KANTON AARGAU

DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT

3. Juni 2025

AUSWERTUNGSTABELLEN KOBLENZ

Aus der Vernehmlassung zur Phase 1 des GVK Raum Zurzibiet

1. Einleitung

Die Vernehmlassung zur Phase 1 des GVK Raum Zurzibiet erfolgte in der Zeit vom 11. Dezember 2024 bis 20. Mai 2025. Eingaben wurden bis und mit 25. März 2025 berücksichtigt. Nach dem 25. März 2025 sind keine weiteren Eingaben eingegangen.

Neben der gemeinsamen Stellungnahme mit dem Gemeindeverband ZurzibietRegio hat die Gemeinde Koblenz zusätzliche Dokumente eingereicht: einen separaten Bericht mit weiteren Stellungnahmen sowie detaillierte Tabellen mit Anmerkungen und Fragen zum Synthesebericht und zu den Beilageberichten des GVK Raum Zurzibiet. Der vorliegende Bericht dokumentiert den Umgang mit diesen zusätzlichen Eingaben der Gemeinde Koblenz.

Der tabellarisch strukturierte Bericht und die Tabelle zum Synthesebericht wurden wie folgt beantwortet:

Sowohl der separate Bericht (in eine Tabelle umstrukturiert) als auch die Tabelle zum Synthesebericht wurden kategorisiert nach ihrer Bearbeitungsart: «Zur Kenntnis genommen», «Auswirkungen auf Berichte Phase 1», «Behandlung in GVK Phase 2» sowie «Behandlung ausserhalb GVK». Dadurch können alle Themen zielgerichtet und adäquat beantwortet werden. Um Redundanzen zu vermeiden, wurde wo möglich auf thematisch überschneidende Stellungnahmen verwiesen, die bereits im Rahmen der gemeinsamen Stellungnahme von ZurzibietRegio behandelt wurden. Gewisse eingegangene Hinweise wurden stufengerecht in den Dokumenten der Phase 1 des GVK aufgenommen. Für weitere Anliegen ist eine vertiefende Bearbeitung in der Phase 2 des GVK oder in separaten Planungen oder Organisationen vorgesehen.

Die zutreffende Kategorie wurde jeweils grün markiert. Die Beantwortung und Art der Berücksichtigung sowie Hinweise / Verweise wurden in der rechten Spalte ergänzt:

Zur Kenntnis genommen	Auswirkungen auf Berichte Phase 1	Behandlung in GVK Phase 2	Behandlung ausserhalb GVK	Beantwortung und Art der Berücksichtigung

Die Anmerkungen zu den Beilageberichten wurden zur Kenntnis genommen. Eine detailliertere Prüfung dieser Anmerkungen erfolgt jedoch nicht, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden.

Die im Zuge dieser Auswertung identifizierten Anpassungsvorschläge werden – sofern sie als stufengerecht eingeordnet wurden – im Änderungsmodus in die entsprechenden Dokumente eingepflegt. Dies ermöglicht allen Beteiligten einen transparenten Nachvollzug der vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen.

Die überarbeiteten Dokumente bilden zusammen mit den Erkenntnissen aus allen eingegangenen Stellungnahmen die Grundlage für die weiterführenden Arbeiten in Phase 2 des GVK Raum Zurzibiet.

Hinweis: Gegenstand der Vernehmlassung war der Synthesebericht. Die Beilageberichte sind als Arbeitsinstrumente des Projektteams zu verstehen. Dementsprechend wurden bei «Auswirkungen auf Berichte Phase 1» primär der Synthesebericht überarbeitet. Bei Unstimmigkeiten in den Beilageberichten wurden punktuelle Anpassungen vorgenommen.

Bericht	Kapitel	Stellungnahme original	Zur Kenntnis genommen / Verweis	Auswirkungen auf Berichte Phase 1	Behandlung in GVK Phase 2	Behandlung ausserhalb GVK	Beantwortung und Art der Berücksichtigung
Präambel	Generell 1	Es ist derzeit neben der Einführung des ¼-h-Takts im unteren Aaretal (Turgi-Koblenz) noch ein weiteres Begehren mit Bezug auf die Streckenführung von der Ostschweiz bis nach Basel − die sogenannte WIBA − hängig. Dieses Begehren ist hintanzustellen. Der ¼-h-Takt im unteren Aaretal ist mit höherer Priorität voranzutreiben, denn es ist für das Zurzibiet aus mehreren Gründen wichtig, sich auf diese Sache zu konzentrieren. Während die WIBA als Attraktivitätselement für die Region Zurzibiet durchaus seinen Charme hat, erscheint uns der ¼-h-Takt im unteren Aaretal erstens substanziell für die Steigerung der ÖV-Kapazität und zweitens aus taktischen Überlegungen wichtiger.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.8
Präambel	Generell 1	Deshalb ist ebenfalls von Bedeutung, dass anstelle von «Koblenz» als «Endbahnhof» der Aaretal-Verbindung der Name «Waldshut» stehen muss.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.13
Synthesebericht	Zusammenfassung 1	Mit Start der Phase 2 soll die deutsche Seite (Landkreis Waldshut) sich verbindlich auf gemeinsam festgelegte Ziele zu einem GVK Zurzibiet-Landkreis Waldshut bekennen, um die zukünftigen Herausforderungen im Gesamtverkehr zusammen meistern zu können.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1
Synthesebericht	Zusammenfassung 2	Koblenz erwartet von den Projektverantwortlichen beidseits des Rheins, dass die Lösungsansätze auf deutscher Seite im Detail geprüft und mit den teuren und betreffend Realisierbarkeit fraglichen Ost-Varianten hinsichtlich Verhältnismässigkeit der Mittel und Umweltverträglichkeit verglichen werden, die insbesondere auch die negativen Einflüsse auf die Bevölkerung von Koblenz beinhalten. Dabei sollen auch die einzusetzenden Mittel seitens Kantons mitberücksichtigt werden. Bezogen auf die möglichen Varianten ist speziell zur Umweltverträglichkeit bzw. Lebensqualität ein gesonderter Bericht zu erstellen.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.4
Synthesebericht	Zusammenfassung 3	Koblenz lehnt eine 2-Brücken-Lösung ab. Die Idee erscheint auf den ersten Blick zwar als interessant, allerdings sehen wir schon heute, dass die derzeitigen Knoten in Verbund mit den vor- und nachgelagerten Steuerungsanlagen nicht oder nur schlecht funktionieren. Wie soll es dann möglich sein, je 2 Knoten beidseitig des Rhein in unmittelbarer Nähe zueinander funktional und verkehrsoptimiert zu gestalten? Weiter wären auf der Schweizer Seite zusätzlich mindestens 2 Dorfausfahrten mit zu berücksichtigen, die in dieses Verkehrsregime eingebunden werden müssten. Es stellt sich weiter die Frage, was dann in 30 oder 50 Jahren mit der in die Jahre gekommenen Brücke passieren soll − sollen dann alle Verkehrsströme wieder zurückgebracht werden auf eine Brücke? Müsste man dies dann nicht heute auch schon berücksichtigen?					Bezüglich Standortwahl Rheinquerung siehe Beantwortung Stellungnahme ZBR Nr. 6. Eine abschliessende Variantenbewertung und der Variantenentscheid erfolgen in Phase 2. Der Synthesebericht wird daher nicht angepasst.
Synthesebericht	Zusammenfassung 3	Koblenz wird einen negativen Einfluss auf die Zu- und Ausfahrtsmöglichkeiten unseres Dorfes auf keinen Fall akzeptieren.					Die Position der Gemeinde Koblenz, keinen negativen Einfluss auf die Zu- und Ausfahrtsmöglichkeiten des Dorfes zu akzeptieren, wird zur Kenntnis genommen. Das Anliegen wird als Input für Phase 2 aufgenommen.
Synthesebericht	Zusammenfassung 3	Weiter muss der heute um Platz ringende Langsamverkehr auf Schweizer Seite (aber wohl auch auf deutscher Seite) mit aufgenommen und zufriedenstellend und sicher gelöst werden.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.6
Synthesebericht	Zusammenfassung 4	Koblenz erwartet vom Kanton, vom Landkreis Waldshut und vom Zoll weitere Untersuchungen. So z.B., was es bedeutet, wenn der Zoll Waldshut-Koblenz vornehmlich als Übergang für Ziel-/ Quellgebiet Ost-Aargau und angrenzende Räume genutzt wird mit Berücksichtigung eines Überganges Sisseln und einer dannzumal in Betrieb befindlichen A98.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.2
Synthesebericht	Kapitel 4.1.1	Auf Ebene Kanton wird also davon ausgegangen, dass der Ersatz der Rheinquerung Koblenz vor einer allfälligen Querung in Sisseln realisiert wird. Aufgrund der bisherigen Untersuchungen und Resultate sieht Koblenz mittlerweile eine ernsthafte Gefahr für Fehlinvestitionen, sofern der derzeitige Brücken-Standort durch einen neuen Standort ausgetauscht würde. Wir sehen mit Blick auf Sisseln auch grundsätzlich erhebliche Fehlinvestitionen, wenn man auch Zollhof und Warteräume in Waldshut-Koblenz ausbauen will.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.2
Synthesebericht	Kapitel 4.1.6	Es sind alle Akteure miteinzubeziehen, die sich zu Zollaspekten wie die Reisezeit, die Wahl der Grenzübergänge etc. äussern können.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 1b ZBR
Synthesebericht	Kapitel 5.3	Der Kanton Aargau legt bei den weiteren Verhandlungen mit dem RP Freiburg i.Br. dar, dass für die Problematik der Entflechtung des Verkehrs im Grenzraum keine grossen Studien inkl. Brückenlösung durchgeführt werden müssen. Der Kanton kümmert sich um den anstehenden Tausch der Brücke − dies in Zusammenarbeit mit dem RP-Freiburg i.Br.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.5
Synthesebericht	Kapitel 5.3	Es müssen dabei vor allem die notwendigen Betrachtungen betreffend des Langsamverkehrs eingebracht werden. Für die Schweizer Seite wichtig sind dabei vor allem die Lateralräume für den Langsamverkehr entlang des Rheins, die kreuzungsfrei festgelegt werden müssen.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.6
Situationsanalyse	Kapitel 1.2/1.3	Es muss für die Phase 2 mit Vorzug bei der Planung des GVK der Landkreis Waldshut in die Entwicklung des GVK eingebunden werden. Dies kann notwendigenfalls die Erstellung von Parallelberichten zu laufenden Prozessen bedingen, wofür eine entsprechende Koordinationsgruppe geschaffen werden müsste, welche die Resultate jeweils abgleicht.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.3
Situationsanalyse	Kapitel 2.2 − 2.8 und 3.1	Alle Karten und Datendarstellungen sowie die dazugehörigen Beschreibungen sollen den Raum Landkreis Waldshut mitberücksichtigen und sind einheitlich sowie inhaltlich gleich darzustellen.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.3
Anforderungen Zollbehörden	Kapitel 3.1.1	Das Kapitel 3.1.1 ist zu ergänzen um eine Aussage, dass in der kommenden Phase der Einfluss eines Interventionsstandortes im Raum Sisseln in den zukünftigen Verkehrsströmen mitberücksichtigt wird − ebenso, welchen Einfluss die vollständige Digitalisierung (Zoll DE und Zoll CH) auf die Verkehrsströme haben wird. Wir verweisen damit auch auf die extremen Warentransport-Verschiebungen, die sich 1979 mit Eröffnung des Zollüberganges Stein-Säckingen ergeben haben (siehe dazu auch den Referenz-Bericht «Rheinbrücke Koblenz-Waldshut, Überprüfung vom 24.04.2008» von Bächtold & Moor, Abb. 8, Seite 8). Das LKW-Aufkommen am Koblenzer Zoll war danach erst 1994 wieder auf dem Stand von 1979.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.2 + 10.1.9
Anforderungen Zollbehörden	Kapitel 3.2, Abschnitt 5	In Kapitel 3.2 ist die Herleitung zu vervollständigen mit allen Einflüssen inkl. der daraus allenfalls folgenden Änderung der Rückschlüsse. Ansonsten sollte die Argumentation gestrichen und der auf Seite 7 genannte 2. Punkt bezüglich zu erwartender Verkehrsentlastung entfernt werden. Im Wesentlichen bezieht sich das Kapitel auf die Digitalisierung. Fraglich ist in diesem Zusammenhang auch die Berücksichtigung der vollständigen Digitalisierung (DE und CH). Die Frage stellt sich zudem, ob hier nur der Zustand der Schweizer Digitalisierung berücksichtigt wird.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.9

Bericht	Kapitel	Stellungnahme original	Zur Kenntnis genommen / Verweis	Auswirkungen auf Berichte Phase 1	Behandlung in GVK Phase 2	Behandlung ausserhalb GVK	Beantwortung und Art der Berücksichtigung
Anforderungen Zollbehörden	Kapitel 3.6	Kapitel 3.6 soll ergänzt werden mit einer Zusatzbeurteilung der Situation, welche durch einen zusätzlichen Grenzübergang Sisseln geschaffen wird, bei dem der Anschluss ans Schnellstrassennetz (im Gegensatz zu Koblenz) garantiert ist. Der Zollhof Waldshut ist ausgerichtet auf den Verkehr für die Waren in einen Teil des Ost-Aargaus. Damit würde sich der LKW-Verkehr nach aktuellen Zahlen auf rund die Hälfte reduzieren. Eine Marge die künftige Entwicklung des Raumes Ost-Aargaus berücksichtigend soll eingebaut werden.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.2
Anforderungen Zollbehörden	Kapitel 3.7	Das Kapitel 3.7 kann aus unserer Sicht komplett gestrichen werden. Wenn es jedoch beibehalten wird, muss ausgewogen und mit den richtigen Zahlen argumentiert werden. Weiter wäre bei Erhalt von 3.7 aufzunehmen, dass Massnahmen für die anderen 51%, die nicht im Raum Ost-Aargau landen, geprüft werden sollen. Die derzeitigen Google-Maps-Darstellungen sind als irreführend zu entfernen.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.9
Anforderungen Zollbehörden	Kapitel 4.1	Mit dem 2. Punkt in diesem Kapitel bezüglich der «Erweiterbarkeit der Kapazitäten der Zollinfrastrukturen» über die Lebensdauer der Brücke (ca. 80 Jahre) wird eine logisch nicht nachvollziehbare Verknüpfung geschaffen. Was hat die Lebensdauer der Brücke mit dem Warenverkehr zu tun? Vor allem aber würde damit ein Blankoscheck für den Zoll geschaffen, die Zollanlagen beliebig erweitern zu können bzw. Beteiligte dazu aufzufordern. In Kapitel 4.1 ist der 2. Punkt ersatzlos zu streichen.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.9
Anforderungen Zollbehörden	Kapitel 4.3	In der «Phase 3» wird über «komplett» digitale Prozesse geredet. Dies scheint sich nur auf die Schweizer Digitalisierung zu beziehen. Kapitel 4.3 soll ebenfalls aufnehmen, was es bedeutet, wenn auch die deutsche Seite alle Prozesse digitalisiert hat.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.9
Anforderungen Zollbehörden	Übergreifend	Ein neues Kapitel 5 wird eingeführt mit folgenden Punkten, zu denen sich der Zoll verpflichtet: - Mit der Digitalisierung lässt der LKW-Verkehr sich wieder verteilen. - Der Zoll darf in seiner Zollstrategie nicht Massnahmen anwenden, welche die Gemeinschaftsanlage weiter belasten (z.B. Schliessung Stühlingen oder Wiedererwägung Schliessung von Bargen etc.). - Mit der Digitalisierung werden Verkehrslenkmassnahmen (auch digitale) eingeführt, um den Verkehr grossräumig zu lenken. - Der Warentransport für den Raum Ost-Aargau soll weiterhin den Gemeinschaftszoll nutzen können. - Gemäss Kap. 2.5 der Situationsanalyse sind 49% des Verkehrs Ziel-/Quellverkehr im Ost-Aargau. Die übrigen 51% sollen mit Lenkungsmassnahmen über andere Übergänge geführt werden. - Der Zoll beteiligt sich aktiv an der Erarbeitung eines möglichen neuen Grenzüberganges Sisseln mit der Prüfung eines dortigen Interventionsstandortes.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.2 + 10.1.9
Ersatz Rheinquerung	Einleitend	Koblenz spricht sich explizit gegen eine Rheinquerung östlich des Bahnviaduktes aus. Es sind ausreichend Argumente und Gründe vorhanden, warum diese keine Option darstellen zur jetzigen Mitte-Lösung. Entsprechend sollen auch diese Varianten die Gleichbehandlung der Varianten West und West-West erfahren. Wird trotzdem an den Ostvarianten festgehalten in Phase 2, so ist eine umfassende Abwägung (Kosten-, verkehrstechnisch als auch die Lebensqualität betreffend) mit allen möglichen Lösungsansätzen der Verkehrsentflechtung am jetzigen deutschen Knoten zu prüfen.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.4
Ersatz Rheinquerung	Kapitel 2.1/2.2	Zusatzbericht: Es soll ein Zusatzbericht erstellt werden mit den Einwirkungen auf die Lebensqualität (Wohn- und Erholungsqualität) je nach Variantenwahl der Grenzquerung.					Bezüglich Standortwahl Rheinquerung siehe Beantwortung Stellungnahme ZBR Nr. 6. Eine abschliessende Variantenbewertung und der Variantenentscheid erfolgen in Phase 2. Der Synthesebericht wird daher nicht angepasst.
Ersatz Rheinquerung	Kapitel 2.2	Kapitel 2.2, Punkt 7 ist als primäres Projektziel zu streichen. Des Weiteren ist dem Langsamverkehr (Rad- und Fussverkehr) lateral entlang der ganzen Rheinschiene auf Schweizer Seite mit Berücksichtigung der Entflechtung an den Knoten bzw. Brückenköpfen mehr Gewicht zu geben. Entsprechend ist ein Punkt dazuzufügen oder der bestehende zu ergänzen.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.6
Ersatz Rheinquerung	Kapitel 5.1.3	Das Kapitel 5.1.3 führt aus unserer Sicht dazu, dass weitere verkehrstechnische Aussagen geprüft werden sollen wie z.B., was mit dem Warentransport passiert, falls die A98 vor einer allfälligen Fertigstellung der Baumassnahmen im Zusammenhang mit der neuen Grenzquerung zustande kommt.					Der Wunsch nach Prüfung weiterer verkehrstechnischer Szenarien - insbesondere was mit dem Warentransport passieren würde, falls die A98 vor Fertigstellung der neuen Grenzquerung realisiert würde - wird zur Kenntnis genommen. In Phase 2 des GVK Raum Zurzibiet werden verschiedene Szenarien und deren Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung detailliert untersucht. Dies umfasst auch die Betrachtung unterschiedlicher Realisierungszeitpunkte der A98 und der neuen Rheinquerung sowie die daraus resultierenden Konsequenzen für den Warentransport und die gesamte Verkehrsabwicklung in der Region.
Ersatz Rheinquerung	Kapitel 8.2	Im Kapitel 8.2 sollen Variantenlösungen ähnlich Abb. 42 angestossen werden, damit sich Waldshut mit diesen Varianten parallel zu den von DE favorisierten Ost-Varianten auseinandersetzt. Es sollen Gesamtkostenvergleiche neben den anderen Kriterien aufgenommen werden, damit ein tatsächliches Kosten-/Nutzen-Vergleich möglich wird. Die aus unserer Sicht wenig faktenbasierte Formulierung ist anzupassen und muss den Vergleich von Kosten/Nutzen einer Ost-Variante einbeziehen.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.4
Ersatz Rheinquerung	Kapitel 8.5	In den Ost-Varianten wird in den Abbildungen 43−46 mit einer im Massstab falschen Kreiselgrösse auf Schweizer Boden operiert. Ein Kreisel für LKW müsste derzeit wohl mit einer Grösse im Aussendurchmesser von gegen 50 m gehandhabt werden. Die Darstellung suggeriert auf Schweizer Seite eine Machbarkeit, die aus unserer Sicht platztechnisch jedoch gar nicht möglich ist. Die Idee einer Ampellösung hört sich in erster Linie einschränkend für den Koblenzer Bewohner an. Es ist stossend, dass das heutige − vornehmlich deutsche − Verkehrsproblem in Zukunft zu Lasten der Koblenzer Bevölkerung zu tragen sein wird − neben der unakzeptablen Zusatzbelastung durch Lärm-, Staub- und sonstige Verkehrsemissionen – sowohl im Wohn- wie auch im Erholungsraum. Kapitel 8.5 sei mit korrekten Kreiseldurchmessern zu versehen und mit der Bedingung, dass der Verkehr aus Koblenzer-Sicht an beiden Einbiege-Stellen immer Vorrang hat.					Bezüglich Standortwahl Rheinquerung siehe Beantwortung Stellungnahme ZBR Nr. 6. Eine abschliessende Variantenbewertung und der Variantenentscheid erfolgen in Phase 2. Der Synthesebericht wird daher nicht angepasst.

Bericht	Kapitel	Stellungnahme original	Zur Kenntnis genommen / Verweis	Auswirkungen auf Berichte Phase 1	Behandlung in GVK Phase 2	Behandlung ausserhalb GVK	Beantwortung und Art der Berücksichtigung
Ersatz Rheinquerung	Kapitel 9.1	Es wird in den zentralen Erkenntnissen komplett ausgeklammert, dass auf deutscher Seite Handlungsansätze anderer entlastender Varianten dargestellt werden, die zu untersuchen sind. Konkret gemeint ist der Ansatz Abb. 42 oder Varianten davon. Dies gehört als weiterer Punkt zu den zentralen Erkenntnissen. Kapitel 9.1 ist zu ergänzen mit der Überprüfung des Ansatzes gemäss Abb. 42 oder Varianten davon. Dies soll in Phase 2 erfolgen.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.5
Ersatz Rheinquerung	Kapitel 9.2	Kapitel 9.2 ist in den Mitte-Varianten zu ergänzen, damit Ansätze entsprechend Abb. 42 den Ost-Varianten gegenübergestellt werden. Weiter soll bei den 2-Brücken-Varianten ergänzt werden, dass die Koordination der 4 Knoten speziell betrachtet werden inkl. der Einfahrten von Koblenz-Dorf. Die entsprechenden Ergänzungen bezüglich Langsamverkehr (neuer separater Punkt) und der Erhaltung der Lebensqualität der Koblenzer Bevölkerung ist beizufügen (siehe auch Aussage unter 2.1/2.2).					Bezüglich Standortwahl Rheinquerung siehe Beantwortung Stellungnahme ZBR Nr. 6. Eine abschliessende Variantenbewertung und der Variantenentscheid erfolgen in Phase 2. Der Synthesebericht wird daher nicht angepasst.
Betriebskonzept & Massnahmenansätze	Generell	Die Berichte sind konsequent so anzupassen, damit der Landkreis Waldshut als relevante Grösse mitgenannt − und in den Konzepten (z.B. ¼ h-Takt nach Waldshut und nicht nur nach Koblenz) mitberücksichtigt wird.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1 + 10.1.3 + 10.1.8
Betriebskonzept & Massnahmenansätze	Kapitel 2.2	Wie wird der Landkreis Waldshut verbindlich in den GVK miteinbezogen? Wie wird der Landkreis Waldshut dazu verpflichtet, sich mit Infrastrukturprojekten rund um die Bahn, mit Busverbindungen und mit Infrastrukturbauten betreffend den MV und den Veloverkehr zu befassen und diese umzusetzen?					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1 + 10.1.3
Betriebskonzept & Massnahmenansätze	Kapitel 2.3	Es sind auch Strategien zu prüfen, wie Verkehr, der nicht als Ziel-/Quellverkehr für den Ost-Aargau gilt, gelenkt werden kann. Das Potential ist 51%!					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.12
Betriebskonzept & Massnahmenansätze	Kapitel 3-6	Entweder wird der Landkreis Waldshut in den GVK 'organisch' eingebunden, oder es gibt Parallelberichte, die minimal sicherstellen, dass alle Auswirkungen auf das GVK Zurzibiet mitberücksichtigt sind. Siehe dazu die Anmerkungen von Koblenz in der Anhörungsliste in Spalte H sowie die Kernaussage zum Bericht Situationsanalyse (Kapitel 1.2/1.3), die berücksichtigt werden sollen.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.3, Idee mit den Parallelberichten kommt weiter oben im Dokument bereits vor
Betriebskonzept & Massnahmenansätze	Kapitel 4.2.1	Im Kapitel 4.2.1 und konsequenterweise in allen anderen Bezügen zur Bahnverbindung im Aaretal nach Koblenz, soll in den Berichten Waldshut anstelle von Koblenz als Bahnendstation aufgenommen werden.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.13
Betriebskonzept & Massnahmenansätze	Kapitel 5.1	In Kapitel 5.1 ist aufzunehmen, dass sich der Landkreis Waldshut in gleicher Weise wie das Zurzibiet um die Entwicklung des zukünftigen Verkehrs kümmert. Eine Koordination ist anzustreben.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1 + 10.1.3

Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original-Textpassagen	Neue Textpassagen	Anmerkungen	Zur Kenntnis genommen / Verweis	Auswirkungen auf Berichte Phase 1	Behandlung in GVK Phase 2	Behandlung ausserhalb GVK	Beantwortung und Art der Berücksichtigung
1	1	Zusammen-fassung	5	2	Die Erarbeitung des GVK Raum Zurzibiet erfolgt in zwei Phasen: Die Phase 1 umfasst neben der Auslegeordnung zu den verschiedenen Themen zudem eine Grundlagen- und Situationsanalyse. Der vorliegende Synthesebericht und die Beilagenberichte fassen die Inhalte der Phase 1 zusammen und bilden die Basis für die Phase 2. Die Phase 1 des GVK Raum Zurzibiet erfolgte unter Leitung des Kantons Aargau (Abteilung Verkehr) zusammen mit dem Gemeindeverband Zurzibiet Regio. Die Partner auf der deutschen Seite wurden für die Phase 1 in der Planungsorganisation eingebunden.		Was ist die Grundlage, welche der Landkreis Waldshut für die Phase 2 beisteuert? Welche Verbindlichkeit können wir seitens Deutschlands vor allem bezüglich Shift im Modal-Split erwarten?					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1
2	1	Zusammen-fassung	5	3	In den kommenden Jahrzehnten wird die Region Zurzibiet weiterwachsen.	In den kommenden Jahrzehnten wird die Region Zurzibiet und der Landkreis Waldshut weiterwachsen.	Erneut sind zum Beispiel in Lauchringen grosse Wohngebiete in Erschliessung gegangen. Dies generiert viele Pendler, welche auch in den neuen, zukünftigen Arbeitszentren (PSI-Areal, Brugg Süd Arbeit finden werden.					Die Ergänzung des Landkreises Waldshut wird im Bericht aufgenommen. Hinweis: In Kapitel 2.3 Synthesebericht wird dazu bereits im Detail ausgeführt: "Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Waldshut ist gemäss Prognosen des statistischen Landesamtes gering. Da in den letzten Jahrzehnten jedoch eine dynamischere Entwicklung zu beobachten war als ursprünglich angenommen, sollten diese Prognosen im Rahmen der weiteren Planung kritisch überprüft werden. Eine genaue Einschätzung der künftigen Entwicklung ist wichtig, da sie direkten Einfluss auf die Verkehrsbelastung an den Grenzübergängen hat."
3	1	Zusammen-fassung	5	3	Ziel und Aufgabe des GVK Raum Zurzibiet ist entsprechend eine mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Gesamtverkehrsplanung unter Berücksichtigung sämtlicher Verkehrsträger mit einem Umsetzungshorizont bis 2050.		Wie kann der ModalSplit im Landkreis Waldshut massgeblich beeinflusst werden?					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1
4	1	Zusammen-fassung	5	4	Zentrale Grundlage für die Phase 1 GVK Raum Zurzibiet sind die relevanten Planungsdokumente. Von besonderer Relevanz sind hierbei der kantonale Richtplan, das Strategisches Entwicklungsprogramm des Bundes für den Ausbau der Bahn, der deutsche Bundesverkehrswegeplan 2030 und die kantonale Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU.		Sind die genannten Grundlagen der deutschen Seite für die weitere Planung ausreichend, um den Einfluss und die Möglichkeiten für die Erreichung einer möglichst starken Verschiebung des ModalSplits ausreichend? Nachtrag Abschnitt 5: Inwieweit das Projekt GVK Zurzibiet die übergeordneten Rahmenbedsingungen beeinflussen kann, darf nicht zum vornherein als "äusser gering" eingestuft weren. Letzlich ist die Qualität, resp. die Wichtigkeit der Eingaben der Regio Zurzibiet entscheidend.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.3
5	1	Zusammen-fassung	5&6	6	Die Situationsanalyse zeigt, dass gemäss Zusatzauswertung Nummernschilderhebung Zurzibiet bei 82% aller Fahrten im motorisierten Strassenverkehr, welche ins Zurzibiet ein- und ausfahren, die Quelle oder das Ziel im Zurzibiet selbst liegt, also «hausgemacht» ist. Der Durchgangsverkehr spielt bezogen auf das gesamte Zurzibiet mit 18% eine untergeordnete Rolle. Am Grenzübergang Koblenz sind bezogen auf den Raum Zurzibiet rund zwei Drittel der erfassten Fahrten im motorisierten Strassenverkehr Durchgangsverkehr, rund ein Drittel der Fahrten haben Start oder Ziel im Raum Zurzibiet.		Dies ist die aktuelle Planung. Mit den neuen noch nicht überbauten Baugebieten auf deutscher Seite und den zukünftig neuen Arbeitsräumen Brugg Süd und Würenlingen/Villingen werden auch vermehrt deutsche Pendler diese Zahlen verschieben bzw auch den Pendlerverkehr an der Grenze überproportional zur heutigen Situation weiter beeinträchtigen. Nachtrag Abschmitt 7: Die verkehrlichen Probleme am Grenzübergang Waldshut-Koblenz liegen ausschliesslich beim Brückenkopf auf D-Seite. Hier erfolg der Zusammenschluss von K131 und B34					Die Stellungnahme zu den Erkenntnissen aus der Nummernschilderhebung Zurzibiet wird zur Kenntnis genommen.
6	1	Zusammen-fassung	6	3	Diese Herausforderung erfordert innovative Lösungsansätze und auch Verhaltensänderungen. Damit werden zukünftig verlässliche Reisezeiten und eine gute Erreichbarkeit im Zurzibiet unterstützt. Das Konzept beruht auf den drei Stossrichtungen «Mobilitätslenkung», «Verkehrslenkung / -management» und «Verkehrsangebot» mit folgenden Schlüsselmassnahmenansätzen: / Stärkung der Aaretalachse als leistungsfähigen ÖV Hauptkorridor - Viertelstundentakt Baden – Koblenz / Fokussierung Siedlungsentwicklung auf ÖV-Knoten und –Korridore / Takterhöhung auf Bus-Hauptkorridoren / Verkehrslenkung auf Hauptachsen & Reduktion von Ausweichverkehr / Sichere und komfortable Veloinfrastruktur 1 / Aufwertung Strassenräume, siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrten	Diese Herausforderung erfordert innovative Lösungsansätze und auch Verhaltensänderungen. Damit werden zukünftig verlässliche Reisezeiten und eine gute Erreichbarkeit im Zurzibiet unterstützt. Das Konzept beruht auf den drei Stossrichtungen «Mobilitätslenkung», «Verkehrslenkung / -management» und «Verkehrsangebot» mit folgenden Schlüsselmassnahmenansätzen: / Stärkung der Aaretalachse als leistungsfähigen ÖV Hauptkorridor - Viertelstundentakt Baden – Koblenz / Fokussierung Siedlungsentwicklung auf ÖV-Knoten und –Korridore / Takterhöhung auf Bus-Hauptkorridoren / Verkehrslenkung auf Hauptachsen & Reduktion von Ausweichverkehr / Sichere und komfortable Veloinfrastruktur 1 / Aufwertung Strassenräume, siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrten	Neben den technischen Lösungsansätzen (das Angebot muss stimmen) braucht es eine langfristig aufgesetzte und ständige Kommunikation, welche alle Einwohner beidseitig des Rheins erreicht. Am besten beginnend mit Workshops und aktiver offener Kommunikation über Projektfortschritte, damit die Einwohner abgeholt und die verkehrliche Entwicklung in ihrem Leben einplanen können. Dies kann die erwähnte Verhaltensänderung beeinflussen und schlussendlich bewirken. Was sonst noch? Was Aktionen können dazu führen, dass sich Verhaltensänderungen einstellen? Zusätzlich neu: Zudem fehlt weiters ein Hinweis dass nebst neuen technisachen Lösungen auch mögliche Reduktionen des vorhandenen motorisierten Verkehrs zu einer Lösung beitragen können.					Die Stellungnahme zur Bedeutung von Kommunikation und Einbezug der Bevölkerung wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der Organisation der Phase 2 und dem Einbezug der Bevölkerung wird auf die Beantwortung der "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 1a verwiesen. Der Kanton erachtet den Einbezug der Bevölkerung als wichtig für eine erfolgreiche Umsetzung des GVK und die angestrebten Verhaltensänderungen. Das genaue Vorgehen bezüglich Kommunikation und Partizipation wird in Phase 2 festgelegt.
7	1	Zusammen-fassung	7	1	Konkret wird empfohlen, den Ersatz der Rheinbrücke im Bereich der Variantenfamilie Mitte oder Ost zu realisieren. Zudem wird empfohlen, auch eine Kombination von 2 Brücken zu vertiefen – dies kann beispielsweise bedeuten, eine Brücke für den Fuss-, Radverkehr und gegebenenfalls öffentlichen Verkehr bereitzustellen sowie eine Brücke für den übrigen Verkehr.		Koblenz lehnt jede Variante Ost komplett ab (alle Varianten oberhalb des Viaduktes) und wird in keiner Weise Hand bieten. Koblenz lehnt eine 2 Brückenlösung ab, da es keinen Sinn macht, nebeneinander 2 Brücken zu erhalten. Zudem sieht Koblenz massive gegenseitige Beeinflussungen der 4 Knoten (2 auf jeder Seite) und müssen zu Lasten der Anreiner (in diesem Fall nur Koblenz) gegenseitig geregelt werden.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.3
8	1	Zusammen-fassung	7	2	Die Abklärung der Anforderungen der Zollbehörden für den Grenzraum Kanton Aargau – Baden-Württemberg und die Einordnung der langfristigen Funktionen der zugehörigen Rheinübergänge zeigt, dass die wichtige Funktion des Übergangs Waldshut-Koblenz auch künftig bestehen bleibt.		Seit die Gemeinschaftszollanlage besteht, hat der Zoll mindestens einen Zoll (Bargen) versucht wegzurationalisieren. Aus Optimierungsgründen und weil logischerweise ein Zollzentrum in Waldshut entstanden ist mit hohen Betriebskosten. Nur die starke Gegenwehr der Grenzregionen Bargen hat zu einem Einlenken des Scheiz Zolls geführt. Mit einer allfällig geplanten östlichen Variante im Raum Waldshut fallen wieder sehr hohe Investkosten an. Weitere Zentralisierungversuche seitens Zoll wären nur logisch und Konsequent. Wie wird eine "Verhaltensänderung" seitens des Bundes und Berlins erreicht, solche Änderungen zu Lasten von Kanton und Gemeinden zu unterlassen?					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.2
9	1	Zusammen-fassung	7	2	Für den Ersatzneubau der Brücke Waldshut-Koblenz ist ein Standort näher an der Gemeinschaftszollanlage wünschenswert, damit nach Möglichkeit die Verzollungs- und Kontrollprozesse unmittelbar nach dem Grenzübertritt vollzogen werden können und die Überwachung des öffentlichen Strassennetzes reduziert werden kann.		Dies nur aus Sicht Zoll. Die bestehende Kontrollprozesse funktionieren und sollen weiter automatisiert werden. Dies ist in den Invest-Kosten sehr viel billiger als die aufwändigen komplett neuen Infrastrukturbauten in Zollnähe. Die Frage sei erlaubt: Braucht es den neuen Rheinübergang um den Zollstandort nachträglich zu legitimieren oder geht es nicht vordringlich um die Verkehrszusammenführung K131-B34?					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.9

Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original-Textpassagen	Neue Textpassagen	Anmerkungen	Zur Kenntnis genommen / Verweis	Auswirkungen auf Berichte Phase 1	Behandlung in GVK Phase 2	Behandlung ausserhalb GVK	Beantwortung und Art der Berücksichtigung
10	1	Zusammen-fassung	7	2	.... es aber insbesondere zusätzlichen Warteraum für LKW vor- und nachgelagert zu den Zollprozessen bedarf.		Nur auf deutscher Seite. Auf Schweizer Seite finden sich keine Flächen dafür.					Die Stellungnahme, dass Warteräume auf Schweizer Seite aufgrund des Flächenbedarfs nicht realisierbar seien, wird zur Kenntnis genommen. Die Thematik der potenziellen Warteräume für LKW und deren mögliche Lage wird in Phase 2 untersucht. Dabei werden die räumlichen Gegebenheiten auf beiden Seiten des Rheins berücksichtigt, um praktikable Lösungsansätze für die Zollprozesse und die Verkehrsabwicklung zu finden. Zudem Verweis auf Beantwortung Nr. 41 in diesem Tabellenblatt.
11	1	Zusammen-fassung	7	2	Das Teilprojekt «Ersatz-Rheinquerung» wird gemeinsam durch den Kanton Aargau und die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Land Baden-Württemberg, bearbeitet. Als weitere Akteure werden der Regionalplanungsverband Hochrhein-Bodensee, der Landkreis Waldshut, der Regionalplanungsverband ZurzibietRegio, die direkt betroffenen Gemeinden beidseits der Grenze, das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) und der Zoll Deutschland beigezogen. Der Fokus liegt auf Variantenentscheid, Machbarkeit und Umsetzungsplanung mit dem Ziel, einen Ersatz der Brücke bis ca. 2040 bereitzustellen.	Das Teilprojekt «Ersatz-Rheinquerung» wird gemeinsam durch den Kanton Aargau und die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Land Baden-Württemberg, bearbeitet. Als weitere Akteure werden der Regionalplanungsverband Hochrhein-Bodensee, der Landkreis Waldshut, der Regionalplanungsverband ZurzibietRegio, die direkt betroffenen Gemeinden beidseits der Grenze, das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) und der Zoll Deutschland beigezogen. Der Fokus liegt auf Variantenentscheid, Machbarkeit und Umsetzungsplanung mit dem Ziel, einen Ersatz der Brücke bis ca. 2040 bereitzustellen. Parallel dazu stimmt sich der Kanton Aargau mit dem Landkreis Waldshut über die Entwicklung des ÖV-Angebotes (Bahn, Bus, P+R und B+R) sowie Verbesserungen der Infrastruktur für den Langsamverkehr ab.	Es muss eine Verbindlichkeit seitens des Landkreises Waldshut geben bezüglich der Verschiebung des Modalsplitts geben. Der System-Ansatz soll sein: Deutsche Pendler steigen auf der deutschen Seite auf den ÖV um und Schweizer Pendler auf der Schweizer Seite. Und ebenso wichtig: Beidseitig des Rheins wird das Angebot so attraktiv gestaltet, dass 50%?? der Pendler (Arbeit in der Schweiz) direkt mit dem ÖV zur Arbeit fahren. Klar muss für den Verkehrabnehmer Schweiz sein, dass die deutschen Pendler in ausreichendem Masse und ohne Attraktivitätseinbusse von der Schweizer Seite abgenommen werden. Wie wird diese Verbindlichkeit vom Landkreis Waldshut sichergestellt?					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1
13	1	1.2.	10	1	Für den Ersatz Rheinquerung Waldshut-Koblenz ist ab Phase 2 eine binationale Planung unter gemeinsamer Projektleitung unumgänglich. Der Kanton Aargau und das Regierungspräsidium Freiburg haben die Vorbereitung hierzu bereits aufgenommen (u.a. Verfassen eines gemeinsamen Projekthandbuchs und eines Pflichtenhefts).	Für den Ersatz Rheinquerung Waldshut-Koblenz ist ab Phase 2 eine binationale Planung unter gemeinsamer Projektleitung unumgänglich. Der Kanton Aargau und das Regierungspräsidium Freiburg haben die Vorbereitung hierzu bereits aufgenommen (u.a. Verfassen eines gemeinsamen Projekthandbuchs und eines Pflichtenhefts). Parallel dazu stimmt sich der Kanton Aargau mit dem Landkreis Waldshut über die Entwicklung des ÖV-Angebotes (Bahn, Bus, P+R und B+R) sowie Verbesserungen der Infrastruktur für den Langsamverkehr ab.	Damit eine Abstimmung des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs und die erwünschte Verschiebung im Modalsplitt erfolgt, müssen beidseitig der Grenze die Verkehrssysteme parallel überdacht und entwickelt werden. Ohne eine abgestimmte Verkehrsplanung, welche bis ins Hinterland vom Landkreis Waldshut gedacht werden muss (zumindest Einzugsgebiet DE für Pendler welche die Grenzübergänge Kaiserstuhl bis Laufenburg nutzen um in die Schweiz in den Arbeits-Raum Zürich-Aarau kommen), ist diese Modalsplittveränderung kaum zu erreichen.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1 + 10.1.3
14	1	1.2.	10	2	Parallel zur Erarbeitung des GVK Raum Zurzibiet läuft zwischen dem Kanton Aargau und dem Baureferat Süd des Regierungspräsidiums Freiburg ein separater Prozess bezüglich Umsetzung der bereits definierten - aber noch ausstehenden - Massnahmen aus dem Projekt «Gemeinschaftszollanlage am Rheinübergang Waldshut/Koblenz» von 2011 (vgl. graues Kästchen unten in der Mitte der Abbildung 3).		Danke. Was ist der Zeithorizont der Fertigstellung und Inbetriebnahme?					Zu diesem Thema besteht ein enger Austausch zwischen dem Baureferat Süd des RP Freiburg und der Abteilung Verkehr des Kanton Aargaus. Für die umsetzung der ausstehenden Teilmassnahme kann - wie an der Sitzung der Verkehrskommission Koblenz vom 26.3. erläutert - jedoch noch kein verbindlicher Zeitplan genannnt werden.
15	1	1.3.	10	2	Konkret sollen mit dem GVK Raum Zurzibiet nach der Phase 1 die nachfolgenden Resultate vorliegen: _ Grundgerüst und Funktionalität des Gesamtverkehrssystems bestehend aus verkehrlichem Betriebskonzept und Massnahmenansätzen für das Zurzibiet		Wir können uns natürlich auch parallel dazu ein ähnliches Dokument nur von Deutscher Seite erstellen. Es braucht dann aber eine Schnittstellenbetrachtung aller grenzüberschreitenden Verkehrssysteme. Wer erstellt und führt das?					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1 + 10.1.3
16	1	2.1.	14	2 Pkt	Planungsgrundlagen Phase 1 Deutscher Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030): Im Bedarfsplan der Bundesrepublik Deutschland ist der Lückenschluss der Hochrheinautobahn A98 dem Vordringlichen Bedarf zugewiesen. Für den Abschnitt Waldshut liegt bereits eine regional abgestimmte, ca. 15,5 km lange Vorzugstrasse vor. Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist unter Vorbehalten der formellen Projektierungsschritte für ca. 2035 vorgesehen. _ Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee: Die gemeinsam von den Grenzkantonen und dem Land Baden-Württemberg erarbeitete Verkehrsstudie untersucht die grenzüberschreitenden Verkehrsströme im Raum zwischen Basel und Konstanz, mit besonderem Fokus auf den Strassengüterverkehr. Sie hält an der Bedeutung des Grenzübergangs im Raum Waldshut-Koblenz fest und empfiehlt die Prüfung eines entsprechenden Ersatzes für die heutige Brücke.		Die Planungsgrundlagen der deutschen Seite sind unzureichend und müssen spätestens für die 2 Phase erweitert werden. Es fehlen Zahlen und Entwicklung zu Pendlerströmen. A98 Abschnitt Waldshut fragwürdig (Finanzierung) ob einer grundsätzlich überalterten VerkehrsInfrastruktur in ganz DE! Die Verkehrstudie Hochrhein-Bodensee hält am Grenzübergang Waldshut-Koblenz fest, was gemäss den derzeitigen Auswertungen aus der Nummernschilderhebung KT Aargau 2022 hinterfragt werden muss. Mit der A98 wird die Möglichkeit geschaffen, 31% bis 51% des Warentransport-Verkehrs über eine direkte Autobahnverbindung Sisseln von den Kantonsstrassen zu verbannen, da diese 51% nicht Ziel-/Quellverkehr sind. Siehe Beilagenbericht Situationsanalyse, Kap. 2.5 auf Seite 16. --> INTERPRETATION PRÜFEN!!!! Mit dieser Umlenkung von bis 51% des Warenverkehrs wäre die Verrzollungsanlage Waldshut wohl weitaus ausreichend in ihren jetztigen Ausmassen und teure Infrastrukturbauten würden nicht notwendig sein. Ein Grossteil der eingesparten Mittel können somit konzentriert auf eine hochwertige Verzollungs- und Strasseninfrastruktur in Sisseln verwendet werden. Die Sowieso-Investition für den Sisseln-Übergang würde dann "günstiger". Zusätzlich wäre zumindest auf Schweizer Seite mit einer grösseren Beteilung des Bundes an der Infrastruktur zu rechnen. Aber auf jeden Fall ist anzunehmen, dass die Investitions-Kosten für alle Beteiligten über beide Grenzübergänge tiefer sein werden. Bei der Betrachtung fehlt: Ebenfalls interessant zu wissen wäre der Einfluss auf die Betriebskosten der Zollämter oder auch der Unterhalt der Infrastrukturbauten. Gehört zu Pt.5: Die Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee hat den Standort der Verzollungsanlage als fix gegeben angenommen. Von unserer Seite wird die seinerzeitige Standortfestlegung jedoch als nicht korrekt betrachtet, da ohnen jegliche Rücksicht auf bestehende und künftige verkehrsdflüsse festgelegt. Siehe auch Anforderungen Zoll.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1 + 10.1.3
17	1	2.2.	14	2 Pkt	In sieben sektoriellen Abkommen wie beispielsweise dem Abkommen über den Landverkehr sind Vereinbarungen festgeschrieben, welche für den Waren- und Reiseverkehr von grosser Bedeutung sind. Änderungen im Verhältnis Schweiz-EU oder an einzelnen Abkommen dürften das künftige Verkehrsaufkommen am Zoll massgeblich beeinflussen, sind aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht konkret vorherzusehen (u.a. bestehende Nacht- und Sonntagsfahrverbote, Mautunterschiede, unterschiedliche Mehrwertsteuer etc.).		Beurteilung mit Bezug Warenverkehr und Verzollung auf der Nordseite der Schweizer Grenze in Summe (Verschiebungen zu erwarten durch Maut- oder andere Veränderungen?) und spezififschsomit der Einfluss auf den Grenzübergang Koblenz-Waldshut.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.9

Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original-Textpassagen	Neue Textpassagen	Anmerkungen	Zur Kenntnis genommen / Verweis	Auswirkungen auf Berichte Phase 1	Behandlung in GVK Phase 2	Behandlung ausserhalb GVK	Beantwortung und Art der Berücksichtigung
18	1	2.3	15&16		Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung		Neben den erwähnten Gebieten innerhalb und ausserhalb des Bearbeitungsperimeters fehlen die Region Zürich oder Aarau, welche auch immer mehr Arbeitskapazität einfordern. Nachgewiesenermassen sind nicht unerheblich viele Grenzgänger auch in diesem Räumen tätig. Wie werden diese in der Entwicklung mitberücksichtigt? Da der Arbeitsplatzwachstum im Zurzibiet gegenüber den Arbeitsplatzwachstums ausserhalb des Zurzibietes weniger stark zunehmen wird, wird auch der Pendlerverkehr sowohl aus dem Zurzibiet und dem Raum Waldshut stärker zunehmen und aus dem Perimeter wegführen. Gerade der Pendlerverkehr als Durchgangsverkehr aus dem Landkreis Waldshut wird massgeblich überproportional zum Ziel-/Quellverkehr wachsen. Dieser Umstand ist zuwenig reflektiert im Kapitel 2.3.					Die Entwicklung sowie die Prognosen für die genannten Räume sind bekannt. Die Rolle dieser bedeutenden Arbeitsplatzregionen und die dadurch generierten Pendlerströme aus dem Zurzibiet und dem Raum Waldshut werden in Phase 2 weiter vertieft.
19	1	2.4.2.	17	1	..... Die Daten zur Verkehrsbelastung sind auf deutscher Seite noch nicht vollständig vorhanden.		ok?! wie berücksichtigen in der Antwort - DE muss irgendwie verbindlich in das GVK aufgenommen werden					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1 + 10.1.3
20	1	2.4.2.	18	abb 7	Verkehrsbelastung IST-Zustand 2022		ALLEINE ZOLL- UND NUMMERNSCHILDERHEBUNG WEISEN UNTERSCHIEDLICHE ZAHLEN AUS. AUCH ZB MIT VERKEHRSSTUDIE HOCHRHEIN ZU VERGLEICHEN.					Die Differenz beruht darauf, dass an unterschiedlichen Punkten gezählt wurde. Die Erhebung der Zollbehörde wurde nicht mit der Nummernschilderhebung referenziert.
22	1	2.4.2.	18	2	Beim Schwerverkehr ist der Anteil des Durchgangsverkehrs bezogen auf das Zurzibiet deutlich höher (45% Durchgangsverkehr, 55% Quell-/Zielverkehr (je 27.5%)).		Diese Zahlen stimmen nicht mit den Zahlen aus dem Beilagenbericht Situationsanalyse, Kap. 2.5 auf Seite 16. überein (51%) - hier haben wir 6% weniger. Seite 20 in vorliegenden Bericht (abb 11) zeigt ebenfalls 49%-Verkehr in oder vom Zurzibiet. Auf Seite 20 wird der Schwerverkehr detailliert aufgeteilt. Wobei hier zB ein guter Teil nach Zürich fährt (150 nach Neuenhof), was dann wohl eher gegen einen Übergang Sisslen spricht.					Hier werden unterschiedliche Gesamtmengen bertrachtet: Strassengüterverkehr im Raum Zurzibiet, also der an verschiedenen Orten des Perimeters in den Raum ein- und ausfährt: 45% Durchgangsverkehr und 55% Ziel-/Quellverkehr Strassengüterverkehr am Punkt Grenzübergang Koblenz: 20% zwischen Rheinquerung und Kantonsstrassen, 31% zwischen Rheinquerung und Autobahnanschlüssen und 49% zwischen Rheinquerung in Region Ostaargau Es werden somit unterschiedliche Raumgrenzen (Kordone) betrachtet, daher entstehen unterschiedliche Anteile.
23	1	2.4.2.	21	abb 11	Der Nord-Süd Fernverkehr hingegen wird heute überwiegend über die westlich gelegenen Autobahngrenzübergänge bei Rheinfelden und in Basel, sowie östlich bei Thayngen abgewickelt.	Der Nord-Süd Transit hingegen wird heute praktisch vollständig über die westlich gelegenen Autobahngrenzübergänge bei Rheinfelden und in Basel, sowie östlich bei Thayngen abgewickelt.	Aussage nicht nachvollziehbar! Gemäss abb 11 (S.21) und Text versickern 31% auf die Autobahn und 20% überregional! Uminterpretation: Wenn A98 in Betrieb, kann zwischen 31% bis 51% über Autobahnen geführt werden, so zB über Sisseln. siehe hier lf Nr. 50 betr. Schwerverkehr.					
24	1		21-22	abb12, text	Aufkommen MV 2040/2050 Gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell Aargau (KVM AG) ist auf den Kantonsstrassen bis 2040 eine Verkehrszunahme von 10-30% gegenüber heute zu erwarten. Bei diesem Referenzzustand 2040 des KVM ist der Lückenschluss der A98 auf deutscher Seite bereits berücksichtigt, mögliche Zentrumsentlastungen in Baden und/oder Brugg sind nicht enthalten. Zentrale Annahmen sind zudem das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum in der Region (vgl. Kap. 2.3). Hinweis A98: Auch wenn die A98 im Referenzzustand 2040 des KVM bereits berücksichtigt ist, muss bei der weiteren Planung der Zeitraum bis zur Realisierung der A98 ein möglicher Zustand vor A98 mitgeplant werden. Die Verkehrsinfrastruktur muss also so ausgelegt werden, dass sie sowohl nach als auch vor Realisierung A98 funktioniert. Detaillierte Informationen zur A98 und deren Wirkung auf das Verkehrssystem können dem Beilagenbericht «Situationsanalyse, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung» entnommen werden. Die grössten relativen Verkehrszunahmen sind auf der Nord-Süd-Achse östlich der Aare (K113) sowie auf der Achse entlang dem Rhein (K131) zu beobachten. Diese Zunahme ist primär auf das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum in diesen Gebieten zurückzuführen.		1) Es fehlen gefestigte Zahlen (Bevölkerungswahstum) aus dem Raum Landkreis Waldshut. Diese werden das Bild verändern. Dies wird die Pendlerströme vor allem im Aaretal stark beeinflussen. 2) Es scheint hier noch nicht der Einfluss der erwünschten Modalsplitt-Verschiebung aufgrund der Aktivitätssteigerung im ÖV und LV berücksichtigt zu sein. Ist das so? Wie wird dieser berücksichtigt in der Prognostizierung? 3) Auch ohne A 98 kann mit einem grundsätzlich kleineren Gesamtaufwand nur auf deutscher Seite eine Enflechtung von Grenzverkehr und Lateralverkehr erfolgen. Siehe dazu Beilagebericht Kap. 8.2/S.44/abb42 und entsprechende Anmerkung dazu. Der brückenstandort kann bestehen bleiben. 4) Es sei zu erläutern, warum der Verkehr auf der K131 so stark zunimmt. Weder Bevölkerungs- noch Beschäftigtenwachstum sind diesbezüglich nachvollziehbar. Oder gibt es einen grossen Beschäftigungswachstum im Züribiet? 5) Wie ist der Demographische Wandel berücksichtigt? Werden ehemalige schweizer Arbeitnehmer eher von Arbeitnehmern aus dem Landkreis Waldshut ersetzt? Wie sind solche Verschiebungen berücksichtigt?					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1 + 10.1.3 Verschiedene Strukturdaten, wie auch der demografische Wandel, sind bereits im KVM AG hinterlegt. Eine Aktualisierung und detaillierte Überprüfung dieser Grundlagen erfolgt in Phase 2.
25	1	3.1	23	abb13	Synthese Betriebskonzept und Massnahmenansätze 'Pojektperimeter Zum Bearbeitungsperimeter des Teilprojekts «Betriebskonzept und Massnahmenansätze » gehören die folgenden 20 Gemeinden, die zum Regionalverband Zurzibiet Regio gehören. Im Betrachtungsperimeter sind noch die angrenzenden Regionen insbesondere der süddeutsche Raum enthalten. Darüber hinaus sind die Beziehungen in die Räume Brugg-Windisch und Baden und Umgebung, Richtung Basel und Zürich sowie in den süddeutschen Raum von grosser Bedeutung.		Sowohl in abb13 als auch im dazugehörigen Text werden die benachbarten Regionen (und vor allem der süddeutsche Raum) schwammig mitberücksichtigt. Aufgrund der "besonderen Lage" des Zurzibietes zwischen den grossen Arbeitsräumen auf der Linie Zürich bis Aargau und andererseits dem grossen Ressourcenraum "Landkreis Waldshut" im süddeutschen Raum, ist der Raum für die Gesamtbeurteilung im Betrachtungsperimeter aufzunehmen. Es ist unabdingbar, dass der Landkreis Waldshut sich verbindlich in diesen Prozess mit einbringt - vor allem auch als grosser Nutzniesser Arbeitsgrossraumes Zürich-Aargau. Mit dem zukünftig immer stärker wrikenden Demografiewandel, wird der Durchgangspendelverkehr zusätzlich stärker wachsen als der Pendlerverkehr aus dem Zurzibiet.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1 + 10.1.3
26	1	3.2	24	abb 14 und text	Oberziel: Sicherstellen von Funktionalität des Gesamtverkehrssystems und Verbesserung der Lebensqualität _ Funktionales und zuverlässiges Gesamtverkehrssystem _ Sicherstellung Erreichbarkeit der Siedlung und Gewerbe _ Sicherstellen Anbindung an die Nachbarräume (Baden und Umgebung, Brugg-Windisch und Deutschland) mittels entsprechender Schnittstellen _ Verkehrslenkung auf Hauptachsen und Bereiche ausserhalb des Siedlungsgebiets _ Verträgliche Integration des Verkehrs in die Siedlung wie Reduktion Immissionen (Lärm, Luftqualität) und Reduktion Trennwirkung _ Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden		In den Oberzielen fehlt die Einbindung des Landkreises Waldshuts als Nachbarraum. Für die Grenzquerung ist neben allen anderen Oberzielen für Koblenz vor allem auch die Garantie einer landschaftsnahen und immissionsarmen Lösung kardinal. Auch der einzigartige Naherholungsraum entlang des Rheins soll nicht weiter belastet werden.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.1 + 10.1.3
27	1	3.4	26	3	Betriebskonzept - Mobilitätslenkung --> Modal-Shift -Verkehrslenkung/-Management - Verkehrsangebot		In der Verkehrslenkung ist zwar nachvollziehbar, dass Hauptachsen als Rückgrat des MV grundsätzlich genutzt werden sollen. Allerdings ist zB eine künstliche Verdrängung des Verkehrs Würenlingen-Tegerfelden-Zurzach auf die Hauptachse Aaretal fragwürdig - zumal die neue neue Zentrumsentlastung Zurzach für eben diesen Verkehr gebaut worden ist. Natürlich genutzte Wege sollen auch weiterhin genutzt werden.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme ZBR Nr. 8.2

Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original-Textpassagen	Neue Textpassagen	Anmerkungen	Zur Kenntnis genommen / Verweis	Auswirkungen auf Berichte Phase 1	Behandlung in GVK Phase 2	Behandlung ausserhalb GVK	Beantwortung und Art der Berücksichtigung
28	1	3.4	27	abb 17	Karte Betriebskonzept		In der Karte fehlt der Ausweichverkehr über das Koblenzer Feld und die dadurch belastete Siedlung. Im Staufall an der Grenze führt dies zusätzlich zu grossen Rückstauten aus dem Siedlungsraum von Koblenz Dorf. Der Eintrag "Vermeidung Ausweichverkehr" bzw "Verkehrslenkung auf Hauptachse" sind aus der Karte zu entfernen.					Aufgrund punktueller Überlastungssituationen entstehen in Stausituationen an der Grenze Ausweichfahrten, die zu zusätzlichen Rückstaus im Siedlungsraum von Koblenz Dorf führen können. Diese Situation wird bei der weiteren Bearbeitung des GVK Raum Zurzibiet berücksichtigt. Ein zentrales Anliegen der Verkehrsplanung ist es, solche Ausweichfahrten zu minimieren und den Verkehr auf geeigneten Hauptachsen zu führen, um Wohngebiete zu entlasten. In der Phase 2 des GVK Raum Zurzibiet werden diese Aspekte vertieft untersucht und entsprechende Massnahmen zur Vermeidung von unerwünschtem Ausweichverkehr ausgearbeitet.
29	1	3.5	28		Massnahmenansätze		Die gezeigte Liste ist zu abstrakt. Verweis nach: Beilagenbericht Betriebskonzept und Massnahmen: Kap. 4.4 ist besser zu verstehen. Diese Anmerkungen dort sollen verfolgt werden.					Verweis auf Kapitel 4.4 im Beilagenbericht Betriebskonzept und Massnahmenansätze wird im Synthesebericht ergänzt.
30	1	3.5	29	abb 18	Massnahmenansätze Verkehrsangebot		Erstrückmeldung: - Stärkung Bahnverbindungen muss in Koblenz geteilt werden Richtung Zurzach und Richtung Waldshut - Nach Waldshut gibt es keinen blauen Pfeil. - Es braucht Richtung Landkreis Waldshut ein klares Zeichen, dass die Umsteigesituation beim Bahnhof Waldshut regionalen Charakter hat und entsprechnd prägnant behandelt wird. - "Stärkung" Busverbindungen über den Zoll ist nicht eingezeichnet. Ist unter 4.6 und in abb 13 erwähnt. - Die Velohauptverbindung "verläuft" sich ennet der Grenze. Weiter zu vertiefen. Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz					Bezüglich der geforderten Weiterführung und Taktverdichtung bis nach Waldshut und grenzüberschreitende Buslinien siehe Beantwortung Stellungnahme ZBR Nr. 4. Die Weiterführung der Velohauptverbindungen auf deutscher Seite wird in Phase 2 in Abstimmung mit dem Landkreis Waldshut betrachtet.
31	1	4			Synthese Anforderungen Zollbehörden		Es sind die Anforderungen genannt, geht man davon aus, dass der Zollstandort so erhalten bleibt. Treffen mindestens anteilmässig die Interpretationen zu, wie sie bezüglich Verkehrszahlen gerechnet worden sind unter Pkt 18 dieses Syntheseberichtes, dann sind die Anforderungen zwar gleichbleibend aber führen zu anderen Resultaten in der Ausführung oder Handhabung.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.9
32	1	4	30	1	Synthese Anforderungen Zollbehörden In diesem Kapitel werden die Tendenzen und mögliche Zäsuren analysiert, welche den künftigen Ablauf der Zollprozesse beeinflussen. Auf Basis des wahrscheinlichsten Falls werden die Anforderungen der Zollbehörden an die Infrastrukturen und Immobilien in groben Zügen entsprechend der Planungsstufe dargelegt. Es handelt sich dabei um den «Idealzustand» seitens der Zollbehörden. Die Interessensabwägung und die Detaillierung der Prozesse und Infrastrukturen hat auf Basis des dannzumalig gewählten Brückenstandorts zu erfolgen.		Aufgrund des Beilagenberichtes eher nur Sammlung von Zollanforderungen - keine wirkliche Studie. Man scheint die Vorgaben Zoll als gesetzt zu nehmen. Wie wir darauf reagieren wollen, muss diskutiert werden! Anmerkung: Auch ZBR (Zurzibiet Regio) hatte beim Studium ähnliche Erkenntnisse. Allerdings (wie erwähnt) will ZBR den Fortschritt des GVK nicht behindert wissen durch eine fortlaufende Kritik am Zoll. Frage, ob es mit Side-Letter zum Bericht weiter mitgeführt wird, dass Weiterkommen im GVK nicht gefährdet ist! WICHTIG AUCH FÜR UNS, DA DER GVK EINIGKEIT IN DER REGION ZEIGT, WOHINGEGEND MOMENTAN GLEICHZEITIG FÜR DIE WIBA GEWEIBELT WIRD IN BERN DURCH NATIONAL- UND STÄNDERAT. DAS KANN/WIRD EINFLUSS NEHMEN AUF DEN 1/4H-TAKT IM UNTEREN AARETAL. JE SCHNELLER DER GVK FERTIG, DESTO STÄRKER KANN KANTON UND GEMEINDEVERBAND STARK AUFTRETEN GEGENÜBER BUND. DIESE, MEINE SICHT IST ZU DISKUTIEREN. ANDERE VARIABLEN?					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.8 + 10.1.9
33	1	4.1.1.	30	2	Auf der Zeitachse wird davon ausgegangen, dass der Ersatz des Übergangs Waldshut-Koblenz vor einer allfälligen neuen Querung in Sisseln realisiert wird.		Auf Basis aktuellen 49/31/20-Splitt LKW-Verkehr, wobei "nur" 49 Prozent Ziel-/Quellverkehr Region Ost-Aarau sind, muss Neuargumentation aufgebaut werden für schnellere Realisierung Sisseln (in Verband mit A98). - DE dazu bringen, die "zentrale" Entflechtung beim bestehenden Zoll realisieren - DE dazu bringen, dass sie verstehen, dass auch für sie Vorteil für Entlastung LKW-Verkehr gross ist. - Besser unsinnig grosser Mittelaufwand von Waldshut in Sowieso-Projekt Sisseln einbringen - Es profitieren Kanton, WT, Landkreis Waldshut und die beiden Zollstellen (einzig Betrieb beider Zollanlagen könnte teurer werden) - und auch für uns - wir müssen uns üblicherweise an jeglichen Arten von Kosten beteiligen im Srassenbau (nach Kostenteiler Kt) Mindset ZBR(Repla)/Kt/Landkreis Waldshut ändern.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.2 + 10.1.5
34	1	4.1.2.	31		Digitalisierung der Zollprozesse Die Digitalisierung der Zollprozesse erfolgt etappiert unter Berücksichtigung der jeweilig nationalen und europäischen Rahmenbedingungen mit entsprechendem Zeitbedarf. Die Immobilien und Infrastrukturen sind so auszulegen, dass sie kompatibel sind mit den heutigen Prozessen, mit einer Weiterentwicklung im Digitalisierungsgrad,wie auch mit komplett digitalen Prozessen. Die Digitalisierung führt grundsätzlich zu einer Beschleunigung der Zollprozesse, jedoch wird keine massgebende Verkehrsentlastung des Übergangs Waldshut-Koblenz erwartet. Die räumliche Bindung zwischen Gemeinschaftszollanlage und Rheinquerung Waldshut-Koblenz bleibt auch unter Berücksichtigung der Digitalisierung infolge notwendiger Kontrollinfrastrukturen bestehen.		Parallel zur Digitalisierung des Zolls sollen weitere digitale Verkehrslenkungsmassnahmen für LKW-Verkehr geprüft werden. Reicht Google-Maps und Konsorte aus oder braucht es weitere Steuerungs-Digitalisierung Verkehr?					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.9
35	1	4.1.5.	31	3	Aus verkehrlicher Sicht sind jedoch gewisse Distanzen und Warteräume zwischen Gemeinschaftszollanlage und Grenzübertritt notwendig. Dies wird sich mit der Digitalisierung infolge schnellerer Abwicklung der Warenverzollungsprozesse akzentuieren (ausgeprägtere Morgenspitze Einreise CH). Entweder wird somit vor dem Zollprozess ein grösserer Warteraum eingerichtet und mittels des Verzollungsprozesses eine Verkehrsdosierung eingerichtet oder die Warenverzollung geschieht unabhängig, digital und schnell und zwischen der Gemeinschaftszollanlage und dem Grenzübertritt wird eine hinreichend grosse Aufstellfläche vorgelagert zu einer Verkehrsdosierung vorgesehen. Aktuell wird die öffentliche Strasse zwischen Gemeinschaftszollanlage und Grenzübertritt als Aufstellfläche für Lastwagen genutzt, was den übrigen Verkehr beeinträchtigt.		Grosse, zusätzliche Warteräume für Digitalisierung. Nachvollziehbar, dass es sich akzentuieren kann. Frage bei Verschiebung nach Sisseln: Auch dort braucht es dann Warteräume.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.2 + 10.1.9

Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original-Textpassagen	Neue Textpassagen	Anmerkungen	Zur Kenntnis genommen / Verweis	Auswirkungen auf Berichte Phase 1	Behandlung in GVK Phase 2	Behandlung ausserhalb GVK	Beantwortung und Art der Berücksichtigung
36	1	4.1.5.	32	4	Die Allokation der Zoll- und Verkehrsinfrastrukturen sind nach Möglichkeit so zu wählen, dass sämtliche Kontrollprozesse vor der ersten Abzweigung auf dem öffentlichen Strassennetz durchgeführt werden können.		unverständlich. Erläutern.					Fahrten mit verzollten Waren (zwischen Zoll und Grenzübergang) sollten möglichst einfach überwacht werden können. Somit ist es aus Zoll-Sicht am besten, wenn keine Abzweigung auf dem öffentlichen Strassennetz zwischen Zoll und Grenzübergang besteht und somit gar keine andere Möglichkeit verfügbar ist, als nach der Verzollung mit der verzollten Ware die Grenze zu queren.
37	1	4.1.6.	2	2	Da davon auszugehen ist, dass der Warenverkehr in Zukunft infolge des Wirtschaftswachstums und gesellschaftlicher Trends nicht abnehmen wird, ist prospektiv eine Ausweitung der Flächen vor der Gemeinschaftszollanlage und/oder in der Gemeinschaftszollanlage und/oder nach der Gemeinschaftszollanlage erforderlich, um ein ordentliches Lastwagenmanagement gewährleisten zu können und die Reisezeitverluste der motorisierten Verkehrsteilnehmenden in einem wirtschaftlich verträglichen Rahmen halten zu können.		Man akzeptiert grundsätzlich die Anforderungen der Zollbehördern ohne die Sinnhaftigkeit gross zu prüfen. Man hinterfragt den Standort nicht und geht davon aus, dass die Fuhrunternehmer "glücklich" mit dem Zoll Koblenz sind. Reisezeitverluste: Welches sind die bestimmenden Faktoren für einen Fuhrunternehmer für die Streckenwahl? Zeit (Kosten für Lohn und Betriebszeit), km (Treibstoff), km (Maut). Aussagen dazu fehlen - in der Untersuchung. Wie können sich die (Fuhr-) Unternehmen dazu vernehmen lassen - auch generell zum GVK? Wer kümmert sich um die (volks-) wirtschaftliche Komponente - auch bei Kanton? Untersuchung bei Fuhrunternehmern und Wirtschaft Einfliessen lassen spätestens in 2ter Phase.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.9
38	1	4.1.7.	32	1	Allokation der Gemeinschaftszollanlage Die Allokation der Gemeinschaftszollanlage ist unter Respektierung des angrenzenden aktuellen und prospektiven Strassennetzes sowie den gefahrenen Routen des Schwerverkehrs passend.		Auf den Grenzraum Waldshut-Zurzibiet bezogen mag das stimmen. Mit den Interpretationen des Verhältnisses Ziel-/Quellverkehr zu Durchgangsverkehr (49% zu 51%), wie sie derzeit zugrunde STIPULIERT werden auch. Siehe auch 2/2.5/16/3 (Pkt 14 von Liste 2) oder 1/2.1/14/2.Bulletpoint (Pkt 16 dieser Liste) und weitere					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.9
39	1	4.1.8.	32	1	Das Verkehrsnetz und die Zollinfrastrukturen sind in der Annahme zu dimensionieren, dass auch künftig die Mautunterschiede zwischen der Schweiz und Deutschland bestehen bleiben. Die logistische Attraktivität des Übergangs Waldshut-Koblenz bleibt somit auch künftig bestehen.	Das Verkehrsnetz und die Zollinfrastrukturen sind in der Annahme zu dimensionieren, dass auch künftig Kriterien wie Mautunterschiede zwischen der Schweiz und Deutschland oder auch Fahrzeitunterschiede zu alternativen Routen bestehen. Die logistische Attraktivität des Übergangs Waldshut-Koblenz bleibt auch künftig bestehen.	Aussage nicht nachvollziebar. Was (Berichte, Untersuchungen) ist die Basis dazu? Warum haben nur Mautunterschiede einen Einfluss auf die Zollwahl? Welche Kriterien wählen Fuhrunternehmer? Siehe auch Pkt 37 dieser Liste.					
40	1	4.2.2.	33		Ersatz Rheinquerung Waldshut-Koblenz möglichst nahe an der GemeinschaftszollanlageWaldshut _ Reise- und Warenverkehr nach Möglichkeit am gleichen Standort / mitgleichem Personal		geht nicht mit den von Koblenz akzeptierten Übergängen. Funktioniert nur, wenn das Gewerbegebiet bei Mitte-Varianten umgenutzt wird.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.4 + 10.1.9
41	1	4.3	36	Pkt.3 & 4	Kapazitäten und Lastwagenmanagement Die Kapazität der Zollinfrastrukturen orientieren sich an den Verkehrsinfrastrukturen und den zugehörigen Verkehrsmengen. Es wird davon ausgegangen, dass das Schweizer Strassennetz nicht ausgebaut wird. Die Asymmetrie der Strassenkapazitäten zwischen Deutschland und der Schweiz wird sich mit dem Bau der A98 weiter akzentuieren. Um die Überlastung des Strassennetzes zu vermindern, ist sowohl heute und noch deutlicher in Zukunft eine Ausweitung der Warteräume vor- und nachgelagert zu den Verzollungsprozessen erforderlich. Die Stossrichtungen lassen sich wie folgt zusammenfassen: _ Auslegung der Infrastrukturen und Immobilien unter Berücksichtigung der Nutzungsdauer (ca. 80 Jahre) so, dass eine volle Auslastung der bestehenden Strasseninfrastruktur in der Schweiz (eine Spur pro Richtung für den motorisierten Verkehr auf der Brücke) als kapazitätsbestimmende Grenze angenommen wird. _ Schaffung von Möglichkeiten der Lastwagendosierung ab der Gemeinschaftszollanlage Richtung Schweiz für die Spitzenstunden, insbesondere nach erfolgter Digitalisierung. _ Gesteuerter Knoten auf Seite Schweiz Richtung Deutschland zur Vermeidung von Verkehrsüberlastungen auf der Brücke oder in der Zollanlage. _ Schaffung von zusätzlichen Flächen bei der Gemeinschafts-zollanlage und Vergrösserung des Warteraums / Lastwagen-Stellplätze beidseits des Rheins, insbesondere in Deutschland (aufgrund Sonntags-fahrverbot in beiden Ländern und dem Nachtfahrverbot in der Schweiz).		Koblenz akzeptiert keine weiteren verkehrsbeschränkenden gesteuerten Knoten - vor allem nicht an Stellen, wo die Ausfahrten Koblenz Dorf direkt betroffen wären. ??????? Warteräume auf Schweizerseite sind nicht nachvollziebar. Warum? Wo sollen diese sein? Entlang der K131 Richtung Döttingen/Würenlingen? Erläutern!					Die ablehnende Haltung der Gemeinde Koblenz gegenüber gesteuerten Knoten, insbesondere an Stellen, wo die Ausfahrten Koblenz Dorf direkt betroffen wären, wird zur Kenntnis genommen. Das Anliegen wird in Phase 2 behandelt. Die fehlende Nachvollziehbarkeit des Bedarfs von Warteräumen auf Schweizer Seite und deren mögliche Lage (beispielsweise entlang der K131 Richtung Döttingen/Würenlingen) wird ebenfalls zur Kenntnis genommen. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Bedarf für Warteräume in erster Linie auf der deutschen Seite besteht und der Text entsprechend formuliert ist. Bereits heute ist die Stadt Waldshut-Tiengen deutlich stärker belastet durch wartenden Schwerverkehr, welcher Restriktionen auf Seite Schweiz abwarten muss. An einzelnen Tagen - Tagen, welche Feiertage in Baden-Württemberg sind, jedoch nicht im Aargau - besteht jedoch auf Seite Aargau für den Schwerverkehr ein Bedarf an Wartemöglichkeiten. Das Anliegen wird in Phase 2 behandelt.
42	1	5.2	39	6	Als Basis für die Varianteneingrenzung wurden folgende Ziele für den Ersatz der Rheinquerung festgelegt: _ Sicherstellung der langfristigen Funktionalität der Rheinquerung _ Verbesserung der Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsträger _ Erhöhung der Verkehrssicherheit _ Effiziente Zollabwicklung _ Siedlungs-, umwelt- und landschaftsverträgliche Lösung _ Zukunftsfähige Infrastruktur (vor und nach Lückenschluss A98) _ Nach Möglichkeit Erhalt der bestehenden Strassenbrücke		Im Falle Koblenz (einzige betroffene Wohn- und Erholungszonen), dürfen weder die Immissionen auf die Wohnzohnen und die Erholungszonen entlang des Rheins mehr belastet werden als heute schon ausgeführt, noch dürfen keine "sichtverschmutzenden" Schutzelemente die Attraktivität von Wohn- und Erholungszone vermindern.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.4
43	1	5.3	39	2.pkt	Randbedingungen _ Auf Seite des Landkreises Waldshut muss der Ersatz der Rheinquerung aufwärtskompatibel zu einer Situation mit Lückenschluss A98 sein. Da der Zeitplan Lückenschluss A98 noch unscharf ist, ist der Ersatz der Rheinquerung für beide Szenarien (vor/nach Lückenschluss A98) zu planen. Im Vordergrund steht keine Kapazitätserweiterung, sondern eine Optimierung der Verkehrsabläufe.		In der Konsequnez lässt diese Aussage nur noch die Entflechtung direkt beim derzeitigen Knoten auf deutscher Seite zu. Lösungsansatz: siehe Teilbericht 4, Pkt 23					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.5
44	1	5.3	40	5.pkt	_Bei allen Varianten ist nach Möglichkeit die Weiternutzung der bestehenden Brücke für den Fuss- und Radverkehr anzustreben.		Hört sich ja nett an, führt in der Konsequenz zu 2 Knoten beidseitig des Raums. Verknüpfung / Verschaltung untereinander kompliziert- auf jeden Fall aufwändiger.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.4

Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original-Textpassagen	Neue Textpassagen	Anmerkungen	Zur Kenntnis genommen / Verweis	Auswirkungen auf Berichte Phase 1	Behandlung in GVK Phase 2	Behandlung ausserhalb GVK	Beantwortung und Art der Berücksichtigung
45	1	5.3.	40	2	Neben den Randbedingungen aus den anderen Teilprojekten sind auch so genannt No-Go-Kriterien zu beachten. Im Sinne einer stufengerechten Planung und einer ergebnisoffenen Varianteneingrenzung wurde im Projektteam entschieden, diese Kriterien nicht bereits von Beginn an zu streng in die Eingrenzung einzubeziehen. Eine Gesamtabwägung, ob und wie stark in gewisse Schutzobjekte einzugreifen ist, kann erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgenommen werden. Die folgende Auflistung bezeichnet Themen, welche sich aus Sicht des Bearbeiters zu einem späteren Zeitpunkt zu No-Go Kriterien entwickeln könnten: _ Umgang mit diversen Schutzgebieten (vgl. Beilagenbericht «Rheinquerung» Abbildung 9). _ Denkmalschutz, Umgang mit bestehender Brücke _ Eingriffe in das Verkehrsnetz, Funktionalität der Zu- und Abflüsse Rheinquerung (Verkehrsablauf) _ Umgang mit bestehender Zollinfrastruktur/-abläufen, insbesondere Gemeinschaftszollanlage Warenverkehr _ Verhältnismässigkeit der Kosten Für den Nachweis der Standortgebundenheit ist eine Gesamtabwägung unter Berücksichtigung all dieser Kriterien nötig.	Neben den Randbedingungen aus den anderen Teilprojekten sind auch so genannt No-Go-Kriterien zu beachten. Im Sinne einer stufengerechten Planung und einer ergebnisoffenen Varianteneingrenzung wurde im Projektteam entschieden, diese Kriterien nicht bereits von Beginn an zu streng in die Eingrenzung einzubeziehen. Eine Gesamtabwägung, ob und wie stark in gewisse Schutzobjekte einzugreifen ist, kann erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgenommen werden. Die folgende Auflistung bezeichnet Themen, welche sich aus Sicht des Bearbeiters zu einem späteren Zeitpunkt zu No-Go Kriterien entwickeln könnten: _ Umgang mit diversen Schutzgebieten (vgl. Beilagenbericht «Rheinquerung» Abbildung 9). _ Denkmalschutz, Umgang mit bestehender Brücke _ Eingriffe in das Verkehrsnetz, Funktionalität der Zu- und Abflüsse Rheinquerung (Verkehrsablauf) _Eingriffe in oder starke Mehrbelastung von Wohngebieten _ Umgang mit bestehender Zollinfrastruktur/-abläufen, insbesondere Gemeinschaftszollanlage Warenverkehr _ Verhältnismässigkeit der Kosten Für den Nachweis der Standortgebundenheit ist eine Gesamtabwägung unter Berücksichtigung all dieser Kriterien nötig.	Dieses für Koblenz geltende NoGo-Kriterium ist im Bericht zwingend aufzunehmen.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.4 Eine zusätzliche Belastung von Siedlungs- und Naherholungsgebieten wird grundsätzlich nicht unterstützt und hat dadurch No-Go-Charakter bei einer Variantenbeurteilung. Diese Aspekte werden bei der weiteren Variantenbeurteilung in Phase 2 des GVK Raum Zurzibiet berücksichtigt.
46	1	5.4.	40	1, 2pkt	_ Erstellung eines Kriterienkatalogs (Arbeitsgrundlage): Es wurde ein umfassendes Bewertungsraster entwickelt, welches die vier Hauptkriterien Mobilität, Zoll, Natur/Umwelt/Raum sowie Ressourceneinsatz / Umsetzung mit zahlreichen Sekundärkriterien berücksichtigt. Auch diese Aspekte weisen teilweise eine hohe Relevanz auf (bspw. Beeinträchtigung der Siedlungsqualität oder Eingriffe in gebaute Strukturen / private Grundstücke etc.) und sind in der weiteren Planung vertieft zu betrachten und zu beurteilen.		Leider fehlen in der Betrachtung "Zoll" die Aussagen und Beurteilungen, welche von Logistikern/Fuhr-/Unternehmungen beurteilt sind und die Wirtschaftlichkeit betrachten. Dies mag für die Variantenbewertung in einem 1sten Schrtt ausreichend gewesen zu sein, muss jetzt aber zwingend nachgeholt werden. Volkswirtschaftliche Betrachtung/Beurteilung. ?????					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.9
47	1	5.5.1.	44	2pkt	Die Variantenfamilien Ost (O) und Mitte (M) zeigen das grössere Potenzial für eine zukunftsfähige Lösung als die Variantenfamilien West-West (WW) und West (W). Sie bieten eine bessere Balance zwischen verkehrlicher Funktionalität, Umweltverträglichkeit, Ressourceneinsatz und Realisierbarkeit. Doch bestehen auch bei diesen Variantenfamilien Herausforderungen.		gemäss abb25, S42 scheinen alle Mittevarianten besser zu sein als die Ostvarianten. Weiter stellen wir fest, dass der Ersatz zusammen mit M6 offensichtlich sehr gut beurteilt wird. Gerne möchten wir diese Liste mit dem derzeitigen Stand erhalten. Wir wollen verstehen, wie beurteilt worden ist. Vor allem wollen wir sehen, wie sich die Beurteilung in Zukunft verschieben könnte. Detaillierte Liste mit allenKriterien zukommen lassen. Zu Abbdg 27 siehe Kommentar bei lfNr. 25 Bericht 04, Ersatz Rheinquerung.					Die Stellungnahme zur detaillierten Bewertungsmatrix und den Variantenbewertungen wird zur Kenntnis genommen. Die Bewertungsmatrix stellt gemäss Kapitel 5.4 des Syntheseberichts eine erste Arbeitsgrundlage für die Fachbüros und somit eine grobe Bewertung auf Stufe der Phase 1 dar. Es handelt sich hierbei um eine erste Einschätzung, um vielversprechende Varianten für die Vertiefung zu identifizieren. In Phase 2 des GVK Raum Zurzibiet wird diese Matrix aktualisiert und für die Weiterbearbeitung verfeinert. Dazu wird die detaillierte Bewertungsmatrix unter den Projektbeteiligten offengelegt und diskutiert. Dies ermöglicht einen transparenten Vergleich der Varianten und ein besseres Verständnis der Bewertungskriterien und ihrer Gewichtung.
48	1				Empfehlungen für das weitere Vorgehen Die Phase 2 Ersatz Rheinquerung Waldshut-Koblenz wird gemeinsam durch den Kanton Aargau und das Regierungspräsidium Freiburg bearbeitet. Folgende Empfehlungen werden für diese Phase gegeben: _ Weiterentwicklung der Variantenfamilie Mitte: / Vertiefte Untersuchung der Variantenfamilie Mitte und Optimierung hinsichtlich Verkehrsflusses, Umwelt- und Siedlungsverträglichkeit sowie Zollprozesse. _ Weiterentwicklung der Ost-Varianten: / Vertiefte Untersuchung der Variantenfamilie Ost unter besonderer Berücksichtigung von Massnahmen zur Minimierung der Eingriffe in Schutzgebiete, zur Steigerung der Akzeptanz im Siedlungsraum und zur Optimierung der Knoten - Nachweis Standortgebundenheit. _ Weiterentwicklung von Kombinationsmöglichkeiten: / Vertiefte Prüfung von Zwei-Brücken-Lösungen. Hierbei ist zu untersuchen, ob und wie Kombinationslösungen zur Minimierung von Umweltauswirkungen beitragen können. _ Verkehrsbelastungen und Knotengestaltung: / Detaillierte Analyse der Verkehrsbelastungen an den Knoten unter Berücksichtigung der Szenarien vor/nach Lückenschluss A98. / Sorgfältige Klärung der Knotengestaltung im Zu- und Abfluss der Rheinquerung beidseits der Grenze.	Empfehlungen für das weitere Vorgehen Die Phase 2 Ersatz Rheinquerung Waldshut-Koblenz wird gemeinsam durch den Kanton Aargau und das Regierungspräsidium Freiburg bearbeitet. Folgende Empfehlungen werden für diese Phase gegeben: _ Weiterentwicklung der Variantenfamilie Mitte: / Vertiefte Untersuchung der Variantenfamilie Mitte und Optimierung hinsichtlich Verkehrsflusses, Umwelt- und Siedlungsverträglichkeit sowie Zollprozesse. _ Weiterentwicklung der Ost-Varianten: / Vertiefte Untersuchung der Variantenfamilie Ost unter besonderer Berücksichtigung von Massnahmen zur Minimierung der Eingriffe in Schutzgebiete, zur Steigerung der Akzeptanz im Siedlungs - und Erholungsraum und zur Optimierung der Knoten - Nachweis Standortgebundenheit. _ Weiterentwicklung von Kombinationsmöglichkeiten: / Vertiefte Prüfung von Zwei-Brücken-Lösungen. Hierbei ist zu untersuchen, ob und wie Kombinationslösungen zur Minimierung von Umweltauswirkungen beitragen können. _ Verkehrsbelastungen und Knotengestaltung: / Detaillierte Analyse der Verkehrsbelastungen an den Knoten unter Berücksichtigung der Szenarien vor/nach Lückenschluss A98. / Sorgfältige Klärung der Knotengestaltung im Zu- und Abfluss der heinquerung beidseits der Grenze.	Da die beiden heute für Koblenz zwingenden NoGo-Kriterien (keine zusätzlichen Immissionen im Wohn-und Erholungsgebiet von Koblenz, sowie keine Bauten, welche für Koblenz attraktivitätsreduzierend wirken könnten) aufgenommen sind, (vor allem wirkend bei Pkt2), ist der Arbeitsauftrag an Kt. Aargau und RP Freiburg nicht ausreichend formuliert. Nicht akzeptable Ausgangslage.					Die Stellungnahme zu den No-Go-Kriterien für Koblenz wird zur Kenntnis genommen. Einschub des "Erholungsraums" wird im Synthesebericht ergänzt. Eine zusätzliche Belastung von Siedlungs- und Naherholungsgebieten wird grundsätzlich nicht unterstützt und hat dadurch No-Go-Charakter bei einer Variantenbeurteilung. Die Schutzwürdigkeit der Siedlungs- und Erholungsgebiete wird bei der Bewertung und Weiterentwicklung der Varianten in Phase 2 berücksichtigt.
49	1	2.4.2.	20	unterhalb Abd 10	Für den Schwerverkehr hat der Grenzübergang eine regionale bis überregionale Bedeutung. Bei der Hälfte derFahrten handelt es sich um Ziel-undQuellverkehr innerhalb der Region Ostaargau (49%). 20% verkehren zwischen Waldshut-Koblenz und Kantonsstrassen ausserhalb der Region und 31% zwischen der Waldshut-Koblenz und den Autobahnanschlüssen.		Die Aussage ist so nicht nachvollziehbar. Für die Region Ostaargau (Baden/Brugg) ist für den Schwerverkehr der Grenzübergang WT-Ko nicht zwingend. Eine Erreichbarkeit aus Osten (Schaffhausen) ist ebensogut vollstandig über Autobahn möglich.					Verweis auf "Auswertetabelle ZBR & DE" Stellungnahme Nr. 10.1.12

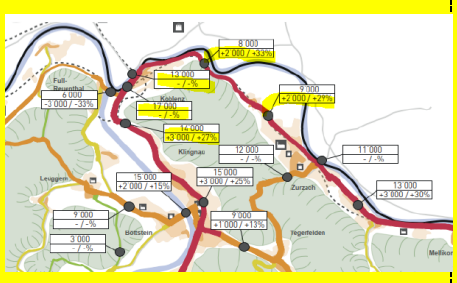
02_Beilagenb. Situationsanalyse

Liste der Anmerkungen								
lf Nr.	**Teil-Bericht**	**Kapitel**	**Seite**	**Abschnitt**	**Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)**	**neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)**	**Anmerkungen**	**Umgang mit Stellungnahme**
1	2	1.2	5	1	Das GVK Raum Zurzibiet umfasst auch die Bearbeitung der Themen «Anforderungen Zollbehörden» und «Ersatz Rheinquerung Waldshut-Koblenz». Diese drei Themen werden in je einem eigenen Teilprojekt bearbeitet.		Derzeit ist dabei explizit die Rede vom Grenzübergang Koblenz mit dem gesamten MV. Dort wird es voraussichtlich eine grenzüberschreitende Arbeitsgruppe geben. Es fehlt aber zu allen anderen grenzquerenden Verkehrsträgern eine Verbindlichkeit zu deutschen Aktivitäten um die Gesamtverkehrsstratgie grenzquerend zu steuern. Dies muss mit dem Landkreis Waldshut und der Stadt WT verbindlich aufgegleist werden. Jetzt.	**Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden**
2	2	1.3	6	2	Konkret sollen mit dem GVK Raum Zurzibiet nach der Phase 1 die nachfolgen-den Resultate vorliegen: _ Grundgerüst und Funktionalität des Gesamtverkehrssystems bestehend aus verkehrlichem Betriebskonzept und Massnahmenansätzen für das Zurzibiet _ Auslegeordnung möglicher Brückenstandorte (noch keine definitive Vari-antenklärung) für den Ersatz der Rheinquerung im Grossraum Waldshut-Koblenz mit Aussagen zu den Zu- und Abflüssen beidseits des Rheins _ Auslegeordnung Zollstrategie: Eingrenzung von Planungshypothesen zu Zollprozessen und Definition der Infrastrukturbedürfnisse in Abhängigkeit des Brückenstandorts und der Verkehrsmengen pro Übergang _ Kommunikation: Die Ergebnisse des GVK Raum Zurzibiet werden als Vorin-formation im regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (Baden und Brugg) kommuniziert. _ Weiteres Vorgehen GVK Raum Zurzibiet und Ersatz Rheinquerung Waldshut-Koblenz ab 2025.	Konkret sollen mit dem GVK Raum Zurzibiet nach der Phase 1 die nachfolgen-den Resultate vorliegen: _ Grundgerüst und Funktionalität des Gesamtverkehrssystems bestehend aus verkehrlichem Betriebskonzept und Massnahmenansätzen für das Zurzibiet und dem angrenzenden Landkreis Waldshut _ Auslegeordnung möglicher Brückenstandorte (noch keine definitive Vari-antenklärung) für den Ersatz der Rheinquerung im Grossraum Waldshut-Koblenz mit Aussagen zu den Zu- und Abflüssen beidseits des Rheins _ Auslegeordnung Zollstrategie: Eingrenzung von Planungshypothesen zu Zollprozessen und Definition der Infrastrukturbedürfnisse in Abhängigkeit des Brückenstandorts und der Verkehrsmengen pro Übergang _ Kommunikation: Die Ergebnisse des GVK Raum Zurzibiet werden als Vorin-formation im regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (Baden und Brugg) kommuniziert. _ Weiteres Vorgehen GVK Raum Zurzibiet und dem angrenzenden Landkreis Waldshut und Ersatz Rheinquerung Waldshut-Koblenz ab 2025. _Zielführende Verlagerung des grenzquerenden Privatverkehrs auf den öffentlichen Verkehr	Es sind verbindliche Aussagen, Vorgehen und Ziele bezüglich aller grenzquerenden Verkehrsträger zu etablieren - auch mit der deutschen Seite, so dass durch Attraktivitätssteigerung von ÖV und LV ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten geschaffen werden kann.	
3	2	1.6	7&8		Berichte und Grundlagendokumente		noch zu prüfen, welche der aufgeführten Dokumente wir noch brauchen.	
4	2	1.6	7&8		Grundlagen zu Bevölkerungswachstum auf CH und DE fehlen		werden auf CH-Seite nur indirekt über andere Grundlagen/Studien aufgenommen	
5	2	2.1	9	abb 3	Projektperimeter schliesst DE aus		Weitere Karte mit Perimeter DE soll dazugefügt werden. Wenn DE von Anbimdung an CH profitieren soll, müssen auch entsprechende Analysen auf DE gemacht werden	
6	2	2.2	10		Es fehlt eine Beurteilung der Raumstruktur und Ausrichtung des süddeutschen Raumes, namentlich Raum WT		Es muss ein Kapitel dazu aufgenommen werden mit Ausrichtung des süddeutschen Raumes auf die Räime Zürich/Baden/Brugg/Aarau	
7	2	2.2	11	abb 4	Abb. ohne Beurteilung vorhanden (zeigt neben Zurzibiet auch den süddeutschen Raum)		Raumstruktur beschreiben, fehlt! Ist der Kartenausschnitt für die deutsche Seite ausreichend? Es wird von vielen Seiten immer wieder erwähnt, dass "sehr viele" deutsche Pendler aus dem Hinterland kommen und somit zB ÖV wegen der Verzettelung kaum Chancen hat.	
8	2	2.3	12	abb 5	Bevölkerung und Arbeitsplätze: nur im **Anhang 5.3** wird die deutsche Seite detailliert ausgewiesen	Entwicklung DE?	in abb 5 soll der Raum WT mindestens mit einem Balken abgebildet werden. Sind die in Anhang 5.3 erwähnten deutschen Ortschaften ausreichend? Es wird von vielen Seiten immer wieder erwähnt, dass "sehr viele" deutsche Pendler aus dem Hinterland WT oder weiter weg kommen und somit zB ÖV wegen der Verzettelung kaum Chancen hat. Bilanzieren.	
9	2							
10	2	2.4	13	abb 6	Modal Split: WT fehlt		Ebenfalls für WT einen Vergleich machen (momentane Annahme ist, dass die Verteilung zuungunsten von ÖV und Veloverkehr ausfällt)	
11	2	2.5	14	abb 7	MV: es wird textlich erwähnt, dass die Zahlen auf deutscher Seite fehlen. Es fehlt auch eine entsprechende Abbildung, welche die deutsche Seite detaillierter darstellt		Abbildung Grossraum DE anfügen mit entsprechender Verkehrsbelastung der verschiedenen Strassen	
12	2	2.5	15	1,2,3	Ziel-/Quell- und Binnenverkehr sehr hoch (82% und 38%)		- Ziel-/Quell- und Binnenverkehr sehr hoch im Zurzibiet --> Zug/Bus (Ziel-/Quellverkehr) und Bus/Fahrrad (Binnenverkehr) forcieren	
13	2	2.5	15	5	Grenzübergang Koblenz-Waldshut (15'800 Fz/d) – Durchgangsverkehr = 67% (10'600 Fz/d) – Quell- und Zielverkehr = 33% (5'200 Fz/d)		Stimmen nicht mit 13'000Fz überein in den Karten oder anderen Berichten (zB. Ersatz Rheinquerung). Begründung?	
14	2	2.5	16	3	Mit Fokus auf den Schwerverkehr ist die Hälfte der Fahrten am Grenzüber-gang als Ziel- und Quellverkehr innerhalb der Region Ostaargau (49%) zu be-zeichnen. 20% verkehren zwischen der Rheinquerung Koblenz-Waldshut und Kantonsstrassen ausserhalb der Region und 31% zwischen der Rheinquerung und den Autobahnanschlüssen.		49% vom Verkehr führen in die Region Ost-Aarau (49%) oder in den Aargau und das Limmattal (20%). Der Rest ist National/International? (führt auf die Autobahnanschlüsse).	
15	2	2.5	18	abb 10	Total 17'500 Personen über Koblenzer Grenze, wobei immer über 80% MIV (Rest ÖV)		Unverständliche Auswertung, da auf Personen bezogen. Es wird der ÖV mitberücksichtigt. Zumindest gemäss Text - unklar wie Aufteilung. --> Erläutern!	
16	2	2.5	19	abb 11	die 18'400P am Grenzübergang in abb 11 entsprechen nicht den zusammengezählten Personen in abb 10 (17'500 --> 5% Differenz). In dieser Abbildung wird auf Personen im MV verwiesen!! In Abbildung 10 ist es in Kombination mit ÖV-Bewegungen.		Erläutern!	
17	2	2.6	20	1	S19 mit Startpunkt Koblenz löst Anschlussverkehr aus CH und DE aus. MIV, Fahrrad/E-Bike. Keine Anschlüsse ÖV vorhanden.		Druck auf Busverbindungen oder Schienentramverbindungen von DE oder gute Fahrrad-/E-Bikeverbindungen nötig.	

02_Beilagenb. Situationsanalyse

lf Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)	neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)	Anmerkungen	Umgang mit Stellungnahme
18	2	2.6	20	3	Auf der Hochrheinstrecke (Deutschland) verkehrt der Interregio-Express (IRE) im 60-Min.-Takt zwischen Basel–Waldshut–Schaffhausen (schnell) und die Regionalbahn (RB) im 60-Min.-Takt zwischen Basel–Waldshut (Hauptver-kehrszeit 30-Min.-Takt).	Auf der Hochrheinstrecke (Deutschland) verkehrt der Interregio-Express (IRE) im 60-Min.-Takt zwischen Basel–Waldshut–Schaffhausen (schnell) und die Regionalbahn (RB) im 60-Min.-Takt zwischen Basel–Waldshut (Hauptver-kehrszeit 30-Min.-Takt). Beide Verbindungen sind nicht abgestimmt mit S19!	Die Abstimmung der Zugsabfahrten im Bahnhof Waldshut ist äusserst schlecht. Kein Attraktivitätstrigger für DE-Pendler, um auf Zug umzusteigen. Angleichung dringend notwendig.	**Der Umstieg ist und bleibt erst einmal auf die reguläre Takt S Bahn optimiert (s27). Ohne 1/4h Takt über die Brücke lässt sich das nicht optimieren.**
19	2	2.6	20	3	Anbindung Waldshut an das Aaretal		Um eine wirkliche Attraktivitätssteigerung der Bahn und somit auch eine Entlastung der Strasse herbeizuführen, müsste der Startpunkt der S19, der S27 oder jeglicher zukünftiger Verbindung in Waldshut sein.	**Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden**
20	2	2.6.2.	21	abb 13	Busse: Es fehlt die gleiche Betrachtung auf DE, in Bild und Text		Diese Betrachtung muss entweder in äquivalentem Bericht DE (WT oder sogar Landkreis Waldshut) dargestellt oder in diesem Bericht aufgenommen werden. Äquivalent zur Diskussion in CH muss die Diskussion von B+R auch an Bushaltestellen in DE geführt werden - vor allem auch dann, wenn Busse mit Endhaltestelle Kbolenz von DE herkommend aufgenommen werden.	
21	2	2.7	23	tabelle 1, abb 15	P+R / B + R DE (WT)		Diese Betrachtung muss entweder in äquivalentem Bericht DE (WT oder sogar Landkreis Waldshut) dargestellt oder in diesem Bericht aufgenommen werden. Neben Bahnhof Waldshut sind alle Orte an der Hochrheinschiene mindestens ab Lauchringen bis und mit Albbruck aufzunehmen und entsprechend zu fördern.	
22	2	2.7	23	tabelle 1, abb 15	P+R Waldshut (ausserhalb Perimeter)		Das Parkhaus Waldshut (Kornhaus) kann nicht wirklich als P+R geführt werden. Es ist zu weit weg, um als attraktiv wahrgenommen zu werden von Nutzern. Es sind weitaus nähere Parkplätze vorhanden, welche aber mehrheitlich für den Einkaufstourismus vorgesehen sind. Hier muss die Attraktivität seitens Waldshut für den Umstieg für Pendler gesteigert werden - vielleicht auch mit Schaffung weiterer Parkplätze. Es ist nicht akzeptabel und somit stossend, dass stark verkehrsbstimmende Elemente (in diesem Fall der Bahnhof Waldshut) immer noch als ausserhalb des Perimeters betrachtete Elemente "mitgeführt" werden. Es ist dringend erforderlich, dass man auch auf dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr eine Verbindlichkeit seitens Landkreis Waldshut und Stadt WT sichert.	
23	2	2.7	23	tabelle 1, abb 15	B+R Waldshut (ausserhalb Perimeter)		Es ist anzunehmen, dass in einer Stadt Waldshut weitaus mehr Personen mit dem Fahrrad verkehren als zB in Döttingen oder Kbolenz. Entsprechend ist die Zahl der Bike-Stellplätze unzureichend. Hier muss die Attraktivität seitens Waldshut für den Umstieg für Pendler gesteigert werden - vielleicht auch mit Schaffung weiterer Parkplätze. Es ist nicht akzeptabel und somit stossend, dass stark verkehrsbstimmende Elemente (in diesem Fall der Bahnhof Waldshut) immer noch als ausserhalb des Perimeters betrachtete Elemente "mitgeführt" werden. Es ist dringend erforderlich, dass man auch auf dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr eine Verbindlichkeit seitens Landkreis Waldshut und Stadt WT sichert.	
24	2	2.8	24	abb 16	Velonetz		Es fehlt das Netz auf der deutschen Seite. Neben Waldshut-Koblenz sind Übergänge in Kaiserstuhl, Reckingen, Zurzach, Dogern , Albruck aufzunehmen. (Zur Prüfung auf eine Anbindung an eine Schnellradnetz Schweiz).	
25	2	2.9	27	1	Schwachstellen im Verkehr (Strasse - MIV): Punktuelle und zeitlich beschränkte Kapazitätsengpässe bestehen im Bereich von Siggenthal Station und am Grenzübergang Waldshut-Koblenz. Zudem gibt es Ausweichverkehrsrouten, die zu räumlichen und betrieblichen Konflikten führen, z.B. zwischen Lengnau und Zurzach, im Raum Würenlingen und entlang des westlichen Aaretals.	Punktuelle und zeitlich beschränkte Kapazitätsengpässe bestehen im Bereich von Siggenthal Station und am Grenzübergang Waldshut-Koblenz. Zudem gibt es Ausweichverkehrsrouten, die zu räumlichen und betrieblichen Konflikten führen, z.B. zwischen Lengnau und Zurzach, im Raum Würenlingen und entlang des westlichen Aaretals und speziell bei Stau in Koblenz über Landwirtschafts- und Waldwege im Raum Klingnau-Koblenz mit zeitweise unzumutbaren Belastungen in der Wohnzone und des Dorfkernes von Koblenz.		
26	2	3.1	28	1	Gemäss Zurzibiet Regio (abgeglichen mit dem Kanton Aargau) wächst die Bevölkerung bis 2050 um 29% (Bezugsjahr 2021). Einwohnermässig weist die Gemeinde Zurzach bis 2040 das grösste Wachs-tum aus. Bei der Prognose der Arbeitsplatzentwicklung bis 2040 sticht vor al-lem Würenlingen heraus.		Es fehlt eine Aussage zur Achse Dogern/Albrugg- Waldshut-Tiengen/Lauchringen. Entweder ist dies in einem äquivalenten Bericht aufzuführen oder mit in diesem Bericht mit einzubringen.	
27	2	2.9	27	1	Schwachstellen im Verkehr (Strasse - MIV): Punktuelle und zeitlich beschränkte Kapazitätsengpässe bestehen im Bereich von Siggenthal Station und am Grenzübergang Waldshut-Koblenz. Zudem gibt es Ausweichverkehrsrouten, die zu räumlichen und betrieblichen Konflikten führen, z.B. zwischen Lengnau und Zurzach, im Raum Würenlingen und entlang des westlichen Aaretals.	Punktuelle und zeitlich beschränkte Kapazitätsengpässe bestehen im Bereich von Siggenthal Station und am Grenzübergang Waldshut-Koblenz. Zudem gibt es Ausweichverkehrsrouten, die zu räumlichen und betrieblichen Konflikten führen, z.B. zwischen Lengnau und Zurzach, im Raum Würenlingen und entlang des westlichen Aaretals und speziell bei Stau in Koblenz über Landwirtschafts- und Waldwege im Raum Klingnau-Koblenz mit zeitweise unzumutbaren Belastungen in der Wohnzone und des Dorfkernes von Koblenz.		
28								
29								

