



IFOK.

Dokumentation

Projekt A5 – Umbau der Anschlussstelle Rastatt Nord

Informationsveranstaltung am 15.10.2015

Ablauf

Ablaufplan der Informationsveranstaltung am 15.10.2015 in der Oberwaldhalle in Rastatt-Rauental

17.00	Einlass, Informationsstellwände
18.00 – 18.15	Begrüßung Herr Föry, Ortsvorsteher Rastatt-Rauental Herr Speer, Regierungspräsidium, Referatsleiter Straßenplanung Herr Eggert, IFOK
18.15 – 18.35	Vortrag Frau Wrede, Projektleiterin Straßenplanung
18.35 – 18.40	Vortrag Herr Hackbarth, Landschaftsplanung
18.40 – 18.45	Weiteres Vorgehen Frau Wrede / Frau Langer, Öffentlichkeitsbeteiligung
18.45 – 19.30	Diskussion Moderation: Herr Eggert Vertreter des Regierungspräsidiums
Im Anschluss	Erläuterung an den Stellwänden Vertreter des Regierungspräsidiums



Ausgangssituation

Das Regierungspräsidium Karlsruhe plant derzeit den Umbau der Autobahnanschlussstelle (AS) Rastatt Nord. Hauptziele des Umbaus sind eine verbesserte Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts an der Verknüpfung der Bundesautobahn A 5 mit der Bundesstraße 462, die Vermeidung von Rückstaus bis zur Kreuzung der Straßen B 462, B 3 und L 77a sowie eine allgemeine verbesserte Verkehrserschließung des östlichen Rastatter Gewerbegebiets.

Im Rahmen einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung soll die betroffene Öffentlichkeit über den aktuellen Planungsstand informiert werden. Gleichzeitig sollen die Bürgerinnen und Bürger aktiviert werden, sich mit Hinweisen und Vorschlägen in das Projekt einzubringen, um vorhandene Spielräume in der frühzeitigen Planung aktiv mitzugestalten.

Informationsveranstaltung am 15.10.2015



Vor der Veranstaltung konnten sich die Bürgerinnen und Bürger über die Planungen für den Umbau an Informationsstellwänden informieren. Dort wurden Pläne der Varianten A, B, C, des Bürgervorschlags „Kreisverkehr“, sowie Lärmkartierungen (Messungen von 2012 für den Straßenverkehrslärm 24 Stunden und nachts) gezeigt. Gleichzeitig bot sich hier bereits die Gelegenheit, mit Vertreterinnen und Vertretern des Regierungspräsidiums Karlsruhe ins Gespräch zu kommen.

Begrüßung

Berthold Föry, Ortsvorsteher von Rastatt-Rauental, begrüßte die Bürgerinnen und Bürger und erklärte, die Veranstaltung finde im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Herr Speer, der Referatsleiter für Straßenplanung im Regierungspräsidium Karlsruhe, sprach anschließend einleitende Worte über den bisherigen Beteiligungsprozess. Seit 2013 stehe das Regierungspräsidium mit den Gemeinderäten der betroffenen Gemeinden in Kontakt, im März dieses Jahres erfolgte dann ein Beteiligungsscoping durch eine Veranstaltung in Muggensturm. Hierzu waren rund 20 Vertreterinnen und Vertreter von Behörden, Gemeinden, der Wirtschaft, Träger öffentlicher Belange und einige interessierte Bürgerinnen und Bürger eingeladen. Herr Speer wies zudem darauf hin, dass in diesem frühen Planungsstadium noch nicht alle Fragen zum Projekt geklärt werden könnten.

Das Regierungspräsidium nehme gerne Anregungen und Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger auf und prüfe diese. Alle Informationen können auch auf der Homepage des Regierungspräsidiums eingesehen werden.

(https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/Abt4/Ref44/Seiten/A5_Rastatt_Nord.aspx)

Schließlich übergab Herr Speer an den Moderator Ralf Eggert, IFOK, der weitere Vertreter des Regierungspräsidiums vorstellte und den Ablauf der Veranstaltung erläuterte. Neben Herrn Speer waren Frau Wrede, Leiterin des Projekts, Frau Langer, Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung, Landschaftsplaner Herr Hackbarth und Herr Wörner vom Regierungspräsidium anwesend, sowie Herr Bauer als unabhängiger Verkehrsgutachter.

