig zu entlasten?

Die B33 ist eine deutsche Bundesstrasse zwischen Allensbach und Konstanz, die vier-spurig aus- und neugebaut wird. Der Ausbau dient dabei nicht der Stärkung und Steigerung des überregionalen Verkehrs, sondern der Entlastung der umfahrenen deutschen Ortschaften. Die volle Verkehrswirksamkeit wird das Teilstück Allensbach-Konstanz im Jahr 2034 erreichen.

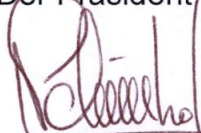
Das kantonale Tiefbauamt berücksichtigt die Auswirkungen der B33 bis zur Umsetzung einer langfristigen Lösung in seiner Planung: Im neuen Verkehrsmodell des Kantons Thurgau ist die fertiggestellte B33 bei den Prognosezuständen 2040 und 2050 berücksichtigt. Ebenso wurde beim unlängst abgeschlossenen Gesamtverkehrskonzept der Region Kreuzlingen-Konstanz die Situation mit der Fertigstellung der B33 miteinbezogen. Die bisherigen Daten deuten nicht darauf hin, dass die B33 zu einem neuen Ziel-Quell-Verkehr für Kreuzlingen führt.

4/4

Das kantonale Tiefbauamt ist in Kontakt sowohl mit dem Regierungspräsidium Freiburg als auch dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg in Stuttgart. Das Regierungspräsidium Freiburg wird zur Aktualisierung der Daten eine neue Studie in Auftrag geben, die unterschiedliche Fragestellung zur verkehrlichen Wirkung der B33 untersuchen soll. Die sich daraus ergebenden veränderten Rahmenbedingungen für die Region Kreuzlingen werden vom kantonalen Tiefbauamt eng verfolgt.

Für eine nachhaltige Entlastung der Region Kreuzlingen ist es unerlässlich, die verkehrlichen Herausforderungen zu analysieren und kurzfristige Lösungsansätze zu erarbeiten. Diese Arbeiten sind mit Unterstützung des Kantons bereits im Gange.

Der Präsident des Regierungsrates



Der Staatsschreiber



V 2 Motorisierter Individualverkehr

V 2.3 Lastwagenrouten

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Die Durchfahrt von Lastwagen durch eine Vielzahl von Stadtquartieren stellt eine grosse Belastung dar. Mit einer gezielten Lenkung des Lastwagenverkehrs soll eine Konzentration auf wenige Achsen erreicht werden.

Dabei muss die betrieblich notwendige Zufahrt für das ansässige Gewerbe wie auch der Umschlag im Bereich der Wohngebiete wie bisher gewährleistet bleiben.

Der Bericht vom Büro Widmer (Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Kreuzlingen, Nov. 2011) aus Frauenfeld zur Verbesserung der Verkehrssituation in Kreuzlingen, schlägt Gebiete mit Lastwagenverbot vor, wobei ein paar innerstädtische Transitachsen vorläufig weiterhin offenbleiben sollen. Längerfristig, d. h. insbesondere bei Realisierung der Oberlandstrasse, kann und soll das Lastwagenverbot mit wenigen Ausnahmen für den Transitverkehr auf das ganze Stadtgebiet ausgedehnt werden. Insbesondere soll eine Ausnahmetransportroute weiterhin durch das Stadtgebiet geführt werden, welche zusätzlich bei einem Störfall auf der Oberlandstrasse als Ausweichroute (Redundant) genutzt werden kann.

Ziele

- Gezielte Lenkung des durchfahrenden Lastwagenverkehrs
- Minimierung der Verkehrsbelastung im Stadtgebiet

Konzepte / Grundlagen

- Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Kreuzlingen (Büro Widmer Nov. 2011)
- Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz, 2. und 3. Generation

Beschluss Nr. V 2.3.1 Lastwagenrouten ohne Netzergänzungen

Der Lastwagen-Durchgangsverkehr hat sich kurzfristig auf folgende Routen zu beschränken:

- Autobahn A7
- Seetalstrasse / Hafenstrasse / Bahnhofstrasse / A7-Anschluss Kreuzlingen Nord
- Romanshonerstrasse / Paulistrasse / Egelseestrasse / Bergstrasse / Brunnenstrasse / A7-Anschluss Kreuzlingen Süd
- Bernrainstrasse / Konstanzerstrasse Süd
- Unterseestrasse / Bachstrasse
- Remisbergstrasse

Für das restliche Stadtgebiet ist ein Lastwagenverbot mit Zubringerdienst anzustreben (vgl. auch Massnahmen gemäss Büro Widmer - Bericht Nov. 2011). Der innerstädtische Lastwagenverkehr ist immer auf kürzestem Wege auf die aufgezeigten Routen zu führen (Beschilderung).