02_Beilagenb. Situationsanalyse

lf Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)	neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)	Anmerkungen	Umgang mit Stellungnahme
31	2	3.2.3.	31	2	Auf Schweizer Seite sind im Rahmen der strategischen Entwicklungsplanung des Bundes ab ca. 2035 verschiedene Änderungen vorgesehen. Die Planungen sind noch im Gange. Mittel- bis langfristig ist die Einführung des Viertelstundentakts im Unteren Aaretal vorgesehen. Die notwendigen Doppelspurab-schnitte sind im Richtplan und im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene enthalten.		Immer wieder die Frage, was bedeutet mittel- bis langfristig?. **In allen Planungstabellen fehlt der 1/4-h-Takt**	**Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden**
32	2	3.2.3.	32	abb 22	S19 nur noch nach Döttingen?		Erläutern! Nicht nachvollziebar! DE wird wachsen. S19 sollte bis Waldshut gezogen werden.	
33	2	3.2.3.	32	abb 22	Zukünftiger 1/4h Takt: mit welchem Zug?		Was genau ist dann mit 15Min-Takt gemeint? Eine S6 von Bad Zurzach nach Baden? Geht doch nicht, da keine Doppelspur nach Bad Zurzach?? Erläutern!	
34	2	3.3.	35	abb 27			Unverständlich sind Zunahmen auf aufK131 (+29%) oder K113(+27%), wenn gleichzeig keine Zunahme an der Grenze stattfindet	
35	2	3.3.	35	3	Damit ein-her geht eine Verlagerung von Fahrten in Ost-West-Richtung auf die A98 und eine Entlastung der Rheinbrücke Waldshut-Koblenz und der K130/K131 auf Schweizer Seite (vgl. auch Abbildung 29). Die Nachfrage nach Grenzquerungen verteilt sich mit der A98 insgesamt besser über die diversen Rheinquerungen / Zollanlagen an der Nordgrenze der Schweiz.		Die Pendlerströme können zu- oder abnehmen (Bewegungen von Übergang Laufenburg nach WT-Koblenz möglich). Die LKW-Ströme können sich allenfalls besser verteilen oder nochmals konzentrieren auf WT-Koblenz-Übergang. Warum hat der Bau der A98 einen Einfluss auf die Anzahl Grenzquerungen? Einzig die West-Ost-Bewegungen auf der detschen SEite werden sich reduzieren. Weniger Konflikt am Knoten.	
36	2	3.3.	36	3 / abb28	ohne A98		siehe auch Anmerkung Pkt 35	
37	2	3.3.	36	3 / abb29	mit A98		siehe auch Anmerkung Pkt 35	
38	2	3.4.	38	1	Um die wichtigsten Quellen und Ziele des Veloverkehrs im Perimeter «rGVK Nord» zu identifizieren und das potenzielle Veloverkehrsaufkommen zu be-rechnen, wurde von Kontextplan eine GIS-basierte Velopotenzialanalyse durchgeführt.		Es fehlt allenfalls ein Potential von DE kommend. GIS-basierte Velopotentialanalyse ist nur CH-seitig vorhanden. Erläutern, wie DE-Velo-Verkehr aufgenommen wird.	
39	2	4.1.1.	39	2	SWOT-Analyse: 4.1.1 Stärken + grundsätzlich gute Erreichbarkeit mit MV + gutes ÖV-Rückgrat dank Bahninfrastruktur + diverse «gut gelöste» Ortsdurchfahrten (oder Umfahrungen) + z.T. separate Fuss- / Velowege zwischen einzelnen Gemeinden vorhanden + vernetzte Siedlungsstruktur + verkehrlich gut vernetzt, besonders zum süddeutschen Raum und nach Baden/Brugg + regionale Zentrumsnutzungen und Arbeitsstandorte		Bemerkung mit Vernetzung zum süddeutschen Raum unverständlich. Erläutern.	
40	2	4.1.2.	39	3	Was bedeutet genau "Nutzungsmischung"			
41	2	4.1.3.	40	1	Umgestaltung Ortsdurchfahrten zugunsten Fuss- und Veloverkehr und Aufenthaltsqualität	Umgestaltung Ortsdurchfahrten und Knoten CH beim Grenzübergang zugunsten Fuss- und Veloverkehr und Aufenthaltsqualität		
42	2	4.1.4.	40	2	4.1.4 Risiken ? keine Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl trotz Massnahmen--> zu-nehmende Überlastung des Strassennetzes ? Zunahme des grenzüberschreitenden Privat- und Wirtschaftsverkehrs (schwierig zu beeinflussen) ? Restlebensdauer Rheinbrücke Koblenz: ca. 2040 --> Planung für Ersatz braucht viel Zeit ? Komplexe Wirkungszusammenhänge zwischen verschiedenen Planungen und Projekten --> prozessuale und inhaltliche ist sehr herausfordernd ? keine direkte Wirkung des GVK bezüglich kommunalen Aufgaben ? fehlende Finanzierung für Massnahmen	4.1.4 Risiken ? keine Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl trotz Massnahmen--> zu-nehmende Überlastung des Strassennetzes ? Zunahme des grenzüberschreitenden Privat- und Wirtschaftsverkehrs (schwierig zu beeinflussen) ? Restlebensdauer Rheinbrücke Koblenz: ca. 2040 --> Planung für Ersatz braucht viel Zeit ? Komplexe Wirkungszusammenhänge zwischen verschiedenen Planungen und Projekten --> prozessuale und inhaltliche ist sehr herausfordernd ? keine direkte Wirkung des GVK bezüglich kommunalen Aufgaben ? fehlende Finanzierung für Massnahmen ? unzureichende Möglichkeiten / Verbindlichkeiten mit Landkreis WT, um Änderungen Grenzüberschreitend zu sichern	Die ersten beiden Punkte hängen grenzüberschreitend eng zusammen mit verbindlichen Absprachen auf Ebene Politik (Vertrag). Kommunikation: um Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Einwohner anzustossen. Notwendige langfristige Kommunikationsstrategie beidseitig der Grenze anstossen. Wir haben ein unterschiedliches Mindset auf Schweizer und auf Deutscher Seite bezüglich Auto. Nicht zu unterschätzen.	**Anpassung in Bericht: Grenzüberschreitende Planung aufnehmen**
43	2	4.2.	40	1	Das Strassennetz im Raum Zurzibiet ist heute in den Spitzenstunden an den neuralgischen Punkten Brückenkopf Rheinquerung und Siggenthal Station überlastet, was diverse negative Auswirkungen mit sich bringt. Die Region Zurzibiet wird weiterwachsen. Aufgrund der Siedlungsentwicklung wird auch das Gesamtverkehrsaufkommen zunehmen.	Das Strassennetz im Raum Zurzibiet ist heute in den Spitzenstunden an den neuralgischen Punkten Brückenkopf Rheinquerung und Siggenthal Station überlastet, was diverse negative Auswirkungen mit sich bringt. Die Region Zurzibiet wird weiterwachsen. Der süddeutsche Raum wird ebenfalls wachsen. Aufgrund der Siedlungsentwicklung wird auch das Gesamtverkehrsaufkommen zunehmen.		**Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden**

02_Beilagenb. Situationsanalyse

lf Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)	neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)	Anmerkungen	Umgang mit Stellungnahme
44	2	4.2.	40	2	Der Raum Zurzibiet verfügt über zahlreiche Stärken und Chancen, auf die im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts fokussiert werden soll. Ein funktionie-rendes Gesamtverkehrssystem setzt den zweckmässigen und situationsge-rechten Einsatz aller Verkehrsmittel voraus. Heute werden über 50'000 Fahr-ten innerhalb des Raums Zurzibiet täglich mit dem Auto zurückgelegt. Hinzu kommen nochmals rund 65'000 Fahrten mit Ziel bzw. Quelle im Zurzibiet. Hier liegt ein grosser «Hebel» für die Verkehrsplanung der Zukunft: Damit der Ver-kehr künftig besser fliesst, muss der vorhandene Raum effizienter genutzt werden. Das heisst, es braucht eine Verlagerung von einigen MV-Fahrten pro Tag auf die anderen, flächeneffizienteren Verkehrsmittel.		Was ist mit dem süddeutschen Raum? Wie wird dies aufgegriffen, so, dass am Schluss auch umgesetzt? Der Hebel ist nur so gross, wie die deutsche Seite mit eingebunden werden kann. Pendler, Einkaufstouristen als auch Warenverkehr ist im grossen Masse Ziel-/Quellorientiert mit dem Zurzibiet. Wir sind abhängig von den Massnahmen auf deutscher Seite. --> Die Betrachtung "Ziel-/Quellverkehr" für die Gesamtregion Zurzibiet Landkreis Waldshut ist nicht vorhanden.	Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden
45								
46								
47								
48								
49	2	2.4	13	Abb 6			Es fehlt ein Modal Split aus dem Süddeutschen Raum.	
50	2	2.5	15	2	Nur rund 15'000 MV-Fahrten sinf reiner Durchgangsverkehr [Start und Ziel ausserhalb des Perimeters = 18%]		Das ergibt rund 80'000 MV Fahrten/d!!! Neu rechnen oder erläutern!	
51	2	2.5	15	4	Durchgangsverkehr Quell-/Zielverkehr Binnenverkehr		Zusammengerechnet gibt Abschnitt 4 rund 130'000 MV- Fahrten/d	
52	2	2.5	14	Abb 7			Eine Bezeichnung mit Strassennummern wäre lesefreundlich	
53	2	2.5	17	Abb 9			Wieso plötzlich Anz Personen. Kommen im ganzen Bericht weder vorher noch nachher nochmals vor. = MIV x Faktor 1.35%	
54	2	2.7	23	Abb 15			es fehlt die wichtige Teilzone Koblenz Bad Zurzach Andreas: Kommentar Noldi unklar	
55	2	3.3	35	Abb 27			Woher kommt die Veränderung von +3000 Fz auf der K113, wenn Koblenz Zoll = Veränd +/ 0. Es fährt kein Mensch von Zurzach nach Klingnau /Döttingen über Koblenz	
56	2	4.2	40	4	Heute werden über 50'000 Fahr-ten innerhalb des Raums Zurzibiet täglich mit dem Auto zurückgelegt. Hinzu kommen nochmals rund 65'000 Fahrten mit Ziel bzw. Quelle im Zurzibiet. Hier liegt ein grosser «Hebel» für die Verkehrsplanung der Zukunft:		zusammem 115'000 Fahrten (s. lf Nr. 51 = 130'000 Fahrten) Die fehlenden 15'000 sind der reine Durchgangsverkehr	
57	2	2.9	27		Für den MV besteht eine gute Vernetzung zwischen den Dörfern, was eine effi-ziente Erreichbarkeit, insbesondere auch für den Wirtschaftsverkehr, ermög-licht. Punktuelle und zeitlich beschränkte Kapazitätsengpässe bestehen im Bereich von Siggenthal Station und am Grenzübergang Waldshut-Koblenz. Zudem gibt es Ausweichverkehrsrouten, die zu räumlichen und betrieblichen Konflikten führen, z.B. zwischen Lengnau und Zurzach, im Raum Würenlingen und entlang des westlichen Aaretals. Darüber hinaus verfügt das Kantons-strassennetz über ausreichende Reserven.		Aussage aus dem Bauch heraus. Verlässliche Zahlen fehlen.	
58	2	2.9	27		Im Bereich des Veloverkehrs bestehen kurze Distanzen und teilweise ein gu-tes Wegnetz zwischen den Gemeinden, was eine solide Basis für eine künftige Stärkung des Veloverkehrsbildet. Entlang einiger Hauptstrassen und Orts-durchfahrten fehlt es jedoch an geeigneter Veloinfrastruktur, so z.B. im Raum Döttigen/Kleindöttingen - Leuggern - Böttstein, im Raum Würenlingen-Döttin-gen (sowie nach Tegerfelden), zwischen Siglistorf und Mellikon sowie von Full weiter nach Leibstadt.	Im Bereich des Veloverkehrs bestehen kurze Distanzen und teilweise ein gu-tes Wegnetz zwischen den Gemeinden, was eine solide Basis für eine künftige Stärkung des Veloverkehrs bildet. Entlang einiger Hauptstrassen und Ortsdurchfahrten fehlt es jedoch an geeigneter Veloinfrastruktur, so z.B. im Raum Koblenz, Döttigen/Kleindöttingen - Leuggern - Böttstein, im Raum Würenlingen-Döttingen (sowie nach Tegerfelden), zwischen Siglistorf und Mellikon sowie von Full weiter nach Leibstadt.	In Koblenz ist die Belastung mit LKW Verkehr viel zu gross, für "nur" Radstreifen. Ausserdem muss auf jeder Route die stark überbelastete Kantonsstrasse mehrmals überquert werden. siehe dazu auch Lnr. 25	Anpassung in Bericht: Koblenz in Aufzählung aufnehmen
59	2							
60	2							

03_Anforderungen Zoll

Liste der Anmerkungen								
lf Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)	neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)	Anmerkungen	Umgang mit Stellungnahme
1	3	2	4	abb 1	Zielsetzung: Das Teilprojekt Anforderung Zollbehörden beschränkt sich auf die Zollübergänge von Kaiserstuhl bis Rheinfelden (Übergänge Kt Aargau)		Wie werden die Entscheidungen/Veränderungen seitens Zoll ausserhalb dieser Abgrenzung (Schaffhausen/Basel) für das Projekt mitgenommen? Erläutern.	Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden
2	3	2			Input-Daten		Es fehlt die Information, auf welcher Basis der vorliegende Bericht basiert. Es git keinen Verweis auf Daten/Untersuchungen, welche verwendet wurden. Einzig der Verweis auf "(Systematische Rechtssammlung der Schweiz: 0.631.252.913.690)" unter Kapitel 3.4 ist vorhanden (rechtliche Grundlage).	
3	3	3.1.1.	5	abb 2, 3	Künftige Funktion: Interventionsstandort für WT/Koblenz wird stipuliert.		Es fehlen Kriterien, welche den Standort als "korrekt" fixieren. Die "korrekte"Entsteheung des Zollstandortes WT wird angezweifelt. Es wurden damals nur die Interessen des Zolls und der Spediteure berücksichtigt. Es fehlten dabei klare Aussagen über verkehrstechnische Auswirkungen auf die vorhandene Verkehrinfrastuktur. Eine Bewilligung für die Zollanlage hätte ohne diesen Aspekt gar nie erteilt werden dürfen. Denn erst nachtäglich, bei der Anpassung der vorhandenen Vehrkehrsträger zeigte sich dass sowohl auf D- wieauf CH-Seite die vorhandenen Platzverhältnisse gar keine sinnvolle Möglichkeit bestand den steigenden LKW-Verkehr aufzunehmen. Beide Brückenköpfe sind nachwievor als Provisorien zu betrachten. Erinnern wir uns: Der Bund (Zoll) befindet leichtfertig über Schliessung anderer Zollstellen innerhalb und ausserhalb des untersuchten Gebietes (zB ~~Laufenburg (AG)~~ Stein-Säckingen oder auch Bargen (SH)), ohne auf die Konsequenzen im ~~Kantons~~Strassennetz zu schauen. Kanton und Gemeinden müssen das scheinbar ungefragt schlucken. Exempelhaft hat sich die Grenzregion Bargen über mehrere Jahre schlussendlich erfolgreich gegen die Schliessung der Zollabfertigung Bargen durchgesetzt.	
4	3	3.1.1.	5	abb 3	Künftige Funktion: Sisseln wird derzeit keiner Funktion zugeordnet.		konzeptionelle Ausrichtung Zoll an der Nordgrenze unklar. Verkehrsentwicklung Gesamtraum? Ist so nicht akzeptabel. Aus verkehrstechnischer Sicht ist Sisseln geradezu prädestiniert für einen Zollübergang zwischen Schaffhausen und Rheinfelden. Beidseitig des Rheins in unmittelbarer Nähe (>1 Km) ist Autobahnanschluss möglich. In der CH ist es die A3, in D die ~~vorgesehene~~ vorhandene A98.	
5	3	3.1.1.	5	abb 3	Text und Bild stellen fest, dass Übergang im Raum Ost erfolgen soll.		Unaktzeptable Favorisierung in Grundlagedokument.	
6	3	3.1.2.	6	1	Am Grenzübergang Waldshut-Koblenz wird innerhalb der mit den Schweizerischen Zollbehörden abgestimmten Öffnungszeiten der gewerbliche Warenverkehr sowie der nichtkommerzielle Reiseverkehr abgefertigt. Für beide Warenströme müssen die im Nachgang definierten Infrastrukturen vorhanden sein. Konsequenz --> Die wichtige Funktion des Übergangs in Waldshut-Koblenz bleibt auch prospektiv bestehen.		Man will die Vorgaben der Zollbehörden nicht hinterfragen. Weil Zoll CH und DE abgestimmt scheinen, wird daraus eine Konsequenz der Beibehaltung für die Zukunft festgelegt. Die wichtige Funktion des Übergangs WT-Koblenz als Interventionsstandort ist unbestritten. Nicht aber für Warenverkehr mit LKW.	
7	3	3.2	6	4	Auch wenn unter Respektierung der Digitalisierung der Zollabläufe davon auszugehen ist, dass die Öffnungszeiten für die Zollabwicklung erhöht werden und eine noch höhere Wahlfreiheit für die Verkehrsteilnehmenden hinsichtlich Route und Zollübergang besteht, sind fürs vorliegende Projekt zu berücksichtigen, dass es kaum im Interesse der Verkehrsinfrastruktureigentümer und Gemeinden ist, dass untergeordnete Strassen und Grenzübergänge mit einem wesentlich höheren Lastwagenanteil belastet werden und die Verkehrsinfrastruktureigentümer für eine entsprechende Verkehrslenkung auf die Hauptachsen besorgt sein werden.		Auch Kleinvieh macht Mist! Jeder LKW, welcher nicht in Waldshut/Koblenz rüber geht ist grundsätzlich eine Entlastung! Gerade Verkehrsplaner sollten sich sehr wohl bewusst sein diesbezüglich - zB. nur wenige % Verkehr mehr auf Autobahnen oder weniger und ein Stau entsteht, oder eben nicht.	
8	3	3.2.	6	5	Unter Respektierung dieser These und auch unter Berücksichtigung der logistisch attraktiven Lage des Grenzübergangs Waldshut-Koblenz, insbesondere auch bezüglich der Mautunterschiede Deutschland/Schweiz, ist nicht davon auszugehen, dass es infolge der Digitalisierung zu wesentlichen Verlagerungen vom Grenzübergang Waldshut-Koblenz auf andere Grenzübergänge kommen wird und die Zunahme des Verkehrs in Waldshut-Koblenz in einem ähnlichen Bereiche zu liegen kommt wie die generelle Verkehrszunahme in Abhängigkeit des Wirtschafts- und Bevölkerungswachstums.		Der Schluss ist aus unserer Sicht leichtfertig und falsch. Mit der Digitaliserung kann einhergegangen werden mit einer Verkehrslenkung (ebenfalls digital). Weiter ist die Frage eines Einflusses, was eine allfällige Einführung von Mautunterschieden auf Landstrassen gegenüber Autobahnen bewirken würde. (Derzeit eine Anfrage des RR beim Bund hängig).	
9	3	3.2.	6 § 7		Auch wenn davon ausgegangen wird, dass sämtliche Verkehrsteilnehmenden ihre jeweiligen Zollprozesse bei Erreichung des Grenzübergangs digital abgewickelt haben, so verbleibt die Notwendigkeit von entsprechenden Kontrollinfrastrukturen, wie beispielsweise Stellplätze für Kontrollen, Entlademöglichkeiten und entsprechende Räumlichkeiten für die Nachbearbeitung der Kontrollen. Durch die Allokation der Kontrollinfrastrukturen bei der Gemeinschaftszollanlage bleibt auch prospektiv die räumliche Bindung zwischen Gemeinschaftszollanlage und Rheinquerung Waldshut-Koblenz bestehen.		Wiederum wird stipuliert, dass der Zoll als Interventionsstandort bestehen bleibt, was historisch verkehrstechnisch gewachsen ist und heute mit den limitierten Zu- und Abflüssen (unzureichende Verkehrsinfrastruktur) zum Zoll immer weniger Sinn ergibt. Bis auf die historisch gewachsene Situation und die möglicherweise falsch beschlossenen Infrastrukturen, welche in der Folge getätigt wurden, heute auf einer Fehleintscheidung zu beharren und nicht weitsichtigt zu handeln, ist fragwürdig. 1) Geht man davon aus, dass die Kontrollstelle in WT/Koblenz verbleibt, so würde dies zumindest auf die Grösse einen Einfluss nehmen. 2) Es bleibt die zuvor gestellte Frage bestehen, inwiefern der Zollübergang WT/Tiengen auch für die Zukunft gerüstet ist vom Durchsatz her, um die wachsende Anzahl Fahrzeuge verkehrstechnsich zu bewältigen.	