Vorträge

Vorstellung des Projekts - Ausgangslage

Frau Wrede, Projektleiterin Straßenplanung, erläuterte den aktuellen Stand der Planungen und mögliche Varianten für den Umbau der Autobahnanschlussstelle. Die Anschlussstelle Rastatt-Nord verknüpft die Bundesautobahn A 5 mit der Bundesstraße 462 und dem nachgeordneten Straßennetz. Um den Bedarf für den Umbau der Anschlussstelle zu begründen, stellte Frau Wrede zunächst Zahlen für die Verkehrsbelastung vor. Hoch belastet seien unter anderem die Kreisstraße, die ins Rastatter Gewerbegebiet führe und darüber hinaus auch der Knotenpunkt an den Bundesstraßen B 462 und B 3. Anschließend schilderte sie die gegenwärtige Verkehrsproblematik:

- Derzeitige Bauweise der Anschlussstelle (halbes Kleeblatt) kann Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen
- Knappe Abfolge von vier Signalanlagen führt zu langen Rückstaus
- Verkehrsprognose für 2014 geht von einer durchschnittlich 15% höheren Verkehrsbelastung aus
- Besonders stark betroffen von der Mehrbelastung ist die Strecke ins Gewerbegebiet „Lochfeld“

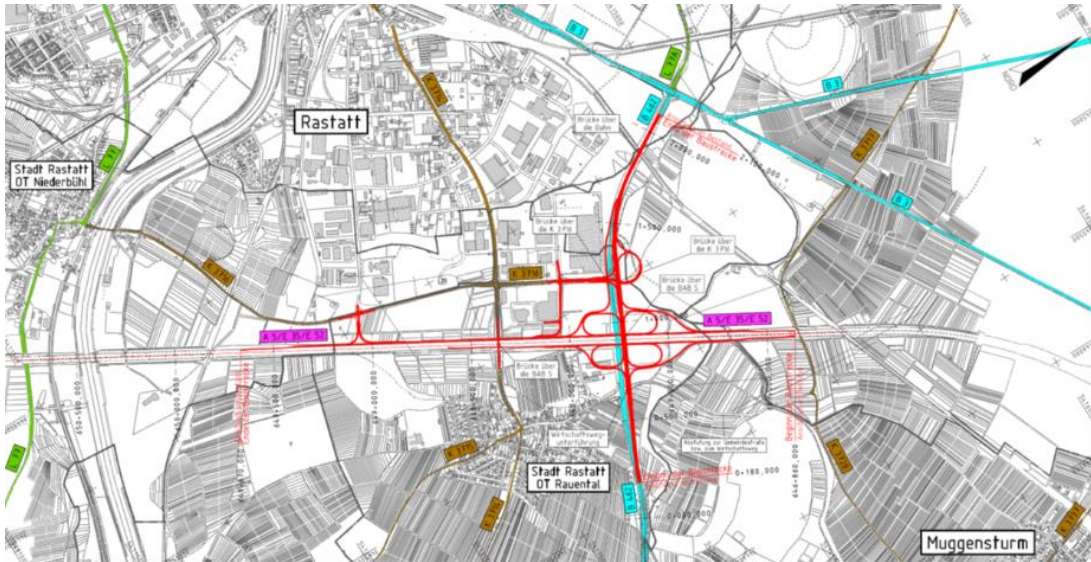
Mit einem Umbau der Anschlussstelle sollen diese Probleme bewältigt werden. Dabei soll die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle durch den Ausbau zum Vollkleeblatt gesteigert werden. Zudem würden die Lichtanlagen beseitigt und die Zweibahnigkeit der Bundesstraße B 462 bis zum Knotenpunkt, d.h. bis zur Kreuzung der Bundesstraße B 462 mit der B 3, fortgeführt. Mittels einer überlangen Verteilerfahrbahn würde zudem der Anschluss ans Gewerbegebiet verbessert. Schließlich soll das nachgeordnete Straßennetz neu geordnet werden.

