



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE
ABTEILUNG 4 – MOBILITÄT, VERKEHR, STRAßEN

Bürgerinformationsveranstaltung zum Bauvorhaben „B 462, vierstreifiger Ausbau mit Umbau der Anschlussstelle (AS) Rastatt – Nord“

Dokumentation der öffentlichen Informationsveranstaltung am 27.07.2022 in der Reithalle in Rastatt



Inhalt

| | |
|---|---|
| Ablauf der Veranstaltung | 3 |
| Ausgangslage | 4 |
| Begrüßung | 4 |
| Präsentation des Sachstandes | 5 |
| • Vorstellung Straßenplanung Veranlassung (Helmut Wößner, RP Karlsruhe) | 5 |
| • Vorstellung Straßenplanung Entwurf (Rudolf Martin, RS Ingenieure) | 5 |
| • Vorstellung Umwelt-/Landschaftsplanung (Wolfgang Schettler, Eberhard Landschaftsarchitekten) | 5 |
| • Straßenplanung Anbindungen & Knotenpunkte (Helmut Wößner, RP Karlsruhe) | 5 |
| Weiteres Vorgehen | 6 |
| • Straßenplanung | 6 |
| • Öffentlichkeitsbeteiligung | 6 |
| Fragen / Anregungen / Stellungnahmen | 6 |

Ablauf der Veranstaltung

17:00: Einlass und Informationsmöglichkeit an Stellwänden

17:30 – 17:40 Uhr: Begrüßung

- Sylvia M. Felder (Regierungspräsidentin, RP Karlsruhe)
- Raphael Knoth (Bürgermeister, Stadt Rastatt)

17:40 – 17:45 Uhr: Moderation

Erläuterung zum Ablauf der Veranstaltung (Philipp Ilzhöfer, RP Karlsruhe)

17:45 Uhr – 18:30 Uhr: Beginn der Präsentation mit folgenden Schwerpunktthemen

- Straßenplanung Veranlassung (Helmut Wößner, RP Karlsruhe)
- Straßenplanung Entwurf (Rudolf Martin, RS Ingenieure)
- Umwelt-/Landschaftsplanung (Wolfgang Schettler, Eberhard Landschaftsarchitekten)
- Weiteres Vorgehen Straßenplanung (Helmut Wößner, RP Karlsruhe)
- Weiteres Vorgehen Öffentlichkeitsbeteiligung (Philipp Ilzhöfer, RP Karlsruhe)

18:30 – 19:15 Uhr: Beantwortung der Fragen aus dem Publikum

Im Anschluss: Erläuterung an den Stellwänden

Ausgangslage

Am 27.07.2022 fand im Bürgersaal der Reithalle Rastatt eine Bürgerinformationsveranstaltung mit dem Ziel statt, die Bürgerinnen und Bürger der Region über den aktuellen Stand der Planung und zum weiteren Vorgehen zu informieren. Darüber hinaus wurden im Anschluss zur Präsentation Fragen der Bürgerinnen und Bürger beantwortet.

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 (BAB 5) mit der Bundesstraße 462 (B 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. Mit der bisherigen Anschlussstelle kann ein zügiger Verkehrsfluss nicht mehr bewältigt werden. Zudem wird mit einer weiteren Steigerung des Verkehrs bis 2040 um 15% gerechnet. Des Weiteren befinden sich neben der Verknüpfung von Autobahn und Bundesstraße zwei weitere Verkehrsknotenpunkte (Kreuzungen) mit Ampeln, die den Verkehrsfluss stark behindern und regelmäßig zu Rückstaus führen, der sich in den Spitzenstunden bis zur Kreuzung B 462/B 3/L 77a erstreckt. Als Hauptmaßnahme ist der Umbau der Anschlussstelle zu einem vollen Kleeblatt geplant, ebenso wie ein höhenfreier Anschluss der K 3716 an die B 462 in Form einer linksliegenden Trompete. Die Kreisstraße K 3715 soll von der B 462 abgekoppelt und beim Knotenpunkt B 462 / K 3728/ K 3715 eine Unterführung für den landwirtschaftlichen Verkehr geschaffen werden. Gleichermassen ist der vierspurige Ausbau der B 462 bis zum Knotenpunkt B 462/B3/L 77a sowie der Neubau einer Verteiler-fahrbahn für die bessere Erschließung des Gewerbegebietes „Lochfeldstraße“ in Planung.