03_Anforderungen Zoll

lf Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)	neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)	Anmerkungen	Umgang mit Stellungnahme
10	3	3.2.	7	2	Konsequenzen --> Auslegung der Immobilien und Infrastrukturen so, dass sie kompatibel sind mit den heutigen Prozessen, mit einer Weiterentwicklung im Digitalisierungsgrad, wie auch komplett digitalen Prozessen. --> Grundsätzlich ist eine Beschleunigung des Zollprozesse, jedoch keine massgebende Verkehrsentlastung des Übergangs Waldshut-Koblenz infolge der Digitalisierung der Zollabläufe, beispielsweise durch Verkehrsverlagerungen zu erwarten. --> Die räumliche Bindung zwischen Gemeinschaftszollanlage und Rheinquerung Waldshut-Koblenz bleibt auch unter Berücksichtigung der Digitalisierung infolge notwendiger Kontrollinfrastrukturen bestehen.		Basierend auf der Prämisse, dass WT/Koblenz der einzig möglich Standort sei (welche koblenzseitig schwer in Frage gestellt wird), sind die formulierten Konsequenzen nachvollziehbar. Der Zollstandort WT/Koblenz wird jedoch von Koblenz ernsthaft in Frage gestellt. Siehe LF Nr. 3-6.	Wird ohne detaillliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden
11	3	3.3.	8	abb 4und 5	Die Infrastrukturen und Immobilien sind entsprechend in einem annähernd neuwertigen Zustand. Die Konzeption der Verkehrs- und Zollinfrastrukturen erfolgt somit aus Sicht der Infrastruktur- und Immobilieneigentümer nach Möglichkeit so, dass ein möglichst grosser Teil der bestehenden Infrastrukturen und Immobilien weitergenutzt werden kann. Konsequenz --> Ein möglichst grosser Teil der Zollinfrastrukturen und -immobilien soll aus ökologischen und ökonomischen Gründen auch künftig genutzt werden können.		Abb 5: Auch wenn die Infrastrukturen in der Gemeinschaftszollanlage neuwertig sind, so ist dies kein zwingender Grund weitere Fehlinvestitionen zu tätigen. Mit der Verweis auf die SWOT-Analyse im "Beilagenbericht Situationsanalyse" , worin deutlich auf die Risken hingewiesen wird, welche vielfach auf den Grenzübergang zutreffen, wie : ? keine Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl trotz Massnahmen--> zu-nehmende Überlastung des Strassennetzes ? Zunahme des grenzüberschreitenden Privat- und Wirtschaftsverkehrs (schwierig zu beeinflussen) ? Komplexe Wirkungszusammenhänge zwischen verschiedenen Planungen und Projekten --> prozessuale und inhaltliche ist sehr herausfordernd ? fehlende Finanzierung für Massnahmen sind teure Fehlinvestitionen vorprogrammiert. Sollten sich die genannten Risiken bewahrheiten, stehehn wir 10 JAhre nach den Investitionen wieder derselben Fragestellung gegenüber. Zu abb4: Beim Brückenkopf auf CH-Seite war aus Platzgründen eine normengerechte Geometrie der Fahrspuren gar nicht möglich. In der Abbiegekurve nach D können nämlich 2 LKW gar nicht kreuzen, einer muss warten bis der andere durch ist Zu abb5: Abbildung 5 zeigt die sehr anschaulich die ganze Problematik der Zollanlage. Es werden nur die Gebäude abgebildet. Die damit ausgelöste Verkehrsbelastung durch LKW ist ausgeblendet. Dabai pfeifft ja gerade im Gebiet Zollanlage bis Einfahrt Tiengen die Verkehrssituation aus dem letzten Loch. Der Standort lässt grüssen.	
12	3	3.5	9	1	Erst nach erfolgter Ein-bzw. Ausfuhrabfertigung dürfen sich ein- bzw. ausgeführte Waren frei im öffentlichen Strassennetz bewegen. Demzufolge sind aufwendige Kontroll- und Überwachungsmassnahmen zwischen der Gemeinschaftszollanlage und der Rheinquerung Waldshut-Koblenz erforderlich, um sicherzustellen, dass die aus Deutschland ausgeführten Waren das Land auch verlassen respektive eingeführte Waren auch via Gemeinschaftszollanlage abgefertigt werden.		Es ist nicht nachvollziehbar, warum dem Zoll der rote Teppich ausgerollt werden soll, und eine derzeit zwar über längere Distanz, aber offensichtlich funktionierende "aufwendgige Kontroll- und Uberwachungsmassnahmen" ausgetauscht wird mit hyperteuren Infratruktur-Anlagen (Brücken, Zu- und Abfahrten), die dann von allen Parteien getragen werden soll. Koblenz sicher und hoffentlich auch der Kanton sind nicht bereit solche massiven Kosten zu tragen, nur damit eine optimalere und günstigere Massnahme für den Zoll erstellt werden kann.	
13	3	3.6.	10	1	Die aktuellen Kapazitäten auf den Strassen sind gut ausgelastet, die Knoten überlastet. In Spitzenstunden kommt es zu Staus.	Die aktuellen Kapazitäten auf den Strassen sind gut ausgelastet, die Knoten überlastet. In Spitzenstunden kommt es regelmässig zu Staus.	Vor allem ausgelöst durch den deutschen Knoten! Die Überlastung des MV von CH nach DE ist zusätzlich zu den zurückströmenden Pendlern am Abend auch mit Warentransporten auf der Schweizer Seite belastet. Der Stau allerdings wird ausschliesslich durch den deutschen Knoten ausgelöst. Wobei einmal mehr betont werden muss, dass nicht der Knoten den Stau verursacht, sondern die Tatsache, dass es grundsätzlich nicht möglich ist 2 gleichzeitig vollbelastete Fahrspuren zu einer einzigen zusammenzuführen. Da braucht es entweder eine zweite Abflussspuren, oder aber eine Reduktion der Verkehrsmenge auf den Zuführspuren. Dieser Aspekt ist im ganzen Projekt nirgends erkennbar. --> siehe weiterer Punkt unter lf Nr. 27.	
14	3	3.6	11	abb 7	Zahlen von Zollbehörde CH: 17'300MIV und 1'500LKW		vergleichen mit Zählung AG	
15	3	3.6	12	1 & 3	Als Dimensionierungsgrösse für den Schwerverkehrsanteil kann somit eine Bandbreite von rund 8.5 bis 10 Prozent Schwerverkehrsanteil und ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 25'000 Fahrzeugen respektive 3'000-3'200 Fahrzeugen pro Stunde dienen. Konsequenzen --> Die Zollanlage ist so auszulegen, dass sie die auf dem angrenzenden Strassennetz verfügbaren Kapazitäten bewältigen kann und fürs Gesamtsystem nicht kapazitätsbestimmend ist. --> Um die aktuellen und künftigen Mengen abwickeln zu können, ist je nach Verkehrsführung eine Ausweitung der aktuellen Fläche der Gemeinschaftszollanlage notwendig und/oder eine Vergrösserung des Warteraums/ Lastwagen-Stellplätze **beidseits** des Rheins, insbesondere in Deutschland.		Warum braucht es Warteräume auf der Schweiz? Siehe ll Nr. 27.	
16	3	3.7	13	1	Die Hauptmengen der Lastwagen kommen von Stuttgart (Abfertigung) und Ulm via B314 durch das Wutachtal und nicht aus Richtung Dogern.		keine LKW von B500 (Titisee-Neustadt)?	

03_Anforderungen Zoll

lf Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)	neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)	Anmerkungen	Umgang mit Stellungnahme
17	3	3.7	13	1, Abb9, Abb10	Die Hauptmengen der Lastwagen kommen von Stuttgart (Abfertigung) und Ulm via B314 durch das Wutachtal und nicht aus Richtung Dogern.		Bargen als "logischer" Grenzübergang in SH (von Ulm und Stuttgart oder Villingen-Schweningen kommend), wäre ein logischer Grenzübertitt für den Raum Zürich/Limmattal. Nach einer diskutierten Schliessung wäre nicht etwa Stühlingen ("Rückwärtsfahrt" nach Schaffhausen) sondern dann eben logischer Waldshut die Wahl der Spediteure. --> +200LKW oder +13% in Waldshut (Glücklicherweise hat sich die Grenzregion Bargen erfolgreich gewehrt und das Ansinnen die Zollabfertigung zu schliessen wurde 2019 vom Schweizer Zoll aufgegeben). Hinterfragen muss man die Strategie des Zolls, welcher aktuell vor allem auf Zentralisierung hinarbeitet und laufend Übergänge zu schliessen versucht. Dies führt zu mehr Druck auf die umliegenden Übergänge. Was ist, wenn sich der Zoll entschliesst auf die Schliessung von Bargen oderer anderer Grenzübergänge zurückzukommen? Dies wäre nach weiteren grossen Investitionen im Raum Waldshut nur logisch aus Sicht der Zollbehörden. Die Abbd 9 + 10 sind verwirrend da sie nicht im gleichen Massstab gehalten sind. Abbd 9 zeigt klar den Zufluss aus Osten auf, aber eben klar dass diese Routen darauf ausgerichtet sind, die LSVA Strecke auf CH Seite möglichst kurz halten zu können. Die Aussage dass rund die Hälfte der Fälle das Ziel im Raum Zurzibiet hat, wird ernsthaft angezweifelt. So gross ist das Zurzibiet auch gar nicht, wie das in Abbd 10 dünkelgrün eingefärbt ist, man beachte den Massstab. Der Raum Aarau Ost, Brugg und westlich Zürich ist über das Autobahnnetz aus den Räumen Stuttgart und Ulm mindestens so gut erreichbar wie über Bundes- oder Kantonsstraseen auf D- resp. CH Seite. Letztlich geht es nicht nur über den kürzesten Weg, sondern auch über den zeitlichen Aufwand. Heisst, die Zeit die die LKW auf den (noch immer ungenüg grossen) Stauräumen vor der Zollabfertigung verbringen generiert ja auch seine Kosten. Die aufgeführten Konsequenzen sind nicht nachvollziehbar.	Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden
18	3	3.7	14	1	Bei einem Zielgebiet der Ware zwischen ungefähr Aarau Ost und westlich von Zürich, ist bei einer streckenoptimierten Fahrweise der Zollübergang in Koblenz der präferierte. Bei Waren im Zielgebiet nördlich oder östlich von Zürich sind östlichere Zollübergänge bevorzugter respektive weisen die kürzere (LSVA-) Strecke in der Schweiz auf. Bei Waren mit dem Ziel westlich von Aarau Ost ist die Route via A2, oder A3/Staffelegg diejenige, mit der kürzesten Strecke in der Schweiz respektive die bevorzugte. **Konsequenzen** --> Die aktuelle Lage der Gemeinschafts-zollanlage ist passend, es drängt sich kein neuer Standort auf. --> Der Schwerverkehr am Grenzübergang Waldshut/Koblenz deckt hauptsächlich die Warenbedürfnisse aus dem Raum Zurzibiet und den angrenzenden Räumen des Kantons Aargaus im Gebiet zwischen Aarau Ost und Spreitenbach ab.		Der Bericht differenziert zu wenig und nimmt auch nicht die kommende Entwicklung der Digitalisierung genügend auf. Mit der Digitalisierung wäre wiederum mehr "Dezentralisierung" möglich. Andere Übergänge können genutzt werden. Es erfolgt eine Verteilung des Schwerverkehrs. Es bestünde hier auch die Möglichkeit einer aktiven (vielleicht auch digitalisierten) Lenkung. Wie wird die Entwicklung des Warenverkehrs durch andere Transportmittel wie Kleintransporter bestimmt? Was hat dies für einen Einfluss auf den Verkehr? Siehe auch lf Nr. 17.	
19	3	3.8.	14		Bestimmende äussere Faktoren: - Mautunterschiede Schweiz / Deutschland - Nacht- und Sonntagsfahrverbot **Konsequenzen** --> Verkehrsnetz und Zollinfrastrukturen in der Annahme dimensionieren, dass auch künftig die Mautunterschiede zwischen der Schweiz und Deutschland bestehen bleiben. --> Verkehrsnetz, Zollinfrastrukturen und Warteräume in der Annahme dimensionieren, dass auch künftig das Nacht- und Sonntagsfahrverbot in der Schweiz bestehen bleibt. --> Auch künftig Überlagerung von Tagesspitzen im Waren- und Pendlerverkehr, der Umgang mit der Morgenspitze von Deutschland Richtung Schweiz bleibt auch künftig eine Herausforderung		Für die Dimensionierung der Anlage mag korrekt sein, dass man mit den Maximalparametern rechnet. Aber: Für Koblenz muss alles daran gesetzt werden, dass: - Mit der Digitaliserung lässt der Verkehr wieder verteilen - Der Zoll darf in seiner Zollstrategie nicht weitere Massnahmen anwenden, welche die Gemeinschaftsanlage weiter belastet (zB Schliessung Stühlingen oder Wiedererwägung Schliessung Bargen) - Mit der Digitalisierung werden Verkehrslenkmassnahmen (auch digitale) eingeführt, um den Verkehr grossräumig zu lenken - Der Warentransport für den Raum Ostaargau soll weiterhin den Gemeindschaftszoll nutzen - Gemäss Kap 2.5 der Situationsanalyse sind 50% Ziel-/Quellverkehr im Ostaargau. Die anderen 50% sollen mit Lenkungsmassnahmen über andere Übergänge geführt werden Die Erwähnung möglicher Ausweichübergänge östlich von Koblenz (Bad Zurzach und Kaiserstuhl) ist bei näherer Überprüfung betr. der Kapazitäten mit Vorsicht geniessen. Die Zufahrten führen über Nebenstrassen und die Ortsdurchfahrten Rheinheim und Kaiserstuhl sind nicht geeignet mehr LKW Verkehr verkraften.	
20	3	4.1	15	2	Konzept/Layout so, dass es erweiterbar ist, insbesondere bezüglich Kapazitäten, um die potentiellen Verkehrsmengen über die Lebens-/Abschreibedauer der Brücke und der Zollinfrastrukturen (ca. 80 Jahre) abwickeln zu können.	~~Konzept/Layout so, dass es erweiterbar ist, insbesondere bezüglich Kapazitäten, um die potentiellen Verkehrsmengen über die Lebens-/Abschreibedauer der Brücke und der Zollinfrastrukturen (ca. 80 Jahre) abwickeln zu können.~~	Dies is ein Blanco-Check für den Zoll, andere ~~weitere~~ Übergänge zu schliessen und weiter auf WT/Koblenz zu zentrieren. Das kann Koblenz nicht akzeptieren. Der Zoll verpflichtet sich dazu, keine vorhandenen Übergänge für die Warenabfertigung zu schliessen (zB Stühlingen, Laufenburg) Der Zoll verpflichtet sich dazu, Bargen (und alle anderen bestehenden Übergänge) als Abfertigungszoll zu belassen ~~wieder aufzumachen~~. Die derzeitige GVK-Diskussion im Raum Sisseln aktiv mitzugestalten und die Potentiale in diesem Raum als Grenzübertritt an einem grenzquerenden Grenzschluss zu prüfen.	
21	3	4.1	15	3	Möglichst hohe Weiternutzung der bestehenden Infrastrukturen und Immobilien respektive ressourcenschonende Konzeption und Allokation der Rheinquerung		Koblenz stimmt dem zu unter der Prämisse, dass keine weiteren Übergänge geschlossen werden (Basel bis Schaffhausen), ~~kürzlich~~ geschlossene wieder aufgehen bzw. Einschränkungen aufgehoben werden ~~(Bargen)~~ und der zukünftige Übergang Sisseln als Interventionsstandort vorgesehen wird.	
22	3	4.2	15	1	Layout Verkehrsinfrastrukturen und Zollinfrastrukturen nach Möglichkeit so, dass sämtliche Kontrollprozesse vor der ersten Abzweigung auf das öffentliche Strassennetz durchgeführt werden können.	~~Layout Verkehrsinfrastrukturen und Zollinfrastrukturen nach Möglichkeit so, dass sämtliche Kontrollprozesse vor der ersten Abzweigung auf das öffentliche Strassennetz durchgeführt werden können.~~	Nicht akzeptabel für Koblenz Koblenz kann dem nur als Übergangslösung zustimmen bis ersatzweise ein anderer Standort (z.B. Sisseln) gefunden ist, der die verkehrstechnischen Anforderungen erfüllt.	
23	3	4.2	15	2	Rheinquerung Waldshut-Koblenz möglichst nahe an der Gemeinschaftszollanlage		Wenn dies bedeutet, dass die Situation heute dem entspricht, dann kann Koblenz zustimmen. Sonst wird dies abgelehnt.	
24	3	4.2	15	3	Reise- und Warenverkehr nach Möglichkeit am gleichen Standort / mit gleichem Personal		Wenn dies bedeutet, dass die Situation heute dem entspricht, dann kann Koblenz zustimmen. Sonst wird dies abgelehnt.	
25	3	4.3			???		Vom Kanton zu erläutern Die Zollinfrastrukturen werden nicht kommentiert. Was aber hier nur in der Überschrift erscheint sind die Verkehrsinfrastrukturen. Und diese bestimmen den Zollstandort und nicht umgekehrt.	
26	3	4.4.	19	Pkt3	Gesteuerter Knoten auf Seite Schweiz Richtung Deutschland zur Vermeidung von Verkehrsüberlastungen auf der Brücke oder in der Zollanlage.		Dieser Pkt würde nur zutreffen, falls wir eine Ostvariante haben für den Brückenstandort, welche Koblenz konsequenz ablehnt.	

03_Anforderungen Zoll

lf Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)	neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)	Anmerkungen	Umgang mit Stellungnahme
27	3	3.5	9	abb 6			Die Abbildung 6 zeigt auf eindrückliche Art , wie seinerzeit der Standort der Zollanlage ohne jegliche Berücksichtigung des damit verbundenen LKW Aufkommens festgelegt worden ist. Es wäre für die weitere Diskussion um einen Ersatz des heutigen Rheinübergangs zwingend, die heutige Verkehrssituation betr. LKW im Bereich östlich der Zollanlage in Richtung Tiengen aufzuzeigen. Heisst, die Abbd 6 ist zu erweitern um auch die Zufahrten aus Osten aufzuzeigen, nicht nur die Wegfahrten in Richtung CH. Damit wäre nämlich ein weiterer Punkt betzr. falschem Standort der Zollanlage klar ersichtlich.	Wird ohne detaillliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde
28	3							
29	3							

04_Ersatz Rheinquerung

Liste der Anmerkungen								
Grundsätzlich: Gewisse Verweise im Text zu Abbildungen sind falsch (als Beispiel auf S.42 die Abbildung 39 (im Text Verweis auf Abbildung 41).								
lf Nr.	**Teil-Bericht**	**Kapitel**	**Seite**	**Abschnitt**	**Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)**	**neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)**	**Anmerkungen**	**Umgang mit Stellungnahme**
1	4	1.1	1	3	Bestehende Brücke mit Restlebensdauer von 10-15 Jahren. 2035/2040 Ersatzbrücke deswegen nötig.		Das Grundproblem ist die Attraktivität für den Schwerverkehr aus dem Ausland, weil die Einfahrt in CH über Koblenz zu günstig gegenüber Basel, Rheinfelden und Thayngen (siehe auch S. 50 / 9.1 Zentrale Erkenntnisse / Absatz 5). Wobei die Attraktivität einzig und allein durch den Standort der Zollanlage hervorgerufen wurde, ohne dabei die damit ausgelöste massive Steigerung des Schwerverkehrs zu berücksichtigen.	**Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden**
2	4	1.2	2	1	GVK Raum Zurzibiet für die Schweizergemeinden mit zusätzlichen Themen "Anforderungen Zollbehörde" und "Ersatz Rheinquerung".		Es fehlt eine verbindliche Zusage zur Entwicklung seitens DE/WT für alle regionalen Verkehrsträger. Einzig der Zollknoten DE mit der Verbindung zum Zoll wird aktuell anerkannt, wobei auch dazu die formale Zusage erst mit Koord.Sitzung CH-DE seitens DE im Frühjahr 2025 erfolgt. Es gibt nur eine mündliche Aussage von LR Martin Kistler, dass auch der öffentliche Verkehr in der Region angeschaut wird. Aussagen zu Zoll-Situation siehe Teilprockt Anforderungen Zollbehörde. --> siehe auch llf Nr. 33	
3	4	1.3	3	2	Umsetzungshorizont bis 2050: Resultate Phase 1: - Grundgerüst und Funktionalität des Gesamtverkehrssystems bestehend aus verkehrlichem Betriebskonzept und Massnahmenansätzen des Zurzibiet	Umsetzungshorizont bis 2050: Resultate Phase 1: - Grundgerüst und Funktionalität des Gesamtverkehrssystems bestehend aus verkehrlichem Betriebskonzept und Massnahmenansätzen des Zurzibiet sowie für das deutschseitige Einzugsgebiet für die verschiedenen Rheinbrücken das Zurzibiet betreffend.	siehe auch Anmerkung Pkt 2	
4	4	2.1	5	2	Technische Abdeckung vollumfänglich (Mobilität, Verkehr, Ersatz bestehende Rheinbrücke, Zollbehörden) ist sichergestellt.	Es fehlt die Planung aus Auswirkungen der Mobilität auf Erholungs- und Lebensraum.	Es fehlt ein Planer, welcher sich um die Auswirkungen auf Wohn- und Erholungsgebiete kümmert. Keiner der Planer muss sich mit der Koblenzer Bevölkerung auseinandersetzen (Lebensraum Bevölkerung). Wer vertritt uns? Koblenz wird nicht als Teil des Problems gesehen, sondern als Betroffene. Sie setzen sich mit uns an einen Tisch, sind aber nicht für uns zuständig.	
5	4	2.2	6	[5]			Siedlungs-, umwelt- und landschaftsverträgliche Lösung: Was heisst bestmöglich?? –> Verbesserungen der Verkehrsabwicklung?	
6	4	2.2	6	[7]	... nach Möglichkeit zu erhalten.	... nach Möglichkeit zu erhalten, sofern sie den Verkehrsfluss im ganzen verbessert.	Hier besteht ein Denkmalschutz. Steht in unserer BNO. -->PRÜFEN, "Grund" des Schutzes: Um anderen Brückenstandort zu verhindern?? Die alte Brücke zu erhalten kann kein Projektziel sein, dies behindert die Suche nach einer optimalen Brückenlösung.	
7	4	3	7	[6] [8] [9] [11] [13]			Eingeforderte Unterlagen Wo geschützt BNO (alt)?? BNO (neu): Ja -->PRÜFEN	
8	4	4.1	8	3	... Nicht empfohlen wird eine Bogen- oder Hängebrücke, da deren Profile die bestehenden Objekte stören würde.	~~... Nicht empfohlen wird eine Bogen- oder Hängebrücke, da deren Profile die bestehenden Objekte stören würde.~~	Nachweis fehlt, dass die Aussage zutreffend ist. Ohne Nachweis ist dieser Satz zu Streichen. Insbesondere auch da bei allfälligem Abbruch der alten Brücke eh keine Rücksichtnahme mehr gegeben ist. Lediglich auf die Fachwerkbrücke der Eisenbahn ist formal Rücksicht zu nehmen.	
9	4	4.1	9	3, Abb 6	Die Probleme der heutigen Situation sind folgende: - Rückstau auf deutscher und Schweizer Seite, resultierender Ausweichverkehr - Hohe (Schwer-)Verkehrsbelastung in Koblenz - Unzureichende Infrastruktur für Fuss- und Radverkehr - Ungenügender Brückenquerschnitt für heutige Anforderungen	Die Probleme der heutigen Situation sind folgende: - Rückstau auf deutscher (STARK) und Schweizer Seite, resultierender Ausweichverkehr - Hohe (Schwer-)Verkehrsbelastung in Koblenz ?? und VOR ALLEM auf deutscher Seite - Unzureichende Infrastruktur für Fuss- und Radverkehr - Ungenügender Brückenquerschnitt für heutige Anforderungen	Für die Schweizer Seite gilt: - Wenn der Abfluss auf deutscher Seite funktioniert, dann gibt es keinen Stau auf der Schweizer Seite Für die deutsche Seite gilt: Der Abfluss nach der Brücke ist garantiert. Seite DE blockiert sich selber mit Lateralverkehr in beide Richtungen und Rotlicht Richtung Schweiz. Beschränkte Blockierung durch Abgabe Verzollungspapiere der LKW's auf Schweizer Seite. "Hohe (Schwer-)Verkehrsbelastung in Koblenz" stimmt eigentlich nicht. Die Abbd 6 ist nicht nachvollziehbar, warum sind 2 Fahrspuren in Richtung D eingetragen.	**Anpassung in Bericht: "Hohe (Schwer-)Verkehrsbelastung in Koblenz und auf deutscher Seite" übernehmen**
10	4	4.3	11	1 Pkt 4	Nutzung durch MIV, Busse (ÖV) und Fuss-/Radverkehr		Koblenz lehnt eine 2-Brückenlösung ab - vor allem, wenn weiterhin der MIV über diese Brücke geführt wird (für LKW eine neue Brücke?)	**Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden**
11	4	5.1.1	12	2	Mögliche zukünftige NoGo-Kriterien: – Umgang mit diversen Schutzgebieten (vgl. Abbildung 7 / Kapitel 5.1.2). – Denkmalschutz, Umgang mit bestehender Brücke (s. auch Kapitel 4.1) – Eingriffe in das Verkehrsnetz, Funktionalität der Zu- und Abflüsse Rheinquerung (Ver-kehrsablauf) – Umgang mit bestehender Zollinfrastruktur/-abläufen, insbesondere Gemeinschaftszollan-lage Warenverkehr – Verhältnismässigkeit der Kosten	'Mögliche zukünftige NoGo-Kriterien: – Umgang mit diversen Schutzgebieten (vgl. Abbildung 7 / Kapitel 5.1.2). ~~– Denkmalschutz, Umgang mit bestehender Brücke (s. auch Kapitel 4.1)~~ – Eingriffe in das Verkehrsnetz, Funktionalität der Zu- und Abflüsse Rheinquerung (Ver-kehrsablauf) – Umgang mit bestehender Zollinfrastruktur/-abläufen, insbesondere Gemeinschaftszollan-lage Warenverkehr – Verhältnismässigkeit der Kosten **zusätzliche** NoGo-kriterien Koblenz: - Verschlechterung Zu-/Abfluss Verkehr aus / nach Koblenz - Schleichverkehr durch Koblenzer Wohnzonen - keine messbare Verbesserung der Immissionen (Lärm/Luft/ Verkehrsdruck) - Höhere Belastung aller Siedlungs- und Erholungszonen von Koblenz (gesamte Länge Rhein)	Die No-Gos müssen v.a. aus Sicht Koblenz als Direktbetroffener definiert werden. Die Berücksichtigung der Gemeinschaftszollanlage für Warenverkehr ist aus Sicht Koblenz kein NoGo-Kriterium.	**Anpassung in Bericht: "Siedlungs- und Erholungszonen"- Die restlichen Punkte sind mehrheitlich bereits in der Aufzählung enthalten.**
12	4	5.1.2.	13	2	Auflistung Schutzobjekte	zusätzlich: - Rheinuferschutzdekret auf CH Seite.		**Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden**
13	4	5.1.2.	14	Abb 10	Rheinhochwasser Waldshut		Die letzte Lücke im Hochwasserschutz in Koblenz ist im 2024 geschlossen worden.	