Anschließend stellte Frau Wrede die drei Varianten für den Umbau vor, die ausgearbeitet wurden.

Die Varianten für den Umbau

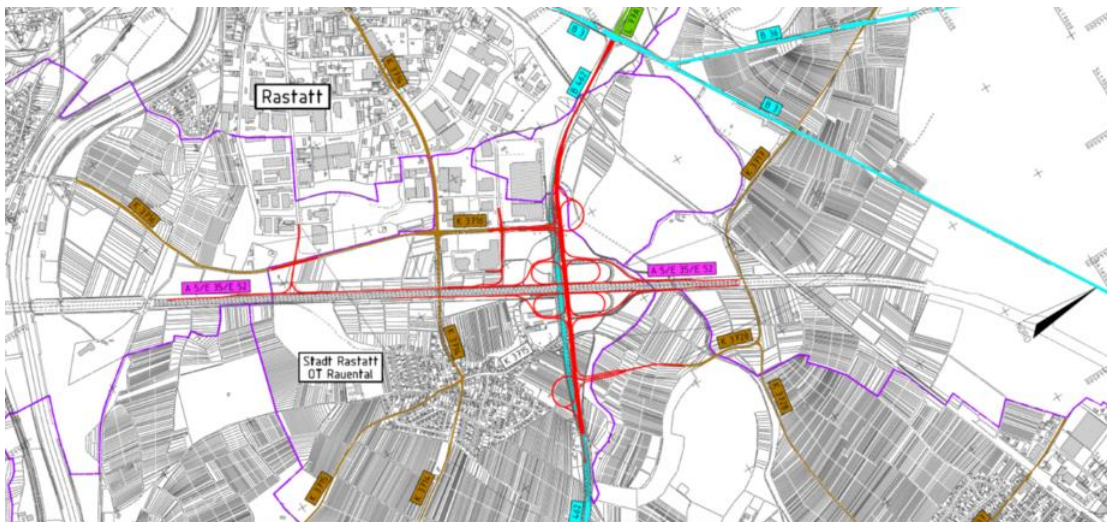
Die **Variante A** sieht die durchgehende Zweibahnigkeit der Bundesstraße B462 vor, zudem eine baulich getrennte Verteilerfahrbahn, die parallel zur Autobahn verläuft. Hauptmerkmal dieser Variante im Vergleich zu den anderen Varianten ist die Rückstufung der beiden Kreisstraßen

K 3728 und K 3715 zu Hauptwirtschaftswegen und die Aufgabe des Knotenpunkts, der diese Kreisstraßen an die B 462 anschließt. Stattdessen sollen die rückgestuften Straßen mittels einer Unterführung unter der Bundesstraße hindurch geführt werden, zur Benutzung für den landwirtschaftlichen Verkehr, Fahrradfahrer und Fußgänger.