Verbindlichkeit: Festsetzung
Zeitraumen: kurzfristig
Initiator / Beteiligte: Stadtrat / *kantonales Tiefbauamt*
Finanzierung:
Querverweise: V 2.1.1

Handlungsrichtlinie

- konsequente Beschilderung in Absprache mit kantonalen Amtsstellen
- nötigenfalls Erlass von Lastwagen-Fahrverbot für bestimmte Teilstrecken



KANTON THURGAU
DEPARTEMENT
FÜR BAU UND UMWELT
8500 FRAUENFELD

Beschluss Nr. V 2.3.2 Lastwagenrouten mit Netzergänzungen

Der Lastwagen-Durchgangsverkehr hat sich langfristig auf folgende Routen zu beschränken:

- Autobahn A7
- Leubernstrasse / Oberlandstrasse / Spange Bättershausen / A7-Anschluss Kreuzlingen Süd
- Bernrainstrasse / Unterseestrasse

Für das restliche Stadtgebiet ist ein Lastwagenverbot mit Zubringerdienst anzustreben (vgl. auch Massnahmen gemäss Büro Widmer - Bericht Nov. 2011). Der innerstädtische Lastwagenverkehr ist immer auf kürzestem Wege auf die aufgezeigten Routen zu führen (Beschilderung).

Verbindlichkeit: Zwischenergebnis
Zeitraumen: langfristig
Initiator / Beteiligte: Stadtrat / *kantonales Tiefbauamt*
Finanzierung:
Querverweise: V 2.1.2, V 2.2