04_Ersatz Rheinquerung

lf Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)	neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)	Anmerkungen	Umgang mit Stellungnahme
14	4	5.1.3.	15	1, Abb11, Abb12	Lückenschluss A98		Grundsätzlich: Es ist fraglich, ob mit den derzeit auftauchenden Infrastrukturfinanzierungen in DE (vor allem bestehender Brücken; Sicherheitsüberprüfungen) im Zuge des derzeitigen maroden Bundeshauhaltes Gelder für "unwichtige"Grenzbereiche gesprochen werden. Die Abbd 11 und 12 zeigen auf D-Seite mit aller Deutlichkeit, was die A98 für grosse Entlastung auf der B34 bedeuten würde. Wenn dann der LKW-Verkehr durch eine neue Zollanlage in Sisseln ebenfalls noch auf die A98 umgelegt ist, bekommt die Diskussion um den den Ersatz der bestehenden Rheinbrücke ein ganz entscheidende neue Dimension.	Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden
15	4	5.1.3.	15	4	... nimmt der Verkehr auf der B34 und auf der K130 ab.		Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Verkehr auf der der Schweizer Seite (K130) mit der A98 abnehmen sollte. Allenfalls gibt es eine Verlagerung und somit eine Entlastung beim Warenverkehr. Auf der Pendlerseite kann man davon ausgehen, dass das Wachstum ungebremst weitergeht bzw. durch die Sogwirkung der besseren Aaretal-Verbindung zur A1 (OASE Brugg / Baden) noch zusätzliche Querbewegungen über die A98 entstehen. Somit bleibt auch der Verkehr über die brücke bestehen.	
16	4	5.2.3.	20				M4 und M5 sind nicht toleriert seitens Koblenz	
17	4	5.2.4.	21	2	Netzhierarchie und Netzanbindung: - Grössere Stauräume für Verkehr, falls Erschliessung CH von Westen - Eher (zu) kurze Stauräume, falls Erschliessung CH von Osten		nicht verständlich. Erläutern!	
18	4	5.2.4.	21	2	• Weiteres o Brückenschlag in landschaftlich + ökologisch sensiblen Gebieten o Neue Zollstelle in hochwassergefährdeten Gebieten, Massnahmen erforderlich o Grössere Immissionen Siedlung Koblenz	• Weiteres o Brückenschlag in landschaftlich + ökologisch sensiblen Gebieten o Neue Zollstelle in hochwassergefährdeten Gebieten, Massnahmen erforderlich o Grössere Immissionen Siedlung & Erholungsgebiet entlang des Rheins von Koblenz - Verschlechterung für Verkehrssituation für Koblenzer bezogen auf die Anbindung an die K-Strasse		Anpassung in Bericht: Punkt 1 übernehmen
19	4	5.2.5.	22	4 Pkt 2	..., MIV*, ...		was bedeutet der Stern? Erläutern! siehe aber lf Nr. 34 Keine der vorgestellten Brückenkombinationen kann überzeugen. Die neue Rheinbrücke ist als Ersatzbrücke auszugestalten inkl. Fuss-/Radverkehr. Zudem steht für den ÖV eh die Bahnverbindung zur Verfügung.	Anpassung in Bericht: * Stern entfernen
20	4	7.4.	37	3	Der Vergleich der Variante O (s. Abbildung 17) mit dem heutigen Brückenstandort (für Horizont 2040 mit A98) zeigt folgende Punkte: • (Leichte) Verkehrsverlagerung vom Grenzübergang Bad Zurzach zum Grenzübergang Waldshut und auf die K131 • Grundsätzlich beste Bündelung auf das übergeordnete Netz / Entlastung des untergeordne-ten Strassennetzes • Evtl. kritische zusätzliche Belastung der B34 und des OBI-Kreisels	Der Vergleich der Variante O (s. Abbildung 17) mit dem heutigen Brückenstandort (für Horizont 2040 mit A98) zeigt folgende Punkte: • (Leichte) Verkehrsverlagerung vom Grenzübergang Bad Zurzach zum Grenzübergang Waldshut und auf die K131 • *Grundsätzlich beste Bündelung auf das übergeordnete Netz / Entlastung des untergeordne-ten Strassennetzes* • Evtl. kritische zusätzliche Belastung der B34 und des OBI-Kreisels - viel stärkere Belastung der Siedlungszone Koblenz - viel stärkere Belastung der Naherholungszone Koblenz entlang des Rheins	statt 13'000 Fz (Referenz: Mitte-Varianten) sind 16'000 Fz zu erwarten (Verlagerung von Zurzach), was einer Zunahme von 23% entspricht. Diese führen zu einer weiteren, zusätzlichen Belastung von Siedlungs- und Naherholungszone von Koblenz. "• Grundsätzlich beste Bündelung auf das übergeordnete Netz / Entlastung des untergeordneten Strassennetzes" ist NICHT nachvollziehbar, ERLÄUTERN!	Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden
21	4	7.5	40	1	Wichtigste Merkmale und Erkenntnisse: - Betrifft Schutzgebiete >> mögliches No-Go-Kriterium Akzeptanzproblematik Koblenz da Zunahme Verkehrsbelastung nahe des Siedlungsraums Aus Sicht Gemeinschaftszollanlage «ideale» Lage für betriebliche Abläufe - Erfordert gewisse neue Zollstellen (v.a. Seite D) und braucht Ressourcen (unbebaute Flä-chen, Kosten, Hochwasserschutz etc.) - Platz für Anschlussknoten Seite CH eng / kritisch	Wichtigste Merkmale und Erkenntnisse: - Betrifft Schutzgebiete >> mögliches No-Go-Kriterium Akzeptanzproblematik Koblenz da Zunahme Verkehrsbelastung nahe des Siedlungsraums und des Naherholungsgebietes entlang des Rheins Aus Sicht Gemeinschaftszollanlage «ideale» Lage für betriebliche Abläufe - Erfordert gewisse neue Zollstellen (v.a. Seite D) und braucht Ressourcen (unbebaute Flä-chen, Kosten, Hochwasserschutz etc.) - Platz für Anschlussknoten Seite CH eng / kritisch		Anpassung in Bericht: Anpassung übernehmen
22	4	7.5	40	3	.... Dabei ist aber zu beachten, dass die M-Varianten in Bezug auf die Akzeptanzproblematik im nahen Siedlungsraum und hinsichtlich der weniger betroffenen Schutzgebiete deutliche Vorteile gegenüber den O-Varianten aufweisen.	.... Dabei ist aber zu beachten, dass die M-Varianten in Bezug auf die Akzeptanzproblematik im nahen Siedlungsraum, dem Naherholungsgebiet und hinsichtlich der weniger betroffenen Schutzgebiete deutliche Vorteile gegenüber den O-Varianten aufweisen.		Anpassung in Bericht: Anpassung übernehmen
23	4	8.2	44	2, abb 42	Vor allem die Studie gem. Abbildung 42 zeigt eine aufwändige Lösung mit Tunnel und einem ni-veaufreien Kreisel sowie einem Kreisel auf einer Ebene. Da die Verkehrsmodelle zeigen, dass der Verkehr auf der B34 nach der Realisierung der A98 deutlich abnehmen wird, ist fraglich, ob sich die Investition in eine solche Lösung für eine mögliche Übergangsphase von einigen Jahren zwi-schen dem Ersatz der Rheinquerung und der Realisierung der A98 vertreten lässt.		Die deutsche Seite muss sich bezüglich der Unsicherheit, ob und wann die A98 gebaut wird gut überlegen, ~~ob der Unsicherheit, dass die A98 tatsächlich in absehbarer Frist gebaut wird,~~ inwiefern ein Lösungsansatz wie in Abb42 gezeigt sinnvoll ist für den deutschen Grenz- und Durchgangsverkehr. Der Lösungsansatz Abb42 (Seite 44) mag aufwändig erscheinen. Die Funktionalität für den Verkehr ist jedoch gegeben - auch ohne A98. Abzulehnen aus Aargauer Sicht sind übermässige Kosten für unsinnige und teure Brückenbauten in den Ostvarianten mit allen dazugehörigen Knotenbauten. Selbstverschuldet wurde die A98 über 60 Jahre lang durch Waldshut nicht gebaut. Die derzeitige Verkehrsmisere auf deutscher Seite ist auch darauf zurückzuführen, dazu aber auch auf die unsinnige Entscheidung, eine Hauptzollanlage fernweg von allen Fernstrassen einzurichten. Koblenz auf jeden Fall wird nicht Hand bieten für Ansätze (alle Ost-Varianten), welche Koblenz mehr belasten und eigentlich auf Eigenverschulden Waldshut zurückzuführen sind. (siehe auch Anmerkung Pkt 14)	Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden

04_Ersatz Rheinquerung

lf Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)	neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)	Anmerkungen	Umgang mit Stellungnahme
24	4	8.3	45	3	Variante E: ..... Für den Bauablauf ist je nach Lösung mit einem längeren, mehrmonatigen Unterbruch der Zollstelle zu rechnen.		Tendenziöse Aussage: Nicht glaubhaft - es gibt ausreichend Beispiele in näherer Vergangenheit, bei welchen Bauten parallel zur auszutauschenden Brücke gebaut wurden - um sie dann zu verschieben. Falls es tatsächlich eine lange Bauzeit wäre, wäre sicher zu beobachten, wie sich der Warentransport organisiert. Was wäre, wenn dann schon der Sisselerübergang in Betrieb wäre? Gut wäre es auch für den deutschen Pendler-Verkehr. Diese könnten allenfalls dazu bewegt werden, auf den Zug umzusteigen. Gut wäre da, wenn der 1/4h-Takt schon eingeführt wäre. Alles eine Frage des Timings. Hierzu ist von Koblenz anzumerken dass die Variante E auf Grund der jetzt schon zu engen Platzverhältnisse auf CH-Seite keine Option darstellt. Es geht um einen Ersatz unmittelbar neben der bestehenden Brücke rheinaufwärts, Variante M6. Beim Bau dieser neuen Brücke wäre der heutige Verkehr, wie auch die Zollabfertigung immer gewährleistet. Die abbd 40 auf vorheriger Seite 43 ist da etwas irreführend.	**Wird ohne detaillertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden**
25	4	8.4	45	3	Beim Anschluss Seite Schweiz ist tendenziell eine Kombination Lichtsignalanlage-Kreisel denkbar (analog heutiges System). Die Fahrzeuge von Deutschland Richtung Ost müssen über den neu vorgesehenen Kreisel wenden.	Beim Anschluss Seite Schweiz ist tendenziell eine Kombination Lichtsignalanlage-Kreisel denkbar (analog heutiges System). Die Fahrzeuge von Deutschland Richtung Ost müssen über den neu vorgesehenen Kreisel wenden. Ungelöst ist der Umgang mit der wesentlichen höheren Bealstung des Koblenzer Siedlungsraumes als auch der massiven Abwertung des Naherholungsgebietes.	Alle O-Varianten sind ohne klare Aussagen zur Beibehaltung der heutigen Belastung der Siedlungs- und Naherholungszone ohne Attraktivitätsverlust abgelehnt durch Koblenz. Mit einer erwähnten Lichtsignalanlage wird die Zufahrt auf die K131 für Koblenzer auf Koblenzer Boden! abgedrängt in eine Bittstellerrolle. Nicht akzeptiert.	
26	4	8.4	47	2			Es gelten dieselben Bemerkungen wie bei Pkt 25	
27	4	8.5	48	3	Der Anschluss auf Schweizer Seite kann mit einer Kombination Lichtsignalanlage-Kreisel gelöst werden, analog dem heutigen System. Der Verkehr aus Deutschland Richtung Ost muss über den neuen Kreisel wenden.	Der Anschluss auf Schweizer Seite kann mit einer Kombination Lichtsignalanlage-Kreisel gelöst werden, analog dem heutigen System. Der Verkehr aus Deutschland Richtung Ost muss über den neuen Kreisel wenden. Ungelöst ist der Umgang mit der wesentlichen höheren Belastung des Koblenzer Siedlungsraumes als auch der massiven Abwertung des Naherholungsgebietes.	Es gelten dieselben Bemerkungen wie bei Pkt 25 Die Aussage betr. Anschluss Seite CH mit dem Hinweis dass tendenziell die gleiche Kombination möglich ist wie beim heute bestehenden Übergang mit Lichtsignalanlage-Kreisel ist nicht nachvollziebar, respektive gar nicht möglich. Die Abbildung 43 ist nämlich massstäblich falsch aufgegleist. Man beachte darauf die Abmessungen des bestehenden OBI-Kreisels (für LKW ausgelegt) und dagegen die Abmessungen der neuen Kreisel. Deren Aussendurchmesser sind ca. 1/3 zu klein eingetragen und daher höchstens für PW befahrbar. Ein vernünftige Kreisel für LKW ha einen Aussendurchmesser von gegen 50 m! Für eine solche Kreiselgrösse ist die zur Verfügung stehende Landfläche in keine Weise vorhanden. Diese Aussage gilt auch für die weiteren Abbildungen 44 bis 46. Aus diesem Grunde kann die gesamte Variant O nicht weiter diskutiwert werden. Es bräuchte dazu massstabgerechte Vorlagen.	
28	4	8.5	49	3			Es gelten dieselben Bemerkungen wie bei Pkt 25	
29	4	9.1	50	pkt 4	Die Realisierung des Lückenschlusses der A98 hat einen signifikanten Einfluss auf die Ver-kehrsströme, die Verkehrsbelastung bei allen Varianten und damit auf die Gestaltung der Knotenformen. Wird der Lückenschluss nicht realisiert, kann das zusätzliche Verkehrsauf-kommen bis 2040 nicht auf die A98 verlagert werden, was grosse Herausforderungen in der Ausgestaltung der Anschlussknoten mit sich brächte		Der nachhaltigste Weg ohne A98 scheint aus unserer Sicht der Lösungsansatz auf S44 (Abb.42) zu sein. Siehe auch die Bemerkungen dazu unter Pkt 23.	
30	4	9.2	51	pkt 3	3. Weiterentwicklung der Ost-Varianten: – Weitere Prüfung der Ostvarianten, jedoch unter besonderer Berücksichtigung von Mass-nahmen zur Minimierung der Eingriffe in Schutzgebiete, zur Steigerung der Akzeptanz im Siedlungsraum und zur Verbesserung der Knoten	3. Weiterentwicklung der Ost-Varianten: – Weitere Prüfung der Ostvarianten, jedoch unter besonderer Berücksichtigung von Mass-nahmen zur Minimierung der Eingriffe in Schutzgebiete, zur Steigerung der Akzeptanz im Siedlungsraum und im Naherholungsraum und zur Verbesserung der Knoten		**Anpassung in Bericht: Anpassung übernehmen**
31	4	9.2	51	pkt 4	4. Weiterentwicklung von Kombinationsmöglichkeiten: – Vertiefte Prüfung von Zwei-Brücken-Lösungen – Untersuchung, wie Kombinationslösungen zur Minimierung von Umweltauswirkungen beitragen können.		Es steht keine 2-Brückenlösung für Koblenz zur Debatte, wo MIV und Warenverkehr getrennt geführt werden.	**Wird ohne detaillertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden**
32	4	9.2	51	2	Dabei ist zu beachten, dass erhebliche Herausforderungen und Unsicherheiten bestehen: Die grosse Abhän-gigkeit vom Lückenschluss der A98, die noch zu klärende übergeordnete Bedeutung des Zoll-übergangs sowie potenzielle No-Go-Kriterien bei allen Varianten erschweren die Entscheidungs-findung.		siehe die Anmerkungen dazu unter Pkt 23.	
33	4	2.2	6	Pkt 4	[4] Effiziente Zollabwicklung: Die Planung soll eine reibungslose und effiziente Abwicklung des Zollverkehrs ermöglichen, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.		Siehe Zoll-Bericht! Der Zollstandort wird in Frage gestellt.	
34	4		25	4	_Variantenfamilie O Von den verschiedenen Varianten steht die Variante O3 mit einem relativ kurzen Brückenschlag im Vordergrund, mit einer Verschwenkung beim ARA-Areal auf Schweizer Seite entsteht etwas mehr Platz für mögliche Anschlussknoten. Weiter ist die Variante OR von Interesse, sie entspricht der Variante, die in der Vororientierung beim kantonalen Richtplan 2011 abgebildet war.		Die Beschreibung der Variantenfamilie O ist nicht nachvollziehbar. **Die Variante OR ist vom Richtplan zu streichen.** Alle andern direkten Anbindungen an den OBI Kreisel sind verkehrstechnisch keinerlei Vorleistungen da dieser Kreisel dem Anschluss des Lonza-Areals dient und nicht auch noch mit dem gernzüberschreitenden Verkehr belatet werden kann. Wieso die Variante O3 im Vordergrund stet wäre noch weiter zu begründen.	
35	4							
36	4							

05_Betriebskonzept&Massnahmen

Liste der Anmerkungen								
lf Nr.	**Teil-Bericht**	**Kapitel**	**Seite**	**Abschnitt**	**Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)**	**neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)**	**Anmerkungen**	**Umgang mit Stellungnahme**
1	5				Kapitel 1 bis 1.4 sind gleich aufgebaut bei bericht 01, 03 und 04 und werden gleich beantwortet.		Zusammenfassend nur 1 mal beantworten. Übergeordnet und detaillierter sind diese Kapitel im Synthesebericht beschrieben.	Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden
2	5	1.6	8		Grundlagen und Planungsdokumente		Welche dieser Dokument sollen noch angefordert werden?	
3	5	2.2	10ff		Komittment aller Beteiligten		Inwiefern kann und will der Landkreis Waldshut dabei eingebunden werden. Wie wird sichergestellt, dass es zu verbindlichen Absprachen kommt - auch bei allen anderen Verkehrsträgern - namentlich bei ÖV und Bike-Verkehr. Derzeit wird es wahrscheinlich nur eine verbindliche Vereinbarung zum Grenzübergang und zum MV geben (klare Aussage von RP Freiburg)! Einbindung Landkreis Waldshut, Verbindlichkeit in allen Verkehrssystemen?	
4	5	2.3	12	1	... .Die Strassenhierarchie hat auch eine massgebliche Wirkung auf die künftige Lenkung und Kanalisierung der Verkehrsströme. Es ist eine (kantonale) Vorgabe, dass auch in Zukunft der Verkehr auf dem übergeordneten Netz gebündelt wird (vgl. auch Ausführungen in den Kap. 4.3 und 4.4).		Diese Karte als auch die Karte auf S.25 zeigen beide, dass die Verbindung Würenlingen-Tegerfelden-Zurzach mit Verkehrslenkungsmassnahmen belegt werden soll - Richtung K131. Nicht nachvollziehbar, wenn Umfahrung Zurzach vorhanden. ERLÄUTERN! siehe auch Abb 11/S.25 werden mindestens die Hauptachsen (Bahn, Strassen, A98) dargestellt	
5	5	2.3	12	abb 5			Mit Abb 11/S.25 werden mindestens die Hauptachsen (Bahn, Strassen, A98) dargestellt	
6	5	2.3	13	2	... als auch dem regionalen Verkehr (zwischen Region Zurzibiet und Landkreis Waldshut) und dem überregionalen Verkehr (zwischen den angrenzenden deutschen Landkreisen und dem Kanton Aargau).	... als auch dem regionalen Verkehr (zwischen Region Zurzibiet und Landkreis Waldshut) und dem überregionalen Verkehr (zwischen den angrenzenden deutschen Landkreisen, und dem Kanton Aargau und dem Kanton Zürich).		**Anpassung in Bericht: Anpassung übernehmen**
7	5	2.3	13	2	Der internationale Warentransit wird ebenfalls über Autobahngrenzübergänge abgewickelt und ist am Grenzübergang Waldshut-Koblenz nicht relevant (vgl. Beilagenbericht «Situationsanalyse, Siedlungsund Verkehrsentwicklung» Kap. 2.5).	Der internationale Warentransit wird ebenfalls über Autobahngrenzübergänge abgewickelt und ist am Grenzübergang Waldshut-Koblenz ~~nicht~~ **mindestens** anteilig relevant (vgl. Beilagenbericht «Situationsanalyse, Siedlungsund Verkehrsentwicklung» Kap. 2.5).	siehe Situationsanalyse 2.5 / S.16: 31 % sind national oder international! Weitere 20% sind überregional! Die Aussage "nicht relevant" stimmt somit überhaupt nicht. Mindestens ein Teil der 30% haben nationalen/internationalen Charakter! Für den Grenzübergang Waldshut/Koblenz oder besser den Zollhof Waldshut ist jeder LKW relevant, da keine Hochleistungsstrasse den Verkehr abnimmt und die verkehrliche Situation den jetztigen und auch zukünftigen Verkehr ohne massive Entlastung nicht zulässt. Jegliche Art von "Lenkung" (zB. diskutierte Schliessung einer Abfertigung Bargen durch den Zoll) hat Einfluss auf das Schwerverkehrs-Aufkommen im Raum WT/Koblenz. Aus unserer Sicht können Teile davon über andere Zollhöfe gelenkt werden.	**Anpassung in Bericht: Ändern zu "weniger relevant"**
8	5	2.3	13	2	Die Region Zurzibiet wird weiterwachsen. Aufgrund der Siedlungsentwicklung wird auch das Gesamtverkehrsaufkommen zunehmen.	Die Region Zurzibiet wird weiterwachsen. Ebenso wird der Landkreis Waldshut wachsen. Aufgrund der Siedlungsentwicklung wird auch das Gesamtverkehrsaufkommen zunehmen.		Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden
9	5	3	14		Strategie und Stossrichtung GVK Raum Zurzibiet		Wie wird der Landkreis Waldshut in Teilen dieser Strategie berücksichtigt. Wie wird verbindlich, was notwendig ist, dass unsere Strategie und Stossrichtung funktioniert. Herangehensweisen: - Integration in bestehend Berichte - Parallelberichte (abgestimmt) des Landkreises Waldshut	
10	5	3.1.	14	2	**Fördern von kurzen Wegen** Die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft mit den Nachbarräumen werden gewährleistet, wobei **digitale** Technologien auch hier zur Verbesserung der Vernetzung und zur Reduzierung unnötiger Wege beitragen.		Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	
11	5	3.1.	14	3	**Stärken der flächen- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel** Folglich soll die Verkehrsmittelwahl zugunsten der flächen- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel verlagert werden. Hierzu werden so genannte Push- & Pull-Massnahmen eingesetzt. Diese bewirken einerseits durch Druck (Push) und andererseits durch Anreize (Pull) eine gewisse Verlagerung vom motorisierten Verkehr (MV) auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr und schaffen damit Reserven auf dem Strassennetz für diejenigen Nutzergruppen, welche auf die MV-Nutzung angewiesen sind.		Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	
12	5	3.1.	14	4	**Vernetzen der verschiedenen Verkehrsmittel** Die digitale Vernetzung und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel wird auf regionaler Ebene vorangetrieben, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern. Die Vernetzung trägt dazu bei, die Ziele der Vermeidung, Verlagerung und verträglichen Gestaltung des Verkehrs zu erreichen.		Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	
13	5	3.2	15		Modal-Shift (Nutzung anderer Verkehrsmittel)		Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	
14	5	3.3	17		Mobilitätslenkung / Verkehrslenkung / Verkehrsangebot		Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	