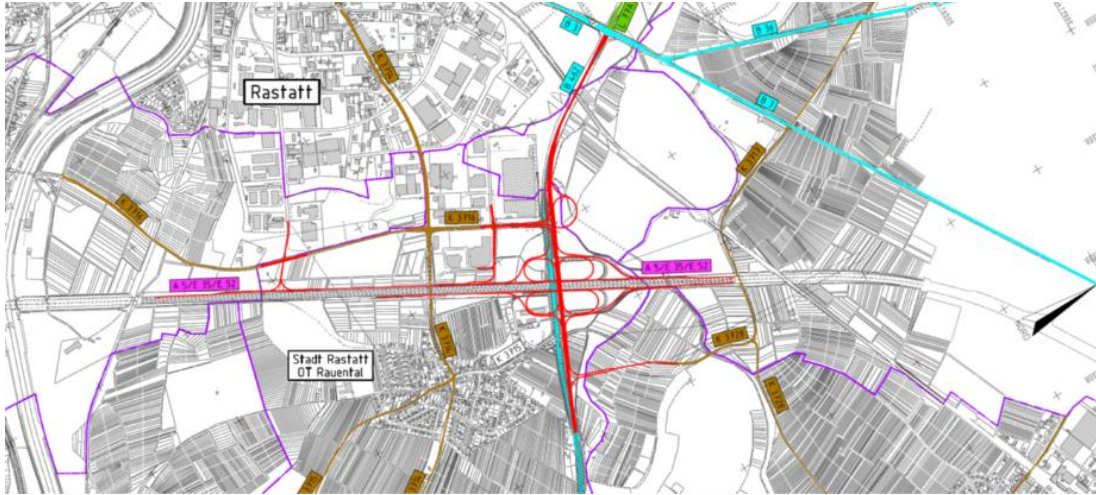
Variante A

Hauptmerkmal der **Variante B** ist der Vollanschluss der Kreisstraße K 3728 an die Bundesstraße. Dazu müsse die Kreisstraße um 200m nach Osten verlegt werden. Die Variante B wurde ausgearbeitet, um den Bedenken der Gemeinde Muggensturm Rechnung zu tragen, für die die Beibehaltung der Kreisstraße mit Anschluss an die B 462 wichtig sei.



Variante B

Die **Variante C** bedeute ähnlich wie Variante B die Beibehaltung des Anschlusses der Kreisstraße. Der Unterschied liege im Halbanschluss („Rechts-Rein-Rechts-Raus“) der Kreisstraße.



Variante C

Bei allen drei Varianten muss der bisherige Park- und Mitnahmeplatz verlegt werden. Als neuer Standort ist derzeit das Gewerbegebiet in Rastatt hinter der Autobahn angedacht (hinter dem Baumarkt), Bürgervorschläge für einen neuen Standort würden jedoch ausdrücklich begrüßt.

Im Anschluss an die Vorstellung der drei Varianten ging Frau Wrede auf einen Bürgervorschlag ein, der nach der Veranstaltung im März aus der Gemeinde Muggensturm an das Regierungspräsidium herangetragen wurde. Dieser wurde zwischenzeitlich vom Regierungspräsidium geprüft. Der Vorschlag sieht die Beibehaltung der bisherigen Verkehrsbeziehungen, das heißt insbesondere die Kreisstraßen, vor, indem zwei Kreisverkehre angelegt werden. Die Bundesstraße müsse jedoch „planfrei“ geführt werden, d.h. der Verkehr dürfe auf der B 462 nicht unterbrochen werden. Der Kreisel müsse demnach unter der Bundesstraße hindurch führen. Die Überprüfung dieses Vorschlags hat jedoch ergeben, dass hierzu die Längsneigung der Anschlussrampen zu hoch sei. Gleichzeitig sei die Verflechtungslänge, d.h. die Länge, die man benötigt, um sich auf der Bundesstraße einzuordnen, zu kurz. Aus diesen Gründen sei der Vorschlag nicht umsetzbar.

Umweltfachliche Themen

Frau Wrede übergab daraufhin das Wort an Herrn Hackbarth, Landschaftsplaner beim Regierungspräsidium, der die umweltfachlichen Themen ausführte. Im Rahmen des Umweltscopings wurden bereits folgende Untersuchungen durchgeführt:

- Umweltverträglichkeitsstudie (UVS),
- Artenschutzfachbeitrag (AFB),
- Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP).

Anhand verschiedener Karten des Untersuchungsgebietes erläuterte er die Ergebnisse dieser bisherigen Untersuchungen. In der Umweltverträglichkeitsstudie werden alle Umweltaspekte (Mensch, Tiere, Pflanzen, Luft, Wasser etc.) betrachtet. Der Artenschutzfachbeitrag fokussiert sich auf besonders und streng geschützte Arten und die Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsprüfung untersucht mögliche Beeinträchtigungen für Arten im Rahmen eines FFH-Schutzgebietes. Die Bewertung der Biotopstruktur ergab bei der Anbindung der Kreisstraße (Varianten B und C) Konflikte mit höherwertigen Biotopen. Abschließend erläuterte er einen möglichen Ausgleich für die Baumaßnahme. Eine Forderung aus der Landwirtschaft sei hier, den Anschluss der Kreisstraße nicht zu realisieren, um eine zusätzliche Versiegelung von Flächen zu vermeiden, sowie der Rückbau weiterer Kreisstraßen (K 3715 oder K 3714).