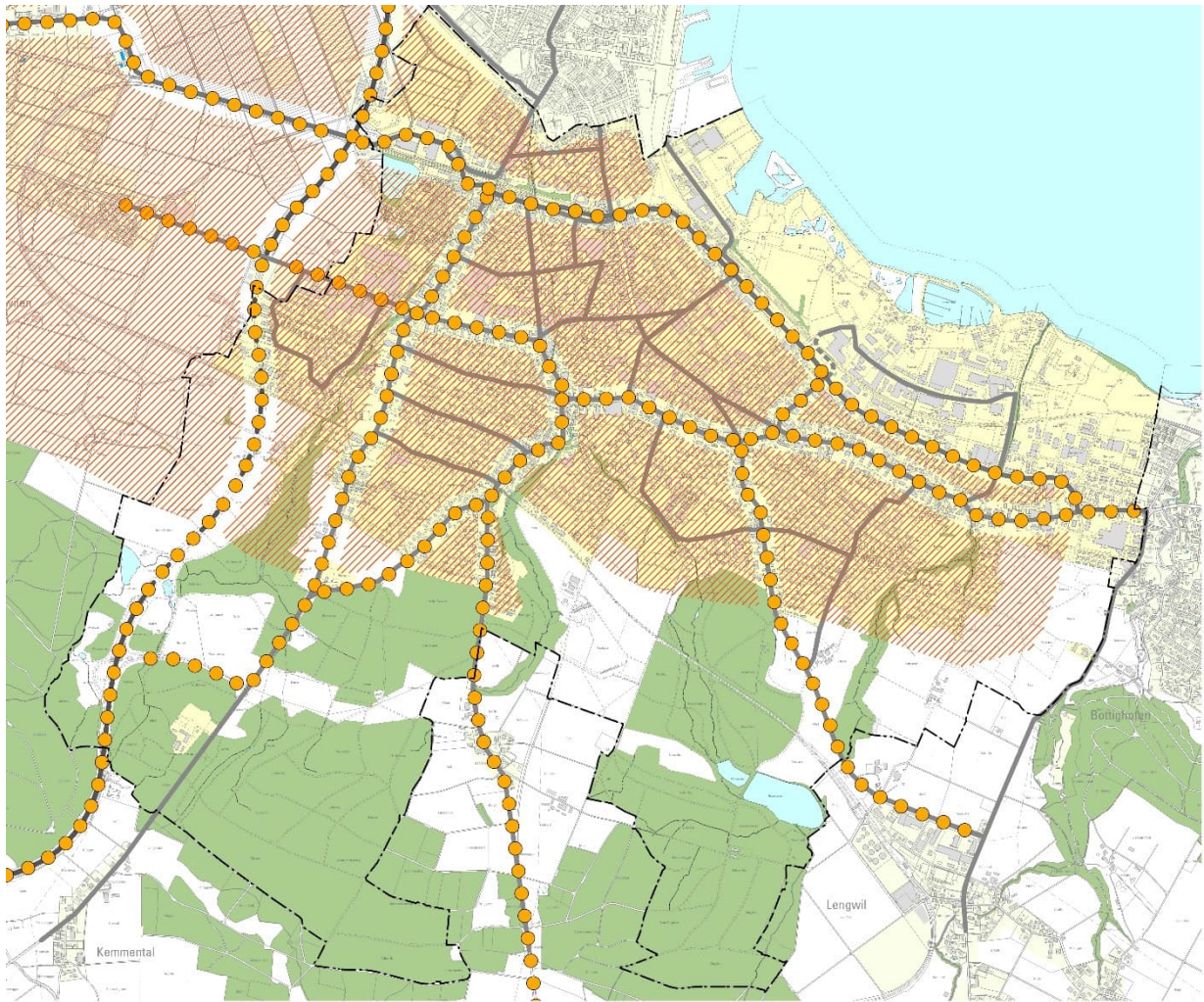
Handlungsrichtlinie

- konsequente Beschilderung in Absprache mit kantonalen Amtsstellen
- Erlass von Lastwagen-Fahrverbot für bestimmte Teilstrecken



KANTON THURGAU
DEPARTEMENT
FÜR BAU UND UMWELT
8500 FRAUENFELD

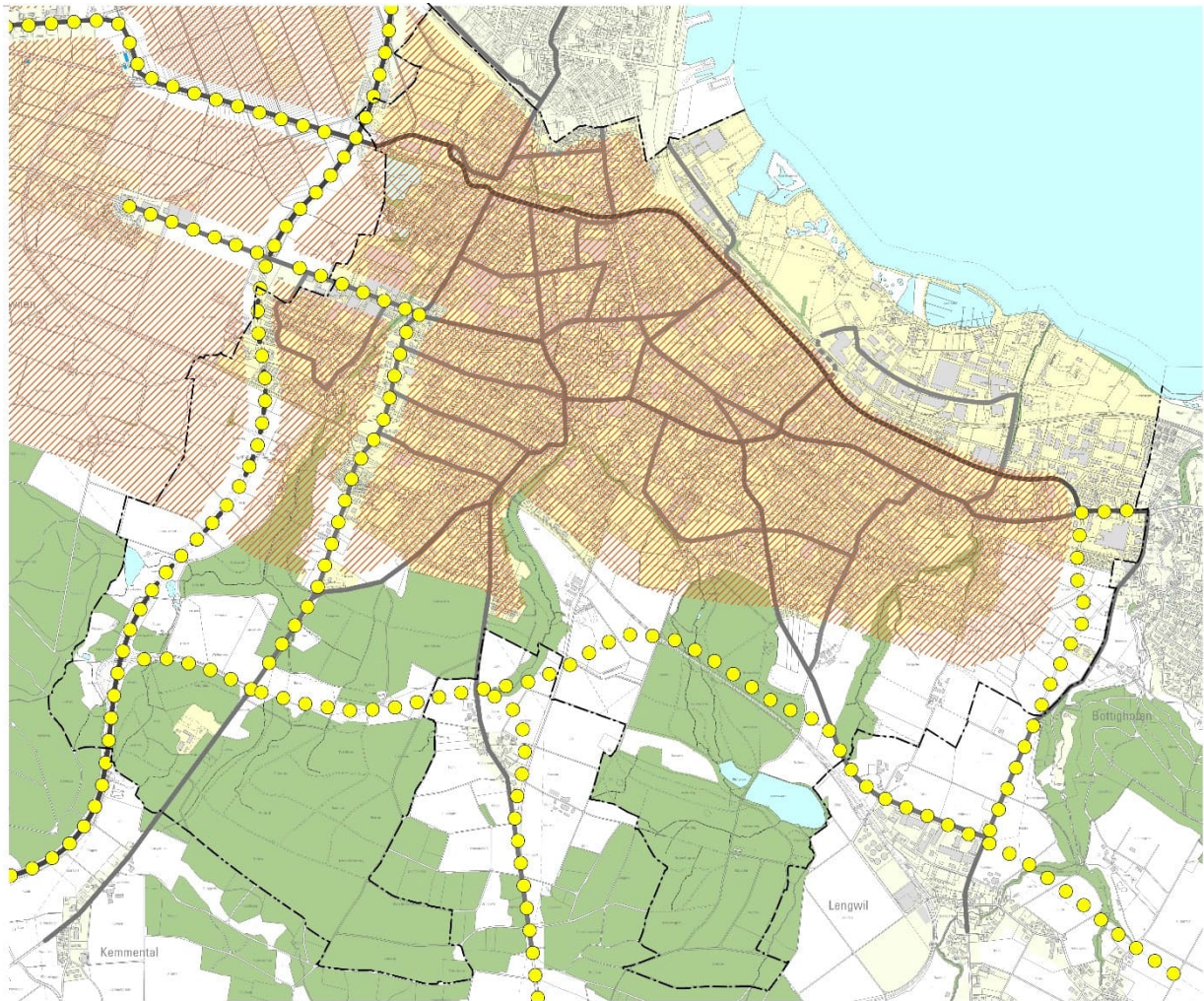
Lastwagenrouten ohne Netzergänzungen (kurzfristig)





