
Name, Vorname, Adresse:

Datum:

An das

Regierungspräsidium Karlsruhe

Am Schlossplatz 1-3

76131 Karlsruhe

Schriftlich oder per E-Mail an: poststelle@rpk.bwl.de

Anvisierter vierstreifiger Ausbau der B 462 mit Umbau der Anschlussstelle Rastatt-Nord an der A 5; Offenlage der Planunterlagen vom 15.07. bis einschließlich 14.08.2026, sowie Äußerungsfrist bis einschließlich 14.09.2026

Sehr geehrte Damen und Herren des Regierungspräsidiums,

zum o.g. Planfeststellungsverfahren, Ihr Az.: RPK17-0513.2-19, **nehmen wir/nehme ich** wie folgt Stellung:

Leider musste über die Offenlage der Planungsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren wahrgenommen werden, dass das Regierungspräsidium Karlsruhe für den Bund beabsichtigt, eine Teilstrecke der K 3728 ab der Gabelung K 3717 zur K 3728 in Fahrtrichtung B 462 zurückzubauen.

Dieser Rückbau dieses Teilabschnittes wird für unsere Gemeinde Muggensturm erhebliche Auswirkungen haben.

In Erinnerung rufen **wollen wir/möchte ich**, dass vor über 30 Jahren diese Bypass-Lösung als Parallelverbindung zur B 462 von der B 3 herkommend geschaffen worden ist, um einen etwaigen Rückstau, welcher im Wesentlichen durch den Verkehrsknoten B 3, B 36/B 462, sowie über die weiterführende Straßenführung in Rastatt verursacht wird, zu vermeiden.

Diese damalige, sehr teure Straßenbaumaßnahme hat sich bestens bewährt. Sie bietet die Möglichkeit, dass insbesondere der Schwerlastverkehr, unabhängig von der tatsächlichen Beschilderung, bei Rückstau im genannten Bereich eine Direktverbindung zur B 462 von der B 3 herkommend über diesen Bypass erhält.

Ein Rückbau dieser Teilfläche der K 3728 hat, unabhängig von der tatsächlichen Beschilderung, zur Folge, dass erheblich mehr Straßenverkehr, insbesondere auch Schwerlastverkehr, über die K 3728 (im bebauten Ort = Rastatter Straße) in die K 3737 (= Hauptstraße) geführt wird.

Dies führt zu einem erheblichen Verkehrsmehraufkommen, zu Lärm- und Schallimmissionen, die die Lebensqualität in Muggensturm stark beeinträchtigen.

Darüber hinaus werden durch diesen zunehmenden Verkehr unverhältnismäßig hohe CO²-Austöße entwickelt, die letztendlich, je nach gültiger künftiger Rechtslage, nicht nur für den Menschen und für die Tiere Negativwechselwirkung haben, sondern auch zur CO²-Neutralität Muggensturms eine weitere Belastung mit sich bringen werden.

Es wurden damals von der Gemeinde Muggensturm, aber auch von Bürgern, verschiedene Alternativlösungen vorgetragen. Sei es die sogenannte rechtsrein-rechtsraus-Lösung, eine etwaige Doppelkreisellösung im Bereich der B 462 mit verschiedenen Höhenanbindungen, einen Anschluss der Teilfläche der K 3728 mit Ausbau des Wirtschaftsweges im Bereich neben unserem Modellflugclubgelände an die L 67 hin oder den Autobahnanschluss Malsch-Muggensturm, einhergehend mit der Verlängerung der Heinkelstraße an die L 67. Darüber hinaus besteht auch die Möglichkeit, zumindest partiell, die B 3 zwischen dem Einmündungsbereich B 36, B 3 bis mindestens Ettlingen-Bruchhausen, idealerweise bis Karlsruhe Süd, drei- bis vierspurig auszubauen. Auch diese Lösung hätte den großen Vorteil, eine Paralleltrasse zur B 3 zu erhalten, die eine wesentliche Verbesserung im gesamten Verkehrsabfluss bei Rückstau auf der Autobahn mit sich bringen würde. Selbstredend ist es auch, dass die Verlängerung der Ein- und Ausfädelspur auf der Autobahn im Autobahnanschlussbereich Rastatt-Nord eine geringfügige, aber nicht unwesentliche Verkehrsführung mit sich bringen könnte.

Als Solitärmaßnahme besteht natürlich auch die Möglichkeit, ohne eine wesentliche Veränderung im Autobahnanschluss Rastatt-Nord-Bereich, allein die B 462 im noch nicht vierspurig ausgebauten Bereich hier eine deutliche Verbesserung durch diese Baumaßnahme zu erhalten.