Nächste Planungsschritte

Frau Wrede informierte im Anschluss über die weiteren Planungsschritte. Die Umweltverträglichkeitsstudie, einschließlich Luft-/Schadstoff- und schalltechnischer Untersuchungen würde im zweiten Quartal 2016 abgeschlossen. Anschließend wird die Vorzugsvariante festgelegt, bevor das Regierungspräsidium alle Unterlagen beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg sowie beim Bundesverkehrsministerium einreicht. Frau Wrede wies darauf hin, dass das Regierungspräsidium den Autobahnanschluss zwar plane und baue, die Genehmigung komme aber vom Bundesverkehrsministerium.

Bewertung der drei Varianten

Frau Wrede nahm eine erste Bewertung der einzelnen Varianten vor. Alle drei Varianten wären grundsätzlich geeignet, die bestehenden Verkehrsprobleme zu lösen. Bei **Variante B** (Anbindung der Kreisstraße durch Vollanschluss) ergeben sich jedoch einige Probleme. Die Verlegung der Kreisstraße bedeute erhöhte Kosten. Schwerwiegender sei jedoch die Platzierung des Anschlussohrs: dies würde bei Variante B im Friedhof Raental liegen und stelle somit ein Ausschlusskriterium für Variante B dar. Eine Verlegung des Anschlussohrs sei aufgrund einer Tankstelle und eines Campingplatzes nicht möglich.

Variante C umgeht durch den Halbanschluss dieses Problem. Die Verlegung der Kreisstraße und der Halbanschluss bedeuten Mehrkosten in Höhe von ca. 2 Millionen Euro im Vergleich zu Variante A – eine Summe, die bei Gesamtprojektkosten von 51 Millionen Euro unter Umständen noch zu vertreten wäre. Wichtigster Punkt, der gegen Variante C spreche, sei dagegen die Entstehung eines zusätzlichen Knotenpunkts (Einfädeln auf die B 462 in unmittelbarer Nähe vor dem Kleeblatt bei gleichzeitigem Ausfädeln von Verkehrsteilnehmern, die von Osten kommen und auf die Autobahn wollen). Dies wirkt sich negativ auf die Verkehrssicherheit aus. Ein zweiter Knotenpunkt innerhalb so kurzer Distanz sei sicherheitstechnisch problematisch, weil dadurch sehr kurze Verflechtungslängen entstünden.

Die Sicherheitsauditoren, die alle Varianten geprüft haben, äußerten sich bei der Variante B und C sehr kritisch. Hauptsächlich aufgrund dieser Sicherheitsbedenken werde die Variante A bevorzugt.

Zudem würde bei den Varianten B und C durch die Verlegung der Kreisstraße eine zusätzliche Versiegelung von landwirtschaftlichen Flächen und ökologischem Lebensraum nötig. Die Varianten wurden zudem auf ihre rechtliche Sicherheit im späteren Planfeststellungsverfahren juristisch betrachtet. Für die Varianten B und C würde das Kriterium „Gemeinwohl“ nach ersten Einschätzungen nicht erfüllt. Dieses Kriterium muss jedoch erfüllt sein, um im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Enteignung von Flächen zu ermöglichen.

Zusatzuntersuchungen Muggensturm

Anschließend ging Frau Wrede auf die Bedenken und Fragen der Gemeinde Muggensturm aus der Veranstaltung im März ein und präsentierte die durchgeführten Zusatzuntersuchungen. Damals wurden zwei Bedenken aus Muggenstürmer Sicht vorgetragen: zum einen die Befürchtung, dass die Muggenstürmer nach dem Umbau Umwege und längere Fahrtzeiten in Kauf nehmen müssten und zum anderen, dass es innerorts zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung kommen könnte. Das Regierungspräsidium habe diese Bedenken ernst genommen und sie überprüft. Bei Realisierung der Variante A müssen die Muggenstürmer Bürger durch den Wegfall der Kreisstraße auf einen anderen Weg ausweichen, was die Fahrtzeit von der Ortsmitte bis ins Gewerbegebiet Rastatt von heute 5 auf 6 ½ Minuten und zur Autobahnanschlussstelle von jetzt 3 auf 4 Minuten erhöhe (in der Variante C Fahrtzeit von jeweils 5 ½ und 3 Minuten).

