



Federführender Dezernent: **Bürgermeister Hartweg, Dezernat II**

Federführende/r Fachbereich/Dienststelle: **FB 5**

Beteiligte/r Fachbereich/e/Dienststellen: **FB 4**

TOP: Ergebnisse des Verkehrsgutachtens zum Ausbau der Autobahnanschlussstelle Rastatt-Nord

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Gemeinderat	25.06.2012	öffentlich	Entscheidung

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): -

Abstimmung mit städt. Gesellschaften: -

Finanzielle Auswirkungen: ja, siehe II.

Anlagen: Übersichtsplan	vorangegangene Drucksachen: -
----------------------------	----------------------------------

Beschlussvorschlag:

1. Die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens zum Ausbau des Autobahnanschlusses Rastatt-Nord werden zur Kenntnis genommen. Der Ertüchtigung des bestehenden Autobahnanschlusses Rastatt-Nord zu einem Vollkleeblatt mit Verteilerrahrbahn und planfreier Anbindung der K 3716 an die B 462 wird grundsätzlich zugestimmt.
2. Der Vorschlag zur Schaffung eines Autobahnanschlusses Rastatt-Mitte wird von der Stadt Rastatt nicht weiter verfolgt.
3. Das Verkehrsgutachten soll des Weiteren im Ortschaftsrat von Rauental behandelt werden. Die Stellungnahme des Ortschaftsrats soll dem Regierungspräsidium zugeleitet werden.

Beratungsergebnis:						
einstimmig	mit Stimmenmehrheit	Anzahl JA	Anzahl NEIN	Anzahl Enthaltungen	laut Beschlussvorschlag	abweichender Beschlussvorschlag
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

I. Sachdarstellung und Begründung:

Die **Abteilung Straßenwesen und Verkehr des Regierungspräsidiums Karlsruhe** hatte bekanntlich ein **Verkehrsgutachten** zum Ausbau des Autobahnanschlusses Rastatt-Nord in Auftrag gegeben.

Grund hierfür war die notorische Verkehrsüberlastung des Knotenpunktsgefüges an der Verknüpfung der Bundesautobahn A 5 mit der Bundesstraße 462 bis hin zum Anschluss der K 3716 (Straße Untere Wiesen).

Es galt aber nicht nur, Grundlagen zur Lösung der bereits bestehenden Überlastungsprobleme an der Bundesstraße B 462 zu erarbeiten, sondern auch die Verkehrserschließung des größten Rastatter Gewerbe- und Sondergebiets im Osten der Kernstadt insgesamt zu verbessern und „zukunftssicher“ zu machen.

In dem Gebiet sind jetzt bereits große „Verkehrserzeuger“ mit ausgesprochenem Bezug zur Autobahn und zur Bundesstraße 462 ansässig. Große Teilflächen sind noch unbebaut, werden aber gerade erschlossen bzw. entwickelt. Nach wie vor ist es Wunsch der Möbelgroßmarktkette **IKEA** und der Stadt Rastatt, dass in dem Gebiet ein Möbelmarkt angesiedelt werde.

Die besonderen Anforderungen der Erschließung eines solch großen „Publikumsmagneten“ mussten mitbedacht werden. Speziell hierfür hatte die Stadt Rastatt bekanntlich vor Jahren eine weitere Autobahnanschlussstelle „Rastatt-Mitte“ in die Diskussion eingebracht. Dieser Vorschlag – verkehrsplanerisch in der Region einhellig für gut geheißen – wurde jedoch infolge strenger Vorgaben der Bundesstraßenbauverwaltung zur Abstandregelung von Autobahnanschlüssen nicht mehr weiterverfolgt. Die Regierungspräsidium Karlsruhe als örtlich zuständiger Vertreter der Bundesstraßenbauverwaltung hatte bereits vorher die Ertüchtigung der Autobahnanschlussstelle Rastatt-Nord im Blick gehabt und strebt – auch für die mögliche IKEA-Ansiedlung – die zu verbessernde Anbindung des Gewerbegebiets über allein diesen Verkehrsknoten an.

Die Verwaltung war eng an dem Zustandekommen des Gutachtens beteiligt, hatte eigene Untersuchungsvarianten eingebracht und Daten von eigenen Verkehrszählungen zur Verfügung gestellt. Dies gilt auch für die Fa. IKEA und deren Erschließungs- und Verkehrsplaner.

Mit IKEA wurde abgestimmt, dass für das Areal des Möbelmarkts auch eine Grundstückszuschnitt in Betracht kommt, bei der die K 3716 in ihrem Verlauf *nicht* unterbrochen wird. Bei den bisherigen Planungsideen für ein zu bildendes Grundstück für IKEA hatte dieses den Verlauf der Kreisstraße unterbrochen.

Auch der Landkreis Rastatt war als Träger der Kreisstraße K 3716 beteiligt.

Gegenstand des Verkehrsgutachtens sind noch keine konkreten Straßenplanungen, sondern zunächst denkbare (abstrakte) Netzkonstellationen (Varianten) mitsamt ihren Verknüpfungen an den Knoten. Auf die Netzvarianten werden dann die auf den Verkehrszählungen und weiteren Grundlagen basierenden, prognostizierten Verkehre „umgelegt“. Es wurden insgesamt **6 Hauptvarianten** und **8 Untervarianten** untersucht. (Die Untervarianten betreffen allesamt den Umgang mit den Kreisstraßen K 3714 und K 3715 innerhalb der Hauptvarianten.)