Die B 3/B 36 laufen verkehrsmäßig durch Rastatt. Im Ortseingang Rastatt befindet sich eine Eisenbahnbrücke, die den Verkehrsfluss aufgrund der eingeschränkten Breite (zweispurig) absolut hindert rückstaufrei nach Rastatt einzufahren. Allein diese Verbreiterung auf Vierspurigkeit dieser Eisenbahnbrücke hätte zur Folge, dass der Knoten B 3, B 36, B 462 deutlich im Verkehrsabfluss verbessert werden würde, so dass der dortige Rückstau minimiert werden könnte.

Auch muss sichergestellt sein, dass die Straßenentwässerung aller neu geplanten Fahrbahnbereiche nicht in ökologisch wertvolle Natur zur Versickerung kommt. Hier muss bei Projektrealisierung dafür gesorgt werden, dass eine entsprechende Ableitung dieses Niederschlagswassers erfolgt.

Auf Muggensturmer Gemarkung soll die sogenannte Trompete errichtet werden. Gerade der Natur- und Artenschutz waren und sind uns in Muggensturm besonders wichtig. Hier ist es nicht einzusehen, dass eine derartige Restriktion im Naturraum und Artenschutzraum durch ein solches Bundesprojekt getätigt wird.

Allseits ist bekannt, dass der Federbach im Bereich am Autobahnanschluss Rastatt-Nord noch eine sehr stark naturbelassene Fauna und Flora hat. Es ist nicht einzusehen, dass gerade in der heutigen Zeit, insbesondere auch im Klimawandel, eine Verlegung eines Federbachstreifens erfolgt. Ganz nebenbei bemerkt gilt, dass alternative Planungen, wie beispielsweise der Autobahnanschluss Malsch-Muggensturm, erheblich weniger tierschutzrechtliche Probleme mit sich bringen. In Erinnerung gerufen wird hier das sogenannte Tötungsverbot. Derzeit ist auch davon auszugehen, dass sehr geschützte Tiere genau in diesem Bereich ihr Habitat haben. Unter anderen soll, so die Rückmeldung des NABUS, hier auch die Wildkatze, und andere geschützte Lebewesen beheimatet sein.

Derzeit befinden sich verschiedene Gemeinden in der Situation, sich Aufgaben des Klimawandels gegenüber offen, engagiert und transparent zu zeigen. Der Klimawandel bedeutet aber auch, dass gerade der Federbach als bedeutendes Gewässer allerhöchste Priorität haben muss, um eine gewisse Grundsubstanz an Wasser zu erhalten. Hier ist es wichtig, dass vorhandene, wertvolle Strukturen des Federbachs, so wie sie im direkten Bereich des jetzigen Autobahnanschlusses sind, nicht nur beibehalten, sondern auch geschützt und fortentwickelt werden. Dem läuft das Planfeststellungsverfahren stark zuwider. Es ist nicht akzeptabel hier Eingriffe und Negativveränderungen durchzuführen, die letztendlich den Gesamtwasserhaushalt am Federbach, aber auch wesentliche Auswirkung für Fauna und Flora mit sich bringen und somit negative Entwicklungen zur Folge haben.

Gemäß der damaligen Präsentation eines von der Gemeinde Muggensturm beauftragten Verkehrskonzeptes zeigte sich, dass bei einem Rückbau des Straßenabschnittes der K 3728 mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von bis zu 1,1 Mio. Fahrtkilometer zu rechnen ist. Die sogenannte damals in Spiel gebrachte rechtsrein-/rechtsraus-Lösung hätte noch immer eine Mehrverkehrsfrequenz von ca. 630.000 Kilometer pro Kalenderjahr mit sich gebracht. Sowohl die Vertreter des Gemeinderates haben durch ihre Beschlussfassung, als auch hat die Verwaltungsspitze durch ihr Handeln, seinerzeit dies als alternative Lösung (wie andere auch) ins Spiel gebracht.

Die aktuelle Planung zeigt auch auf, dass im P + R Bereich sicherlich eine noch bessere Lösung denkbar wäre. Gerade wichtig zu betrachten ist es, dass Sammelparkplätze zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens dort angebracht werden können und müssen, wo auch Menschen tatsächlich ohne größeren Aufwand anfahren können. Dies gibt die aktuelle Planung so nicht her.

Wir sind/Ich bin besorgt, dass, sollte die Baumaßnahme zur Umsetzung kommen, die Gemeinde Muggensturm erhebliche Mehraufwendungen im Schallschutz, in verkehrslenkenden Maßnahmen, aber auch in der künftigen Co²-Neutralität leisten muss. Gerade in prekären Haushaltsjahren ist es wichtig, dass letztendlich der Verursacher für seine Entscheidungen geradesteht und die diesbezüglichen Kosten trägt. Auch deshalb kann die derzeitige Planung aufgrund der noch nicht final sichergestellten Zahlungsverpflichtung an den Bund so nicht akzeptiert werden.