Begrüßung

Regierungspräsidentin Sylvia M. Felder (RP Karlsruhe)

Regierungspräsidentin Sylvia M. Felder eröffnete die Veranstaltung in der Reithalle Rastatt. In ihrem Grußwort machte sie deutlich, wie wichtig das Projekt für die gesamte Region ist, um eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für die Zukunft zu schaffen. Als „Tor zum Murgtal“ komme der Anschlussstelle in beiden Richtungen eine immense Bedeutung zu, die durch ein steigendes Verkehrsaufkommen weiter zunehmen wird und deswegen den Ausbau der Anschlussstelle erforderlich mache.

Bürgermeister Raphael Knoth (Stadt Rastatt)

Anschließend folgten die Grußworte von Raphael Knoth, Bürgermeister der Stadt Rastatt. Er stellte ebenso die Wichtigkeit des Projektes und die Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure hervor. Der Ausbau der B 462 und der Anschlussstelle sei von Bedeutung für die Wirtschaftsregion Mittelbaden, im speziellen für den nördlichen Bereich des Landkreises Rastatt.

Philipp Ilzhöfer (Referent Öffentlichkeitsbeteiligung, RP Karlsruhe)

Schließlich begrüßte auch der Moderator Philipp Ilzhöfer vom Regierungspräsidium Karlsruhe die Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Es sei das Ziel der Veranstaltung die Bevölkerung über den Planungsstand zu informieren und deren Fragen zum Vorhaben beantworten zu können. Darüber hinaus sollen die Anwesenden einen Ausblick darüber bekommen, wie der Planungsprozess weiter verlaufen wird und wie sie sich über den aktuellen Planungsstand informieren können.

Präsentation des Sachstandes

Vorstellung Straßenplanung Veranlassung (Helmut Wößner, RP Karlsruhe)

Helmut Wößner, Projektleiter des RP Karlsruhe, zeigte zunächst auf, warum die Umsetzung des Projektes wichtig ist. Der vierstreifige Ausbau der B 462 mit Umbau der Anschlussstelle Rastatt-Nord stehe im Bedarfsplan des Bundes, dem Bundesverkehrswegeplan 2030. Auf Grundlage dessen erfolgt die Planung und Umsetzung der Maßnahme. Ebenso weisen Teilbereiche der auszubauenden B 462 sehr hohe Verkehrsmengen auf, was zu regelmäßigen Staus und Unfallhäufungen führt. Dies unterstreicht die Notwendigkeit eines Aus- und Umbaus.

Vorstellung Straßenplanung Entwurf (Rudolf Martin, RS Ingenieure)

Nachfolgend stellte Rudolf Martin vom beauftragten Planungsbüro „RS Ingenieure“ an Hand zahlreicher Kartenausschnitte die geplanten Maßnahmen dar. Im Fokus standen dabei folgende Punkte:

- Neue Rechtsabbiegerspur der B 462 an der Kreuzung mit der B 3 / B 36
- Neue Brücke über die Bahnstrecke
- Neue Grundwasserwannen
- Neue Brücke i. Z. der Direktrampe von der B 462 ins Gewerbegebiet „Lochfeld“
- Neue Brücke über die A 5
- Neue Radwegeunterführung der B 462 zwischen Rastatt-Rauental und Muggensturm
- Verlängerung Durchlass Federbach
- Neuer Anschluss Lochfeldstraße
- Verlegung P+M Parkplatz

Ebenso zeigte er auf, wie sich die neuen Fahrverbindungen gestalten werden und wie man die jeweiligen Ziele erreichen kann.

Vorstellung Umwelt-/Landschaftsplanung (Wolfgang Schettler, Eberhard Landschaftsarchitekten)

Wolfgang Schettler vom Büro „Eberhard Landschaftsarchitekten“ stellte die landschafts- und umweltplanerischen Aspekte vor. Dabei stand der Landschaftspflegerische Begleitplan, der naturschutzfachliche Beitrag zur Abarbeitung der Eingriffsregelung sowie der Belange des besonderen Artenschutzes im Mittelpunkt. Die Aufgaben und Arbeitsschritte gliedern sich dabei wie folgt:

- Bestandserfassung und Bewertung von Naturhaushalt und Landschaftsbild
- Eingriffsermittlung
- Maßnahmenkonzept
- Nachweis der Eingriffsfolgenbewältigung

Ausführlichere Informationen zu den oben aufgeführten Punkten finden sich in der zum Download bereitgestellten Präsentation der Bürgerinformationsveranstaltung vom 27.07.2022.