05_Betriebskonzept&Massnahmen

lf Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)	neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)	Anmerkungen	Umgang mit Stellungnahme
15	5	4	19	1	**Betriebskonzept und Massnahmenansätze** Das Gesamtverkehrskonzept bezieht alle Verkehrsteilnehmenden und alle Verkehrsmittel in die Planung mit ein und zeigt auf, wie eine zukunftsweisende, nachhaltige und bedarfsorientierte Mobilität in der Region erreicht werden kann.	**Betriebskonzept und Massnahmenansätze** Das Gesamtverkehrskonzept bezieht alle Verkehrsteilnehmenden und alle Verkehrsmittel in die Planung mit ein und zeigt auf, wie eine zukunftsweisende, nachhaltige und bedarfsorientierte Mobilität in der Region erreicht werden kann. Dies gilt ebenso für alle verkehrlichen Interaktionen mit unseren deutschen Nachbarn. ...	Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	**Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden**
16	5	4.1	19		**Konzept Molbilitätslenkung** Diese Massnahmenansätze zielen darauf ab, eine nachhaltige Verkehrsentwicklung im Raum Zurzibiet zu erreichen und dabei die Lebensqualität und wirtschaftliche Attraktivität der Region zu steigern und die Funktionalität des Gesamtsystems zu gewährleisten.		Dies kann nur funktionieren, wenn die Nachbarregionen auf die Mobilitätslenkung abgestimmt sind. Brugg und Baden sind eahrscheinlich über OASE ausreichend abgedeckt. Wie ist das mit Landkreis Waldshut? Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	
17	5	4.2.1.	20	2	**Fokussierung Siedlungsentwicklung auf bestehende ÖV-Knoten und Korridore** .... Die beste Eignung und damit oberste Priorität für die Entwicklungsgebiete haben die Gemeinden im östlichen Aaretal, da dort direkte und relativ schnelle Verbindung in die grossen Ballungszentren Baden/Turgi/Zürich bestehen. Etwas weniger ideal in Bezug auf eine nachhaltige Mobilität sind Entwicklungsgebiete im Umfeld von Buslinien (mit mind. 30'-Takt).	**Fokussierung Siedlungsentwicklung auf bestehende ÖV-Knoten und Korridore** .... Die beste Eignung und damit oberste Priorität für die Entwicklungsgebiete haben die Gemeinden im östlichen Aaretal bis und mit Waldshut, da dort direkte und relativ schnelle Verbindung in die grossen Ballungszentren Baden/Turgi/Zürich bestehen. Etwas weniger ideal in Bezug auf eine nachhaltige Mobilität sind Entwicklungsgebiete im Umfeld von Buslinien (mit mind. 30'-Takt).	Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	
18	5	4.2.2.	21	1	**Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts bei neuen Nutzungen ab einem gewissen Nutzungsmass** Eine wichtige Stellschraube zur Steuerung des künftigen Verkehrsaufkommens sind die Entwicklungsgebiete. In diesen neu entstehenden Gebieten können die Gemeinden selbst frühzeitig dafür sorgen, dass der zukünftige Verkehr möglichst verträglich gestaltet wird, indem sie für Entwicklungsgebiete ab 30 Parkfelder ein Mobilitätskonzept einfordern.		Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz **FÜR ALLE UNSERE ZUKÜNFTIGEN ÜBERBAUUNGEN MITBERÜCKSICHTIGEN**	
19	5	4.2.3.	22	2	**4.2.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement** Deshalb sollen die Region Zurzibiet und die Gemeinden Betriebe für die Planung und Umsetzung von Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (MM) motivieren und unterstützen. Im Unterschied zu den oben beschriebenen Mobilitätskonzepten für Areale sind die betrieblichen MM-Massnahmen auf einen oder mehrere bestehende Betriebe/Firmen ausgerichtet und müssen nicht im Zusammenhang mit einem Neubau stehen. Dabei können nebst der Pendlermobilität auch die Geschäftsfahrten optimiert werden.		Viele Pendler sind ausseralb Zuribietregio tätig. Nicht nur in den Regionen Baden und Brugg (Ostaarau), sondern auch in Aarau oder in Zürich. Was unternimmt der Kanton konkret, um dieses Ansinnen zu unterstützen? Ab welcher Grösse macht dies Sinn?	
20	5	4.2.3.	22	3	Die Gemeinden/Verwaltungen selbst nehmen eine Vorbildrolle ein und gehen mit gutem Beispiel voran. Bei der betriebsbedingten Mobilität wird primär auf den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr und in zweiter Linie auf Carsharing gesetzt.		**PRÜFEN, WIE UMGEHEN IN DEN ARBEITSBEDINGUNGEN GEMEINDE KOBLENZ (SIEHE DETAILS IN BERICHT)**	
21	5	4.3	23	1	**Konzept Verkehrslenkung / -management** Mit der Verkehrslenkung und dem Verkehrsmanagement wird das Ziel verfolgt, den Verkehrsablauf auf den bestehenden Strassen zu optimieren und die bestehende Strasseninfrastruktur ohne grosse bauliche Massnahmen effizient zu nutzen. Kern des Konzepts bilden drei Massnahmenansätze: _ Verkehrslenkung auf Hauptachsen & Reduktion von Ausweichverkehr _ Dosierung an geeigneten Stellen an den Siedlungsrändern _ Busbevorzugung an Knoten und auf Strecken _ Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit Personen- und Güterverkehr		Auch Landkreis Waldshut muss sich in der Konsequenz diese Gedanken machen! Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	
22	5	4.3	25		... Flankierend dazu müssen auf dem untergeordneten Strassennetz, insbesondere im Surbtal und westlich der Aare, flankierende Massnahmen ergriffen werden, um ein Ausweichen auf diese untergeordneten Achsen zu vermeiden.	... Flankierend dazu müssen auf dem untergeordneten Strassennetz, insbesondere im Surbtal und westlich der Aare sowie bei Grenzstau über die Felder, Wälder und den Dorfkern Koblenz, flankierende Massnahmen ergriffen werden, um ein Ausweichen auf diese untergeordneten Achsen zu vermeiden.	Aufnehmen im Bericht.	
23	5	4.3	25	abb 11	Verkehrslenkung / Management		Ausweichverkehr über Landwirtschafts- und Waldwege und durch Dorf Koblenz nicht dargestellt. Aufnehmen. Was ist gemeint mit dem Pfeil "Verkehrslenkung auf Hauptachse" von Tegerfelden nach Döttingen? Wenn so angedacht, ist dies in den grenzquerenden Zahlen enthalten. Wird der Verkehr über Zurzach nicht nach Koblenz gedrückt? Erläutern und ändern!	
24	5	4.3	25	abb 11	Verkehrslenkung / Management		~~Es fällt auf, dass das Schienentrassee ab Koblenz Richtung Laufenburg auf der Karte nicht dargestellt ist. Es ist ein wesentlicher Faktor im Transport von Gütern. Wieder aufnehmen.~~	

05_Betriebskonzept&Massnahmen

lf Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)	neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)	Anmerkungen	Umgang mit Stellungnahme
25	5	4.4.1.			**Verkehrslenkung auf Hauptachsen & Reduktion von Ausweichverkehr** Um den Verkehr auf den Hauptachsen zu bündeln und die Wohn- und Lebensqualität in den Ortschaften zu erhöhen, können auf Nebenachsen verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt werden. Dies betrifft insbesondere die Bereiche Endingen-Tegerfelden, Leuggern-Leibstadt, Böttstein-Full-Reuenthal sowie Würenlingen. Dies kann z.B. durch Temporeduktionen, Sackgassen, Umwege durch Einbahnregimes oder Dosierungsanlagen (siehe Kapitel 4.4.2) geschaffen werden. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr auf die dafür vorgesehenen Hauptverkehrsachsen zu verlagern und in den Wohngebieten ein ruhigeres und sichereres Umfeld zu schaffen.	**Verkehrslenkung auf Hauptachsen & Reduktion von Ausweichverkehr** Um den Verkehr auf den Hauptachsen zu bündeln und die Wohn- und Lebensqualität in den Ortschaften zu erhöhen, können auf Nebenachsen verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt werden. Dies betrifft insbesondere die Bereiche ~~Endingen-Tegerfelden,~~ Leuggern-Leibstadt, ~~Böttstein-Full-Reuenthal sowie Würenlingen~~. Dies kann z.B. durch Temporeduktionen, Sackgassen, Umwege durch Einbahnregimes oder Dosierungsanlagen (siehe Kapitel 4.4.2) geschaffen werden. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr auf die dafür vorgesehenen Hauptverkehrsachsen zu verlagern und in den Wohngebieten ein ruhigeres und sichereres Umfeld zu schaffen.	Koblenz setzt sich dafür ein, dass möglichst viele Pendler über den Zurzacher Zoll fahren, um so die Last am Abend in Koblenz zu reduzieren. Wofür sonst sollte die teure Umfahrung Zurzach sein? Sind in den derzeitigen Zahlen in den Bilanzierungen diese Beruhigungsmassnahmen auf Nebenstrecken auch schon inbegriffen?	**Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden**
26	5	4.4.4.	27		**Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit Personen- und Güterverkehr** Der Grenzübergang Waldshut-Koblenz nimmt aufgrund seiner Bedeutung für den regionalen und überregionalen Personen- und Güterverkehr eine wichtige Rolle ein. Um die Funktionalität und Lebensqualität in der Region zu erhalten, ist eine effektive Steuerung der Verkehrsflüsse erforderlich. Zentrales Element ist dabei die koordinierte Abstimmung zwischen Verkehrsmanagement und Zollabläufen am Grenzübergang. Durch eine intelligente Verkehrssteuerung, die eng mit den Zollprozessen verzahnt ist, soll eine zuverlässigere und siedlungsverträglichere Abwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs erreicht werden.	**Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit Personen- und Güterverkehr** Der Grenzübergang Waldshut-Koblenz nimmt aufgrund seiner Bedeutung für den regionalen und überregionalen Personen- und Güterverkehr eine wichtige Rolle ein. Um die Funktionalität und Lebensqualität in der Region zu erhalten, ist eine effektive Steuerung der Verkehrsflüsse erforderlich. Zentrales Element ist dabei die koordinierte Abstimmung zwischen Verkehrsmanagement und Zollabläufen am Grenzübergang. Durch eine intelligente Verkehrssteuerung, die eng mit den Zollprozessen verzahnt ist und grenzübergreifend digital eingebunden ist, soll eine zuverlässigere und siedlungsverträglichere Abwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs erreicht werden.	Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz Wer managt diese Kontrollstelle - CH oder DE?	
27	5	4.5.	28		**Konzept Verkehrsangebot** Das Konzept Verkehrsangebot sieht eine umfassende Erweiterung und Verbesserung des Angebots für die verschiedenen Verkehrsmittel vor. Um das Konzept Verkehrsangebot umzusetzen, sind verschiedene, ineinandergreifende Massnahmenansätze in mehreren Bereichen erforderlich. Sie zielen darauf ab, die Stärken der einzelnen Verkehrsträger optimal zu nutzen und ein integriertes Gesamtsystem zu schaffen. Die fünf Massnahmenansätze umfassen: _ Ausbau ÖV-Angebot _ Ausbau Veloinfrastruktur _ Strasseninfrastruktur optimieren _ Verkehrsdrehscheiben _ Ersatz Rheinquerung Waldshut-Koblenz		In allen genannten Bereichen in der Auflistung ist der Landkreis Waldshut ebenfalls betroffen. Neben ÖV-Angebot und Ausbau Veloinfrastruktur sind die Verkehrsdrehscheiben im Bereich P+R und B+R mindestens in Waldshut selber ungenügend. Das Kornhaus ist als Umsteige-P+R zuweit weg vom Bahnhof, um für Umsteiger attraktiv zu wirken. Zusätzlich ist die Anzahl der Parkplätze, vergleicht man es mit Koblenz und Döttingen, viel zu tief. Bisher besteht nur beim Projekt Ersatz Rheinquerung eine vorerst mündliche Zusage des RP Freiburg, dass dies zusammen erarbetet wird. Für eine integrative und funktionierende Gesamt-Verkehrsplanung muss seitens Landkreis Waldshut eine ähnliche Planung erstellt werden. Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	
28	5	4.5	28	6	Ein bedeutendes Projekt im Bereich Verkehrsangebot ist der Ersatz der Rheinquerung bei Koblenz. Diese wird in den kommenden Jahren sanierungsbedürftig. Aufgrund seiner Komplexität und Wichtigkeit wird dieses Vorhabengesondert in einem Beilagebericht detailliert betrachtet.		Dieser Teil des Projektes (Rheinquerung) kann nur zufriedenstellend funktionieren mit Einbezug aller anderen Verkehrsträger. Speziell der grenzquerende Bahnverkehr und die neu zu errichtenden und grenzquerende Buslinien sind dazu unabdingbar. Für Koblenz nur im Gesamtpaket erfolgreich und auch nur als solche zusammen behandelbar. Es muss ein Agreement mit dem LAndkreis Waldshut gefunden werden, dass dieses Ansinnen jetzt schon unterstützt.	
29	5	4.5	29	abb 12	Konzeptkarte Verkehrsangebot		**Erstrückmeldung:** - Stärkung Bahnverbindungen muss in Koblenz geteilt werden Richtung Zurzach und Richtung Waldshut - Nach Waldshut gibt es keinen blauen Pfeil. - Es braucht Richtung Landkreis Waldshut ein klares Zeichen, dass die Umsteigesituation beim Bahnhof Waldshut regionalen Charakter hat und entsprechnd prägnant behandelt wird. ~~- "Stärkung" Busverbindungen über den Zoll ist nicht eingezeichnet.~~ Ist unter 4.6 und in abb 13 erwähnt. - Die Velohauptverbindung "verläuft" sich ennet der Grenze. Weiter zu vertiefen. Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	
30	5	4.6	30	2	Massnahmenansätze Verkehrsangebot .... Für den Veloverkehr ist die Entwicklung einer durchgängigen und sicheren Infrastruktur vorgesehen, mit einer Velohauptverbindung zwischen Koblenz und Siggenthal-Station. Netzlücken sollen geschlossen und die Qualität der Veloinfrastruktur verbessert werden.	Massnahmenansätze Verkehrsangebot .... Für den Veloverkehr ist die Entwicklung einer durchgängigen und sicheren Infrastruktur vorgesehen, mit einer Velohauptverbindung zwischen Waldshut (Tiengen), Koblenz und Siggenthal-Station. Netzlücken sollen geschlossen und die Qualität der Veloinfrastruktur verbessert werden.	Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	**Anpassung in Bericht: Anpassung übernehmen**

05_Betriebskonzept&Massnahmen

lf Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)	neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)	Anmerkungen	Umgang mit Stellungnahme
31	5	4.6	31	abb 13	Massnahmenansätze Verkehrsangebot - Karte		Der erwähnte Viertelstundentakt zwischen **Koblenz** und Baden muss in der Konsequenz entweder nach Waldshut gezogen werden oder die grenzquerenden Buslinien übernehmen die Zwischenfunktion. Es besteht die Gefahr, dass Pendler mit dem Auto die Grenze passieren nach Koblenz oder zB. Döttingen.	**Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden**
32	5	4.6.1.	31	1	Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat des Verkehrssystems. Priorität hat die Stärkung des Bahnangebots auf der Nord-Süd-Achse zwischen Koblenz und Turgi sowie der Ost-West-Achsen auf deutscher und schweizerischer Seite.	Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat des Verkehrssystems. Priorität hat die Stärkung des Bahnangebots auf der Nord-Süd-Achse zwischen Waldshut ~~Koblenz~~ und Turgi sowie der Ost-West-Achsen auf deutscher und schweizerischer Seite.		**Anpassung in Bericht: Anpassung übernehmen**
33	5	4.6.1.	32	1	Bahnangebot ab 2035, Karte (Beim Bund in Überarbeitung)		Wir verstehen, dass mit dem BAV Verhandlungen bezüglich 1/4h-Takt nach Koblenz bestehen. Trotzdem eine Anmerkung zur Karte: Wird der 1/4h-Takt verzögert, wird die Kürzung der S19 nach Döttingen dazu führen, dass ein teil der Waldshuter Pendler allenfalls nicht umsteigen oder mit dem Auto nach Döttingen oder eben sowieso dann weiter fahren (persönliche Erfahrung auf der S19 um 06.00 ab Koblenz).	**Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden**
34	5	4.6.3.	38	1	Bei der Aufwertung ist die Effizienz der Gesamtmobilität unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger zu verbessern sowie die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.		Egal, welche Variante bei der Rheinquerung gewählt wird, so ist die Kreuzung/Parallelführung von Langsamverkehr und MV im Raum Koblenz Zentrum über Dreispitz bis Kraftwerkzufahrt (Ausgang Koblenz Richtung Klingnau) äusserst komplex (kaum vernünftig Raum vorhanden) und muss schon in der Phase 2 (2025) zusammen mit den Rheinquerungs-Varianten mitentwickelt werden.	
35	5	4.6.4.	39	2	B+R .... Der folgenden Tabelle sind die Zielwerte pro Verkehrsdrehscheibe für B+R-Abstellplätze sowie die Differenz zum Bestand zu entnehmen. Prioritär ist demzufolge das B+R-Angebot an den Bahnhöfen Döttingen, Koblenz, Siggenthal Station und Bad Zurzach auszubauen. Diese vier Bahnhöfe weisen auch mit Abstand am meisten Einsteigende pro Tag auf, weshalb hier auch kleine Velostationen / abschliessbare Veloboxen und ergänzende Infrastruktur wie Schliessfächer für Velo-Equipement, Velopumpe etc. zu prüfen sind.		Es ist zu klären, wieviele Velofahrer von DE in die Schweiz fahren, um hier einzusteigen. Da wird es mit einem besseren Angebot in Waldshut und an allfälligen Haltestellen von grenzquerenden Bussen zu einer Verschiebung kommen. Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	
36	5	4.6.4.	40	tab 2	B+R Bahnhof Koblenz: zusätzlich 485 Plätze Koblenz Dorf: zusätzlich 66 Plätze		Wow!!! Zur Info: Doppelstockvarianten für Fahrräder (wie in Baden verbaut): kosten rund CHF 1'500.- ! Pro Stellplatz!! --> CHF 727'500.- (50% durch Gemeinde zu tragen, die anderen 50% durch SBB). Wie genau werden die Anzahl Wegreisender gerechnet? Busumstiege auf Bahn? DE-Pendler? Dann kann ich es mir vorstellen. Ist dann aber wohl "falsch". Ist der Wert 1900 der aktuelle Wert für "Wegreisende" oder der abgeschätzte in der Zukunft? Wir haben derzeit 113 Autos auf dem Parkplatz. Wenn man davon 2/3 nimmt, welche in Zukunft mit dem Fahrrad kommen und eine Belegung von 1.46 nimmt (das war glaube ich irgendwo der Wert), dann liegen wir vielleicht bei 109 Plätzen zusätzlich - immer noch eine stattliche Summe.	
37	5	4.6.4.	40	tab 3	P+R Kornhaus (Waldshut): 110 Koblenz: 113		**Waldshut Kornhaus:** Wenn man davon ausgeht (wie es immer kolportiert wird??), dass die deutschen Pendler so grosszählig vom Hinterland kommen werden, dann wird die Anzahl wohl nicht ausreichen. Zusätzlich ist der Anreiz zum Umsteigen kaum gegeben, da das Kornhaus-Parkhaus zu weit vom Bahnhof weg ist. Sehr unattraktiv. **Beim Bahnhof Koblenz:** Ein guter Anteil der parkierenden haben DE-Kennzeichen. Mit zusätzlichem Busangebot auf CH-Seite von Leibstadt/Full sollten Parkplätze eher reduziert werden können.	
38	5	4.6.4.	41	3	Die Bahnhöfe eignen sich zudem sehr als Standorte für CarSharing. Es wird empfohlen, gemeinsam mit Mobility die Anzahl Standorte und Fahrzeuge deutlich auszubauen (derzeit gibt es nur je 1 Fahrzeug im Dorfzentrum Endingen, am Bahnhof Döttingen sowie 2 Fahrzeuge beim PSI).		Es stehen derzeit je ein swiss-e-car am: - Bahnstation Koblenz Dorf - Bahnstation Klingnau - Gemeindehaus Döttingen	
39	5	4.7.1.	42	2	Elterntaxis: Gemeinden können durch Infrastruktur-massnahmen für den Fussverkehr, aber auch durch Aufklärungsarbeit und gezielte Aktionen die Schulwegsicherheit verbessern und Elterntaxis reduzieren. Dazu gehören Informationsveranstaltungen, «Pedibus»-Initiativen, die Aktion «Walk-to-School» und weitere Aufklärungsarbeit.		Infrastrukturmassnahmen für Fussverkehr: püfen Info-Massnahmen: prüfen	
40	5	4.7.2.	42	1	Öffentliche Veloabstellplätze an publikumsorientieren Einrichtungen		prüfen im kommunalen Verkehrsplan	
41	5	4.7.3.	42	1	Kommunales Fuss- und Veloverkehrsnetz		prüfen im kommunalen Verkehrsplan	

05_Betriebskonzept&Massnahmen

lf Nr.	Teil-Bericht	Kapitel	Seite	Abschnitt	Original (rot sind hervorzuhebene Textstellen)	neu (rot ist notwendige Textanpassung aus Sicht Koblenz)	Anmerkungen	Umgang mit Stellungnahme
42	5	5.1.	43	3	Konsequente Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowohl innerhalb als auch ausserhalb der Region. _ Realisierung des Lückenschlusses der A98, der eine effektive Bewältigung und Verlagerung des prognostizierten zusätzlichen Verkehrsaufkommens ermöglicht. _ Erneuerung abgestimmter grenzüber-schreitender Verkehrs- und Siedlungsgrundlagen als Planungsbasis. _ Verstärkte Verlagerung des deutschen Pendlerverkehrs auf alternative Verkehrsmittel, insbesondere durch Förderung des grenzüber-schreitenden ÖV.	Konsequente Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowohl innerhalb als auch ausserhalb der Region. _ Realisierung des Lückenschlusses der A98, der eine effektive Bewältigung und Verlagerung des prognostizierten zusätzlichen Verkehrsaufkommens ermöglicht. _ Erneuerung abgestimmter grenzüber-schreitender Verkehrs- und Siedlungsgrundlagen als Planungsbasis. _ Verstärkte Verlagerung des deutschen Pendlerverkehrs auf alternative Verkehrsmittel, insbesondere durch Förderung des grenzüber-schreitenden ÖV sowie eine grundlegende Mobilitätsverhaltensänderung der Bevölkerung im Landkreis Waldshut.	Ausserhalb der Region: '- Gute Abstimmung mit Baden und Brugg über OASE - Keine Verbindlichkeit mit dem Landkreis Waldshut (nur Lippenbekenntnis) ausser der Zusage des RP Freiburg bezüglich der Zusammenarbeit bei der Grenzquerung. Wie wird die notwendige parallele Abstimmung aller Verkehrsträger mit dem Landkreis Waldshut sichergestellt? Die Aktualisierung der Verkehrs- und Siedlungsgrundlagen ist essenziell. Es wird ebenso essenziell sein, den Nutzern die Veränderung im Mobilitätsverhalten nahezubringen. frühzeitige breitflächige und intensive Diskussion und Einbezug der DE-Bevölkerung ist wesentlich. Gute grenzüberschreitende Kommunikation und Einbezug der Bevölkerung zur Sensibilisierung in allen bereichen der Mobilität.	Wird ohne detailliertere Prüfung zur Kenntnis genommen, da die wesentlichen Fragen bereits im Austausch zwischen der Abteilung Verkehr, Kanton Aargau und der Verkehrskommission, Gemeinde Koblenz diskutiert wurden
43	5	5.1.	45	abb 16	Karte Schlüsselmassnahmenansätze		**Erstrückmeldung:** - Stärkung Bahnverbindungen muss in Koblenz geteilt werden Richtung Zurzach und Richtung Waldshut - Nach Waldshut gibt es keinen blauen Pfeil. - Es braucht Richtung Landkreis Waldshut ein klares Zeichen, dass die Umsteigesituation beim Bahnhof Waldshut regionalen Charakter hat und entsprechnd prägnant behandelt wird. ~~- "Stärkung" Busverbindungen über den Zoll ist nicht eingezeichnet.~~ Ist unter 4.6 und in abb 13 erwähnt. - Die Velohauptverbindung "verläuft" sich ennet der Grenze. Weiter zu vertiefen. Was ist gemeint mit dem Pfeil "Verkehrslenkung auf Hauptachse" von Tegerfelden nach Döttingen? Wenn so angedacht, ist dies in den grenzquerenden Zahlen enthalten. Wird der Verkehr über Zurzach nicht nach Koblenz gedrückt? Erläutern und ändern! Parallelbericht Landkreis Waldshut minimal ausgerichtet auf alle Wirkungen auf das Schweizer Verkehrsnetz	
44	5	5.2.	46		Abschätzung Wirksamkeit und Zielerreichung Wirksamkeit in Bezug auf die Ziele		Egal, welche Ziele wir bezüglich Wirksamkeit anschauen, für alle Ziele, wo wir direkt oder indirekt vom Landkreis Waldshut abhängig sind braucht es die uneingeschränkte Zusammenarbeit mit dem Landkreis. Ansonsten sind aus unserer Sicht alle Ziele gefährdet **inkl.** der bis jetzt als einziges Teilprojekt akzeptierten Zusammenarbeit bei der Grenzquerung. Die Verschiebung der Mobilitätsströme im Modal-Split sind auch für dieses Projekt von unabdingbarer Relevanz. Und was nützt schlussendlich ein halbvoller Zug im 1/4h Takt, wenn wir immer noch auf der Strasse stauen.	
45	5	5.3.	48	abb 18	Ablauf Phase 2		Die Massnahmenplanung (grün) ist nur so wertvoll, wie wir verbindliche Zusagen seitens DE haben, dass an verschiedenen wesentlichen Punkten wie attraktive P+R und B+R an den Bahnhöfen und/oder allenfalls grenzüberschreitende Busverbindungen mit Anbindungen an P+R und B+R gearbeitet und zum Schluss gebracht werden. Es ist nötig, dass der Landkreis Waldshut parallel mit uns die Massnahmenplanung auf seiner Seite aufgleist.	
46	5	5.4.	48		Monitoring und Controlling		Es wäre wünschenswert, wenn beidseitig des Rheins über ein "öffentliches" Monitoring und Controlling nachgedacht wird in bestimmten Bereichen. Das fördert nicht nur das Vertrauen in der Bevölkerung sondern lässt sie auch am Fortschritt teilhaben und allenfalls eben auch hinterfragen. Vor allem aber würde die Bevölkerung direkt an dem Wandlungsprozess beteiligt. Nach dem Motto "steter Tropfen höhlt den Stein", wäre vielleicht auch die verschiebung des Modal-Splites einfacher zu handhaben. Dieser Punkt wurde in der letzten MOK Baden im Dez. 2024 zum Abschluss der OASE von den Teilnehmern eingebracht und allgemein begrüsst.	
47	5	6.3.	52	Anhänge	GVK Raum Zurzibiet - Umsetzungsplanung Massnahmenansätze	"Bekenntnis der Gemeinden" ergänzen mit "Bekenntnis der Gemeinden beidseits des Rheins"	teils Schnelle Umsetzung!!! "Bekenntnis der Gemeinden" ergänzen mit "Bekenntnis der Gemeinden beidseits des Rheins"	
48	5							
49	5							