Anschließend zeigte Frau Wrede anhand von Verkehrszählungen aus dem Jahr 2012, dass nach dem Umbau nicht mit mehr Verkehr zu rechnen sei. Gegenwärtig benutze der „Schleichverkehr“ aus dem Norden Muggensturm als Ausweichstrecke, um sich die zeitraubende Fahrt über die vier Signalanlagen zu sparen. Durch den Umbau und die Bündelung des Verkehrs könne der Schleichverkehr beseitigt werden. Im Vergleich zur Verkehrsbelastung des Jahres 2012 könne es nach dem Wegfall der Kreisstraße auf einem kleinen Abschnitt innerhalb Muggensturms zu einem Mehrverkehr von 500 Pkws am Tag kommen. Ursache dafür ist jedoch eine rein innerörtliche Verkehrsverlagerung von der Kreisstraße K 3728 auf die Strecke, die dann als Alternative benutzt wird.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Abschließend fasste Frau Wrede die Vorzüge und Nachteile der drei Varianten in einer Tabelle zusammen (siehe unten). Zu beachten ist, dass in dieser Übersicht die einzelnen Kriterien nicht gewichtet seien.

	Variante A	Variante B	Variante C
Kosten	O	--	-
Verkehrssicherheit	+	--	-
Flächenverbrauch	O	--	-
Neuordnung Netz und Entsiegelungspotenzial	+	-	-
„Gemeinwohl“ (Rechtssicherheit im PFV)	++	--	-
Interessen Muggensturms	-	++	+
Gesamtbewertung	+3	-7	-4

Im Anschluss daran eröffnete der Moderator Herr Eggert die Diskussion.

Diskussion sowie Erläuterungen direkt an den Stellwänden



Fragen, Anregungen, Impulse aus der Bürgerschaft	Stellungnahme des Regierungspräsidiums
Verkehrsbelastung in Rauental	
<p>Wo werden die Interessen Rauentals berücksichtigt, das schon zum jetzigen Zeitpunkt „verkehrsumtost“ ist? Im Vortrag habe der Schwerpunkt zu stark auf den Interessen Muggensturms gelegen.</p>	<p>Muggensturm wurde besonders beachtet, weil von dieser Seite bereits im Vorfeld Bedenken vorgetragen wurden. Mit Rastatt steht das Regierungspräsidium schon lange im Kontakt. Der bisherige Eindruck war, dass der Umbau der AS für Rauental positiv wahrgenommen wird, da er eine Entlastung bedeutet.</p>
<p>Rauentals Hauptstraße könnte nach dem Umbau als Schleichweg ins Gewerbegebiet genutzt werden. Welche Verkehrsangaben gibt es für die Strecke von Rauental nach Rastatt, hier gibt es heute schon viel Verkehr? Welche Verkehrsreduktionen wird es für Rauental geben? Rauental hat ein großes Lärmproblem, insbesondere bei bestimmter Witterungslage. Wie wird sich die Lärmbelastung nach dem Umbau ändern?</p>	<p>Verkehrszählungen für Rauental werden, wenn Bedarf besteht, nachgeholt. Die Ergebnisse der Lärmuntersuchungen werden Mitte 2016 vorliegen. Da es sich um eine Ausbaumaßnahme handelt, werden sicherlich zusätzliche Lärmvorsorgemaßnahmen kommen. Außerdem gibt es die Möglichkeit, weitere Straßen zurückzustufen. Da sich das Projekt noch in einem sehr frühen Stadium der Planung befindet, können einige Fragen nach konkreten Maßnahmen erst zu einem späteren Zeitpunkt beantwortet werden.</p>