Straßenplanung Anbindungen & Knotenpunkte (Helmut Wößner, RP Karlsruhe)

Abschließend ging Projektleiter Helmut Wößner genauer auf Anbindungen und Knotenpunkte ein. Der Fokus lag dabei auf:

- der Begründung der wegfallenden Anbindung der K 3728 an die B 462 sowie
- der Verkehrssimulation der Knotenpunkte B3 / B 36 sowie B3 / B 36 / B462 / L77a

Genauere Informationen und Pläne hierzu finden sich ebenfalls in der bereitgestellten Präsentation vom 27.07.2022.

Weiteres Vorgehen

Straßenplanung

Die Vorplanung wurde im Sommer 2019 abgeschlossen. Es ist im nächsten Schritt vorgesehen, die Entwurfsplanung im Jahr 2022 fertigzustellen und den Vorentwurf an das zuständige Bundesministerium für Digitales und Verkehr und das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg zur Genehmigung zu schicken. Ein Beginn der Genehmigungsplanung ist voraussichtlich ab 2023 möglich.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Zum Abschluss der Präsentation gab Philipp Ilzhöfer einen Ausblick, wie die Öffentlichkeit sich weiter informieren und Fragen stellen kann. Auf der Projektwebsite des Regierungspräsidiums Karlsruhe ist es jederzeit möglich sich über den aktuellen Planungsstand zu informieren. Die Seite wird immer dem aktuellen Planungsstand angepasst und stellt relevante Unterlagen wie Pläne oder Protokolle zum Herunterladen bereit. Direkt zur Projektwebseite geht es [hier](#). Bei Rückfragen steht das RPK darüber hinaus jederzeit gerne zur Verfügung.

Fragen / Anregungen / Stellungnahmen

| Frage / Anregung / Stellungnahme | Antwort |
|--|---|
| Projektzielsetzung | |
| Mit Blick auf den Klimawandel und die Klimaziele scheint das Projekt aus der Zeit gefallen. Es basiert auf einer falschen Annahme/Zielsetzung (10 % Verkehrssteigerung). Eigentlich müsste man die Zielsetzung (des Bundes / Umweltministeriums) von 30 % weniger Verkehr als Grundlage nehmen. Dann wäre kein Straßenausbau erforderlich. | Dies sind politische Fragestellungen, die nicht von den Fachplanern beantwortet werden können. Um die Ziele der Verkehrsreduktion zu erreichen, bedarf es grundsätzlich Verhaltensänderungen Aller. Für die aktuellen Planungen muss vom Status Quo und den vorliegenden Prognosen ausgegangen werden. Für das aktuelle Vorhaben hat das RPK den konkreten Auftrag des Bundes, dieses umzusetzen. |
| Weitere Gründe, die ebenfalls gegen das Projekt sprechen: 1. In der Bauphase entstehen hohe CO2-Emissionen 2. Das investierte Geld fehlt an einer anderen Stelle und könnte bspw. für die Verbesserung oder den Ausbau des ÖPNV verwendet werden | Zu 1.: Fragen zum CO2-Ausstoß müssen in den Prozess der Genehmigungsplanung einfließen und werden in Bauabläufen berücksichtigt. Zu 2.: Für die Finanzierung von Straßenbau- und ÖPNV-Ausbaumaßnahmen stehen verschiedene Geldtöpfe zur Verfügung, die nicht in Verbindung stehen. Für die Maßnahmen des BVWP stellt der Bund Finanzmittel zur Verfügung. Der ÖPNV wird v.a. aus Landesmitteln finanziert. |