Legende

- | | | |
|-------------------|----------------------|--------------------------------|
| Ausgangs-
lege | Richtplan-
inhalt | |
| | | ● ● Lastwagenroute kurzfristig |
| ▨ | | Fahrverbot für Lastwagen |

Lastwagenrouten mit Netzergänzungen (langfristig)



Legende

Ausgangs- lage	Richtplan- inhalt
	 Lastwagenroute langfristig
	Fahrverbot für Lastwagen

Beschluss vom 24. März 2025

01.04.11

Spezialkommission Verkehrsplanung – Einsetzen

Um die Kommunikation und das Verständnis für Strassensanierungen zu verbessern, beauftragte der Stadtrat die Kommunikationsagentur Die Botschafter, St. Gallen. Daraufhin wurde die Broschüre "Strassenraum ist Lebensraum" entwickelt. Aufgrund kontroverser Diskussionen über den Inhalt und den Prozess im Gemeinderat entschied sich der Stadtrat zur Einsetzung einer Begleitgruppe Verkehr, um Lösungen zu erarbeiten. Weiter führte ein Austausch mit Regierungsrat Dominik Diezi zur Empfehlung, eine externe fachliche Beratung hinzuziehen. Wilhelm Natrup, ehemaliger Kantonsplaner Kanton Zürich, würde diese Aufgabe übernehmen.

Um mehr Verständnis für die Verkehrsplanung aus dem Gemeinderat zu erhalten, ist eine umfangreiche Information erforderlich. Eine reine Informationsveranstaltung wird jedoch als nicht zielführend erachtet. Deshalb hat der Stadtrat mit Grundsatzentscheid vom 4. März 2025 beschlossen, dem Büro des Gemeinderats zu beantragen, eine gemeinderätliche Spezialkommission Verkehr einzusetzen. Dieser Spezialkommission könnte der kommunale Verkehrsrichtplan und das grenzüberschreitende Gesamtverkehrskonzept (GGVK) vorgestellt werden. Folgende Themen könnte die Spezialkommission behandeln:

- Fragen an Fachexperten (GGVK und Agglomerationsprogramm)
- Erarbeitung/Diskussion von Vorschlägen

Aufgrund der Komplexität der Thematik soll der Abstand zwischen den Sitzungen nicht zu gross sein und lediglich zwei bis maximal drei Wochen betragen.

Neben dem Stadtpräsidenten und dem Stadtrat Departement Bau wird an den Kommissionsitzungen auch Wilhelm Natrup als externer Berater teilnehmen.

Erwägungen

Das Büro des Gemeinderats ist für die Bestellung von Spezialkommissionen zuständig (Art. 6 Geschäftsreglement Gemeinderat).

Beschluss

1. Die Einsetzung der Spezialkommission Verkehrsplanung wird per 1. April 2025 genehmigt.
2. Die Stadtkanzlei wird beauftragt, die Fraktionen über diesen Entscheid zu informieren, damit die Spezialkommission besetzt werden kann.
3. Mitteilung an
 - Fraktionspräsidenten
 - Michael Schmidt, Leiter Bauverwaltung
 - Sandro Nöthiger, Leiter Tiefbau
 - Caroline Leuch, Leiterin Kommunikation
 - Priska Zingg (Behördenverzeichnis)

Gemeinderat Kreuzlingen

René Knöpfli, Gemeinderatspräsident



Michael Stahl, Sekretär