<p>Wie soll sich durch den Ausbau eine Verkehrsreduktion ergeben? Die Befürchtung aus Raentaler Sicht ist, dass sich die Verkehrsbelastung für Raental durch Schleichverkehr verdoppeln werde, da der kürzeste Weg ins Lochfelder Gewerbegebiet in Rastatt mit der K 3175 über Raental führt.</p>	<p>Auch die Straße L 67 wird von Kuppenheim her ausgebaut und somit ihre Leistungsfähigkeit gesteigert. Dadurch wird es weniger Schleichverkehr durch Raental geben.</p>
<p>Geplante Unterführung</p>	
<p>Ist die geplante Unterführung für landwirtschaftliche Fahrzeuge wirklich notwendig oder kann die bisher bereits vorhandene Unterführung genutzt werden, um Kosten zu sparen?</p> <p>Wenn die neue Unterführung kommt, welche Durchfahrthöhe würde sie dann haben? Falls sie hoch genug wäre, um von Pkws passiert zu werden, bestünde die Gefahr, dass sie als Schleichweg benutzt würde. Das sollte verhindert werden!</p>	<p>Die jetzige Unterführung ist sehr niedrig und eher für Radfahrer und Fußgänger gedacht. Die geplante, neue Unterführung muss für landwirtschaftlichen Verkehr ausgelegt sein und braucht deshalb eine normale Durchfahrthöhe. Sie würde dann für den normalen Durchfahrtsverkehr gesperrt und entsprechend beschildert werden. Dass das Durchfahrtsverbot auch eingehalten wird, ist eine Frage der Kontrolle.</p>
<p>Standort P&M Parkplatz</p>	
<p>Wie groß soll der neue P&M Parkplatz werden? Der neue Standort der jetzt angedacht ist, ist nicht zielführend!</p>	<p>Vorteil des angedachten Standorts ist, dass man ihn ohne Signalanlage erreichen kann. Bezüglich Standort ist das Regierungspräsidium aber offen für andere Vorschläge.</p> <p>Der neue P&M Parkplatz soll größer werden als der bisherige Parkplatz. Im Moment gibt es ca. 70 Parkplätze, für den neuen P&M Parkplatz werden ca. 120 Parkplätze angestrebt.</p>
<p>Lärmschutz</p>	
<p>Kommen Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 5 und B 462?</p>	<p>Bevor konkrete Maßnahmen genannt werden können, müssen die Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung abgewartet werden. Diese werden Mitte kommenden Jahres (2016) vorliegen.</p>

<p>Im Norden und Süden von Rauental wird die A 5 jeweils über Eisenbahnstrecken geführt. An diesen „erhöhten Stellen“ wird bei entsprechenden Wetterlagen der Autobahn-Lärm direkt nach Rauental „hineingetragen“. Sind auch an diesen Autobahn-/Eisenbahnbrücken Lärmschutzmaßnahmen möglich?</p>	<p>Da die Eisenbahnbrücken außerhalb der geplanten Baumaßnahme liegen, wird es durch diese Baumaßnahme an diesen Stellen keine Lärmschutzmaßnahmen geben.</p> <p>Grundsätzlich ist zu unterscheiden: Bei einem Umbau bzw. Neubau ist der Bauträger gesetzlich verpflichtet, Lärmvorsorgemaßnahmen zu treffen. Dagegen gibt es für Bestandstrecken lediglich Lärmsanierungen als freiwillige Maßnahme des Straßenbau-trägers. Für diese Lärmsanierungen sind die Grenzwerte, die erreicht werden müssen, jedoch deutlich höher als bei Lärmvorsorge.</p>
<p>Zusätzliche Anschlussstelle Rastatt-Mitte</p>	
<p>In der Vergangenheit gab es Pläne, an der A 5 ein neues „Anschlussrohr“ zu bauen. Was wurde daraus?</p>	<p>Der Anschluss durch ein zweites halbes Ohr an Autobahn A 5 war in der Diskussion im Zusammenhang mit den damaligen Überlegungen einer Ansiedlung von IKEA in Rastatt (neue Anschlussstelle Rastatt-Mitte). Eine Ansiedlung von IKEA in Rastatt ist inzwischen ausgeschlossen. Es gibt auch keine Überlegungen zu einer neuen Anschlussstelle Rastatt-Mitte mehr. Zum einen wäre der Abstand zur bestehenden AS Rastatt-Nord nicht richtlinienkonform und zum anderen wäre der Ausbau der AS Rastatt-Nord in jedem Fall erforderlich. Nach Umbau der AS Rastatt-Nord in Verbindung mit dem Bau der Verteilerfahrbahn wird eine zusätzliche AS in Rastatt nicht benötigt.</p>
<p>Aufkauf von Flächen</p>	
<p>Für das geplante volle Kleeblatt müssen Flächen abgekauft werden, was auch das Gelände einer Firma betrifft. Wie hoch werden die Kosten veranschlagt, um dieses Grundstück zu erwerben?</p>	<p>Wie beim Grunderwerb üblich, wird ein Gutachten erstellt, das den Wert des Grundstücks ermittelt. Entsprechend wird dann ein Angebot gemacht.</p>