| Verkehrsprognose | |
|---|---|
| <p>Bereits im Jahr 2015 wurden im Rahmen der Bürgerbeteiligung die jetzt vorgestellten Zahlen kommuniziert und pauschal 15 % Zuwachs an Verkehrsmenge angekommen. Sind dies überholte Zahlen? Bilden diese die Entwicklungen seither überhaupt ab?</p> | <p>Die Zahlen im einführenden Teil sind bereits in alten Präsentationen enthalten, da sie den Analysefall (2017) darstellen. Für die Planung werden eine Prognose „Nullfall ohne neue Straße“ sowie verschiedene Planfälle bei Straßenänderungen betrachtet, bei denen deutlich wird, was im jeweiligen Fall auf der Kreisstraße bzw. innerorts passiert. Hierbei wurden die Entwicklungen vor Ort wie bspw. Duvenbeck oder L’Oreal berücksichtigt. Diese Verkehrsannahmen sind nicht veraltet.</p> |
| <p>Die Maßnahme kommt eigentlich zu spät. Die Verkehrssituation an dem Nadelöhr muss dringend entschärft werden. Ziel sollte ein möglichst fließender und umwegearmer Verkehr sein, was zu weniger Lärm und Emissionen führt. Mehr Straßen produzieren mehr Verkehr!</p> | <p>Nicht Straßen, sondern Menschen produzieren Verkehr. Neue Gewerbegebiete und Wohngebiete führen zu Wachstum in Gemeinden und damit zu mehr Verkehr.</p> |
| Anbindung Muggensturm | |
| <p>Für die Gemeinde Muggensturm besteht eine besondere Betroffenheit durch die Maßnahme. Sie verweigert sich nicht notwendiger Maßnahmen, aber die jetzige Planung ist nicht tragbar. Ziel muss eine möglichst zukunftssträchtige umfassende Maßnahme sein. Muggensturm bittet um Gehör bzgl. seiner Anbindung an überörtliche Straßen. Für die Gemeinde ist Variante A nicht tragbar, sondern Variante C erwünscht. Die Gemeinde ist gerne bereit, mit den zuständigen Planern zu sprechen. Sie hat selbst ein Gutachten beim Ing.-Büro Koehler & Leutwein beauftragt, das zu dem Schluss kommt, dass die Kappung der Kreisstraße zu erheblichem Mehrverkehr im Ort führen würde. Zudem würden Ausweichverkehre durch den Ort fahren. Es liegt ein Kompromissvorschlag seitens der Gemeinde auf dem Tisch und es besteht der Wunsch diesen nochmals gemeinsam vor Ort zu beleuchten. Der Planungsbereich sollte weiter gefasst werden. Er umfasst nicht den nördlichen Bereich (der B 3) und nicht die Gemeinde Muggensturm.</p> | <p>Das Gesprächsangebot wird gerne angenommen. Es ist wichtig, weiterhin im Gespräch zu bleiben.</p> <p>Das Vorgehen des RPK besteht darin, fachliche Expertise einzuholen und entsprechend zu handeln. Die Planungen wurden bereits mehrfach im Gemeinderat von Muggensturm vorgestellt und die Gründe für die Entscheidung der Variante erläutert. Die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens von Koehler & Leutwein zu den Verkehrsströmen in Muggensturm wurden in die Planungen eingearbeitet und ebenfalls im Gemeinderat dargestellt. Das Gutachten besagt, dass die K 3728 verkehrlich nicht zwingend notwendig ist, da die Verkehre vom bestehendem Netz aufgenommen werden können.</p> <p>In Summe bestehen mehrere (vier) Anbindungen der Gemeinde Muggensturm an die B 3 und das übergeordnete Netz - sowohl im Norden als auch im Süden. Der Wegfall der Kreisstraße würde lediglich zu Verlagerungen des bisherigen Verkehrs führen.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Es erfolgt der Hinweis, dass das Planungsgebiet zu klein gewählt und der Norden nicht berücksichtigt wurde. Auch die Themen Ertüchtigung der B 3 und Schaffung einer Anschlussstelle Malsch/Muggensturm sollten mit betrachtet werden. Wenn es Störungen auf der BAB 5 gibt, verlagern sich die Verkehre bereits jetzt nach Muggensturm. Es sollte auf politischer Ebene eine für Muggensturm zumutbare Kompromiss-Lösung gefunden werden.</p> | <p>Das RPK will gerne im Gespräch und Austausch mit der Gemeinde Muggensturm bleiben. Die Gründe für das Abkoppeln der Kreisstraße wurden aufgeführt. Zum einem naturschutzrechtliche, zum anderen verkehrliche Gründe. Die Anschlussstelle Malsch wurde 2017 vom RPK beim Bund beantragt. Dieser hat abschlägig entschieden aufgrund untergeordneter Fernverkehrsrelevanz und der Nähe zu bereits vorhandenen Anschlussstellen. Dies wurde auf Anfrage nochmals bestätigt.</p> |
| <p>In Muggensturm gibt es ein großes Industrie-/Gewerbegebiet. In den letzten Jahren haben sich viele Betriebe angesiedelt, die viel LKW-Verkehr von und zur Autobahn generieren. Dies macht eine neue Autobahnanschlussstelle Malsch / Muggensturm erforderlich.</p> | <p>Das RPK ist für Bundesautobahnen nicht mehr zuständig. Ein neuer Antrag für die Anschlussstelle muss seitens der Kommune erfolgen. Derzeit ist aber keine geänderte Sichtweise auf Bundesebene erkennbar.</p> |
| <p>Bei der heutigen Veranstaltung hat man nichts Neues erfahren. Da das RPK nicht auf die Interessen der Gemeinde Muggensturm eingeht, erscheint es nicht so, als sei eine Einigung zwischen Planungsbehörde und Gemeinde möglich.</p> | <p>Die Ausführungen von Hr. Martin und Hr. Schettler bei der Bürgerveranstaltung sind ganz aktuell und wurden zum ersten Mal gezeigt. Die Rückschau in der Präsentation bezüglich der Grundlagen des Vorhabens war identisch mit früheren Informationen.</p> |