Alle Varianten beinhalten die Ausbildung eines sog. **Vollkleeblatts**, das an seinen Einmündungen in die B 462 ohne (Rückstau erzeugende) Lichtsignalanlagen auskommt.

Ergebnisse sind dann zunächst Verkehrsmengen (Belastungen in der Zeiteinheit) auf Strecken und Knoten. Die „Belastungsbilder“ sind sodann auf ihre – zunächst verkehrstechnische – Machbarkeit hin zu überprüfen. Hieraus ergeben sich eine oder mehrere **Vorzugslösungen** (Anlage).

In dem Gutachten wurde – als weitere, interessante Auswertung – auch untersucht, wie die Varianten beim **Verkehrsaufwand** abschneiden. Es wurde also untersucht, welche Fahrleistungen (Fahrzeugkilometer) im Untersuchungsraum bei den 14 Netzzuschnitten jeweils erzeugt werden. Dies ist ein Maßstab für den Zeitaufwand für die Verkehrsteilnehmer zum Erreichen ihrer Ziele und auch für die Emissionen, die sie dabei erzeugen.

Über die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens wird in der Sitzung von Vertretern des Regierungspräsidiums, des beauftragten Ingenieurbüros und der Verwaltung im Einzelnen berichtet.

Die wichtigsten Ergebnisse seien hier schon referiert:

- Eine zur Autobahn parallele **Verteilerfahrbahn** oder sog. Ausfädelungsspur in Nord-Süd-Richtung mit Unterführung der B 462, die den Zielverkehr von der Autobahn von Norden her *direkt* zum Gewerbegebiet führt, erwies sich als „zwingend erforderlich“.
- Die Lösung durch die Verteilerfahrbahn ist unabhängig von der weiteren Entwicklung in dem Gewerbegebiet. Sie fördert dessen Erreichbarkeit in jedem Fall, nicht nur für den „Maximalfall“ mit IKEA-Ansiedlung. Wenn man so will stellt sie eine Art „kleine Lösung“ eines Autobahnanschlusses Rastatt-Mitte dar.

- Eine **Unterbrechung der K 3716** (Baulandstraße, Untere Wiesen) kann *nicht* mehr verfolgt werden. Dies ist mit der Fa. IKEA abgestimmt. IKEA sieht große Vorteile in der Verteilerfahrbahn, über die der Möbelmarkt von Norden her *direkt* angefahren werden könnte. Für die K 3716, deren dringend notwendige Erneuerung wegen der Unsicherheit über die Trassierung aufgeschoben werden musste, besteht damit die Gewissheit, dass sie im Wesentlichen in ihrer bisherigen Trasse erneuert werden kann.
- Der **Anschluss der K 3716 an die B 462** kann nur mit einem aufwendigen Ingenieurbauwerk leistungsfähig ausgebildet werden. Ein Eingriff in den Randbereich der Federbachniederung wird nicht zu vermeiden und auszugleichen sein.
- Der bestehende **Kreisverkehrsplatz Untere Wiesen/Im Baisert/Im Wöhr** wird künftig zumindest in seiner heutigen Form *nicht* mehr „funktionieren“. Hier muss eine hochleistungsfähige neue Knotenpunktsgestaltung – voraussichtlich mit Signalisierung – erarbeitet werden.
- Die Ertüchtigung des Autobahnanschlusses Rastatt-Nord und damit auch die Verbesserung der Verkehrsanbindung des Gewerbegebiets Lochfeld sind *unabhängig* vom Umgang mit den beiden **Kreisstraßen K 3714 und K 3715** zu sehen.

Letzterer Punkt ist durchaus wichtig für den Rastatter Ortsteil **Rauental**. Beschlusslage im Ortschaftsrat ist bekanntlich, dass darauf hingewirkt werden soll, dass die im Zuge der Ansiedlung der Presswerks in Kuppenheim geschlossene K 3715 wird eröffnet wird. Dies wird auch vom Landkreis Rastatt als Baulastträger und der Stadt Kuppenheim angestrebt. Wegen Abhängigkeiten mit dem geplanten Ausbau der L 67 gab es hier allerdings noch keine Fortschritte.

Rauental ist weiter berührt von der **Schließung der Anbindung der K 3715 an die B 462**, die *allen* untersuchten Varianten zugrunde liegt. Hierdurch werden die Wege der Rauentaler von und zur Autobahn länger. Es kehrt aber auch mehr Verkehrsruhe im Ort ein.

In Rauental wird auch die **Verlegung des „P+M“-Parkplatzes** und eine **Auffahrt** auf die Autobahn **für die Feuerwehr** interessieren. Die Fragen sind im Detail noch nicht geklärt; es gibt aber die Zusage, dass beiden Anliegen in den weiteren Planungen Berücksichtigung finden werden.

Es wird daher vorgeschlagen, dass die besonders für Rauental bedeutsamen Aussagen des Verkehrsgutachtens dort im Ortschaftsrat eigens behandelt werden.

II. Finanzielle Auswirkungen

1. Beschaffungs- bzw. Herstellungskosten	Städtischer Anteil an der Gesamtmaßnahme noch nicht bezifferbar
2. Jährliche Folgekosten bzw. -lasten	Dto.
3. Bereitstellung der Mittel	