Bauzeit	
<p>Wie wird der Verkehr während der Bauphase geregelt? Wie lange dauert die Bauzeit?</p>	<p>Während der Bauzeit sind Verkehrseinschränkungen unvermeidbar. Wie lang die Bauzeit betragen wird, lässt sich heute noch nicht sagen. Für Baumaßnahmen dieser Größe sind drei bis vier Jahre üblich, wenn es keine Verzögerungen gibt.</p>
Verkehrsführung Gewerbegebiet	
<p>Es wird begrüßt, dass durch die geplante Baumaßnahme die Ampeln an den Knotenpunkten zu den Bundesstraßen entfallen werden.</p> <p>Warum soll im Gewerbegebiet beim Baumarkt dann ein Kreisverkehr durch eine Signalanlage ersetzt werden?</p>	<p>Kreisverkehre sind nicht grundsätzlich leistungsfähiger als Ampeln. An dieser Stelle müsste der Kreisverkehr mindestens zweispurig sein, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Platz für einen zweispurigen Ausbau des Kreisels steht aber an dieser Stellen nicht zur Verfügung und deshalb wird eine entsprechend leistungsfähige Signalanlage gebaut.</p>
Weitere Gespräche an den Stellwänden	
<p>Im Anschluss an die Diskussion standen die Vertreter des Regierungspräsidiums auch an den Stellwänden noch für Fragen und Anmerkungen zur Verfügung. Viele Bürgerinnen und Bürger nutzten die Chance, die Diskussion im kleineren Kreis fortzuführen und angesprochene Themen zu vertiefen.</p>	
Mögliche Verkehrsverlagerungen innerhalb von Raumental bei Entfall der K 3715 oder der K 3714	
<p>Gemäß eines Verkehrsgutachtens wäre es möglich (jeweils beginnend an der L 67) entweder die K 3715 oder die K 3714 aus dem Netz zu nehmen („abzustufen“), um den Verkehr auf einer Kreisstraße zu bündeln. Der Vorteil wäre ein großes Entsiegelungspotential als Ausgleichsmaßnahme. Diese Frage wird nach Fertigstellung der UVS im kommenden Jahr mit dem Landkreis Rastatt und der Stadt Rastatt erörtert werden. Letztendlich zuständig für das Kreisstraßennetz ist der Landkreis Rastatt.</p> <p>Die Verkehrsverlagerungen innerhalb von Raumental wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens bereits untersucht. Für das Prognosejahr werden in der Vorzugsvariante (Variante A) mit den folgenden Werten für den DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h) gerechnet:</p>	

Variante A – beide Kreisstraßen K 3714 und K 3715 verbleiben im Netz:

K 3714 DTV = 1900 Kfz/24h

K 3715 DTV = 5500 Kfz/24h im Abschnitt Ortsmitte bis Sportplatz und 2200 Kfz/24h im Abschnitt Sportplatz bis L 67

Variante A – Kreisstraße K 3714 abgestuft, nur K 3715 verbleibt im Netz:

K 3714 nur innerörtlicher Quell- und Zielverkehr (ohne Angabe der Verkehrsstärke)

K 3715 DTV = 4900 Kfz/24h im Abschnitt Ortsmitte bis Sportplatz und 3100 Kfz/24h im Abschnitt Sportplatz bis L 67

Variante A – Kreisstraße K 3714 verbleibt im Netz, K 3715 abgestuft:

K 3714 DTV = 3800 Kfz/24h

K 3715 DTV = 4600 Kfz/24h im Abschnitt Ortsmitte bis Sportplatz und 0 Kfz/24h im Abschnitt Sportplatz bis L 67 (da abgestuft)

Weitere Themen an den Stellwänden waren der Lärmschutz und mögliche Strategien zur Vermeidung von Schleichverkehr.