| Naturschutz | |
|---|---|
| <p>Im Planungsbereich gibt es ein großes Vorkommen schützenswerter Arten, etwa des Mittelspechts und des Schwarzspechts. Dies wurde nicht thematisiert. Vor Ort gibt es zudem sowohl basische Böden des Rheintals als auch saure Böden des Schwarzwalds. Auch dies wurde nicht thematisiert. Ebenso fehlt die Berücksichtigung der Besonderheit der Wasserstandorte. Die Gebiete Hirschgrund und Ötigheimer Wald sind sehr hochwertig und wurden in Planungen nicht berücksichtigt.</p> <p>Für die (Wieder-)Vernetzung reicht es nicht den Durchlass an der BAB 5 nur zu verlängern, er muss auch verbreitert werden, da er oftmals unter Wasser steht. Zudem ist mindestens eine Faunabrücke neben der BAB 5 zur Unterführung Kreisstraße erforderlich.</p> <p>Der Naturschutz wurde insgesamt zu kleinräumig betrachtet. Auch im Norden gibt es wichtige Wildwegebeziehungen. Die Stellungnahme von NABU / BUND zum Vorhaben ist ohne Untersuchung vor Ort erfolgt. Es erfolgt der Wunsch nach einem Termin um über die Themen zu sprechen.</p> | <p>Es hat eine Abstimmung mit dem NABU und BUND - als zentrale Ansprechpartner zum Thema Naturschutz - stattgefunden. Die fachlich fundierte Stellungnahme wurde berücksichtigt.</p> <p>Für das Vorhaben wurden umfangreiche Untersuchungen durchgeführt, die bei der Veranstaltung nur kurz dargestellt werden konnten (weitere Informationen finden sich in der auf der Projektwebseite bereitgestellten Präsentation). Die Bestandsaufnahme ist abgeschlossen, nun werden die Konflikte und der Umgang damit näher betrachtet. Die Vernetzung über und unter der BAB 5 ist dabei ein wichtiger Punkt. Dabei wird es konkret darum gehen, wie die Durchlässe aussehen müssen und sichergestellt werden, dass diese auch bei starker Wasserführung passierbar sind. Hierzu wird auch die Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt (FVA) Freiburg um Unterstützung gebeten.</p> <p>Der Korridor im Süden ist im Generalwildwegeplan verankert. Diese Achse wird berücksichtigt und der Durchlass unter der BAB 5 wurde schon optimiert. Hier sind weitere Schritte erforderlich. Im Norden besteht keine Aussage, dass dort eine bedeutsame Achse vorhanden wäre. Es gibt Wildwege entlang der Gewässer, aber keinen Wildwegekorridor der landesweiten Planung.</p> |
| Straßenplanung / Grunderwerb | |
| <p>Wie ist der weitere zeitliche Ablauf? Bislang werden direkt Betroffene nicht ausreichend informiert. Information wäre für die Standortplanung wichtig. Wie erhält man Ausgleichsflächen?</p> | <p>Es haben Gespräche stattgefunden, auch zum Thema Grunderwerb. Eine Flächenvermittlung ist nicht möglich. Man war daher so verblieben, dass drei Jahre vor Baubeginn eine Information erfolgt, damit Zeit für die Betroffenen bleibt sich um neue Fläche zu kümmern. Wenn eine Fläche gefunden wurde, ist das RPK gerne bereit zu unterstützen.</p> |