Aus diesen genannten Themen ist es auch wichtig, dass rein raumplanerisch der Gesamtbereich zwischen Karlsruhe und Baden-Baden, aber auch zum Murgtal hin, in ein Gesamtkonzept der Ortsentwicklung aller betroffenen Gemarkungen einbezogen wird. Dies bedeutet, dass neben dem Autobahnanschluss Rastatt-Nord, der sicherlich aktuell überlastet ist, andere Verkehrsströme, aber auch natur- und artenschutzrechtliche Belange unbedingt mitberücksichtigt werden müssen. Dies bedeutet letztendlich auch, dass ein ganzheitliches Konzept erarbeitet hätte werden müssen, das eine deutliche Verbesserung der Attraktivität des ÖPNVs mit Optimierung des Straßennetzes an anderer Stelle, wie in diesem Schreiben beschrieben, möglich gemacht hätte. Folge dessen wäre ein Verzicht auf das Planfeststellungsverfahren und auf die darauf aufbauende beabsichtigte bauliche Umsetzung des Umbaus des Autobahnanschlusses Rastatt-Nord.

Fehlentwicklungen, insbesondere auf Rastatter Gemarkung haben offenen Auges dazu geführt, dass der Autobahnanschluss Rastatt-Nord immer mehr überlastet worden ist. Unabhängig von der Tatsache, ob Baurecht durch Bebauungspläne bestanden haben oder nicht, wäre es sinnvoller gewesen, anstelle der Ansiedlungen mit dem Möbelhaus Ehrmann, der Firma Edeka, Bauhaus und Aldi, ggf. derartige Ansiedlungen zum Autobahnanschluss Baden-Baden oder Rastatt Süd hin zu bringen. Gerade die Freifläche unterhalb von Baden-Baden in Richtung Iffezheim wäre seinerzeit eine optimale Planungsalternative gewesen, um hier den Autobahnverkehr mehr oder weniger gleichwertig auf die Autobahnanschlüsse Rastatt Süd/Baden-Baden/Rastatt-Nord zu verteilen. Dies ist leider nun unwiederbringlich anders gelaufen und hat zur Folge, dass die bereits damals prekäre Verkehrssituation, insbesondere auch um den sogenannten Bauhauskreisel (anschließend an Muggensturm Gemarkung im Bereich teilweise Aldilager, Octomedia, Schuh-BÖ und Pneuhage) zur elementaren weiteren Verschärfung der Gesamtsituation sich potenziert hat.

Neben der Baumaßnahme wird der vorhandene Grundstückseigentumsbereich des Bundes ohnehin nicht ausreichend sein. So ist es mehr als fragwürdig, ob dies der richtige Weg ist, beispielweise je nach Durchsetzung des Projektes bis zu Grundstücksenteignungen (z.B. Firma Draht Krebs auf Rastatter Gemarkung) oder andere zu kommen.

Abschließend bleibt festzustellen, dass das Regierungspräsidium Karlsruhe in über zwei Jahrzehnten nicht bereit war, ein für Muggensturm tragbares Lösungskonzept auf den Weg zu bringen.

Mit dieser Planung, die letztendlich erhebliche Eingriffe in Natur-/Artenschutz (also Fauna und Flora), Lebensraum für Menschen und Tiere, Schall und Verkehr, sowie im Klimaschutz bei Projektrealisierung geschaffen werden, **sind wir/bin ich** keinesfalls einverstanden.

Wir fordern/Ich fordere das Regierungspräsidium Karlsruhe daher auf, diese Einlassungen zu akzeptieren und von der Umsetzung des vorgesehenen Umbaus des Autobahnanschlusses Rastatt-Nord gemäß Entwurf des Planfeststellungsverfahrens abzusehen.

Es muss ja nicht sein, dass am Schluss der Steuerzahler erhebliche Kosten trägt, für Projekte, die ggf. wirtschaftlicher, verkehrlich besser, naturschutzrechtlich und artenschutzrechtlich verträglicher gestaltet werden könnten.

Ausdrücklich **unterstützen wir/unterstütze ich** die Gemeindeverwaltung Muggensturm in ihrer Haltung, alle gerichtlichen Instanzen zur Verhinderung dieses für Muggensturm nicht akzeptable Projekt zu verhindern, durchzugehen.

Ein Beitritt in ein etwaiges Klageverfahren bleibt ausdrücklich vorbehalten.

Mit freundlichen Grüßen

.....

Name, Vorname, Anschrift