

Kleine Anfrage

des Abg. Siegfried Lorek CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Straßenbaumaßnahmen im Rems-Murr-Kreis

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Neubau-, Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen von Bundes- und Landesstraßen sind seit 2011 im Rems-Murr-Kreis vorgenommen worden (jeweils mit Jahresangabe des Baubeginns und der Fertigstellung sowie der Kosten der Maßnahme)?
2. Welche Neubau-, Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen von Bundes- und Landesstraßen sind bis 2030 im Rems-Murr-Kreis geplant?
3. Wie bewertet die Landesregierung die Möglichkeit einer Realisierung des Nordoststrings durch die Tunnellösung (Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring)?
4. Wie stellt sich die Auslastung des Kappelbergtunnels jeweils in 2020 und in 2019 dar (nach Monaten, Wochentagen sowie im Tagesverlauf)?
5. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um den Verkehrsfluss rund um den Kappelbergtunnel zu verbessern?
6. Wie ist der Verfahrensstand bei der geplanten Neugestaltung der Anschlussstelle Fellbach-Süd der B 14 Richtung Stuttgart und welche weiteren Schritte sind dafür geplant (mit Zeitangabe)?
7. Wie ist der Sachstand bei der geplanten Erneuerung der B 14-Überführung über die K 1858 bei Korb?
8. Wie bewertet die Landesregierung die Verkehrssituation an der B 14-Ausfahrt Winnenden-West/Leutenbach und welche Maßnahmen plant sie, um diese zu verbessern?

9. Wie ist der Sachstand beim Ausbau der L 1127 zwischen Winnenden und der Kreisgrenze des Rems-Murr-Kreises Richtung Affalterbach?

30.11.2020

Lorek CDU

Begründung

Die Kleine Anfrage soll den Sachstand zum Straßenbau im Rems-Murr-Kreis allgemein und zu verschiedenen Straßenbauprojekten in Erfahrung bringen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 14. Januar 2021 Nr. VM2-3941-36/1/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Neubau-, Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen von Bundes- und Landesstraßen sind seit 2011 im Rems-Murr-Kreis vorgenommen worden (jeweils mit Jahresangabe des Baubeginns und der Fertigstellung sowie der Kosten der Maßnahme)?

Folgende Maßnahmen wurden seit 2011 im Rems-Murr-Kreis vorgenommen:

Neubaumaßnahmen Bund

2008 bis 2011	<i>Baukosten [€]</i>
B 14 Winnenden/Mitte–Nellmersbach	85.000.000

2011	<i>Baukosten [€]</i>
B 29 Weinstadt-Endersbach 3 Knotenpunkte	750.000

2014 bis 2016	<i>Baukosten [€]</i>
B 14 AS Backnang-Mitte	5.900.000

2014 bis 2020	<i>Baukosten [€]</i>
B 14 Backnang/West–Nellmersbach	9.808.000

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Neubaumaßnahmen Land

2011	<i>Baukosten [€]</i>
L 1148 OU Haubersbronn	500.000
L 1150 Querspange Haubersbronn–Welzheim	90.000
L 1151 Schorndorf–Schlichten	750.000
L 1153 Geh + Radweg Leindrücke–Kapf	150.000
L 1225 Geh + Radweg Unterberken	111.000
B 29 Weinstadt-Endersbach 3 Knotenpunkte (Anteil Land)	300.000

2012	<i>Baukosten [€]</i>
L 1148 OU Haubersbronn	500.000
L 1150 Querspange Haubersbronn–Welzheim	55.000
L 1151 Schorndorf–Schlichten	350.000
L 1140 Geh + Radweg Steinach–Höblinswart	240.000
L 1155 Buswendeschleife Alfdorf	100.000
L 1114 Buswendeschleife Burgstetten	52.000

2013	<i>Baukosten [€]</i>
L 1150 Minikreisverkehre Winterbach	40.000
L 1147 Oberberken–Schorndorf Amphibienschutz	320.000
L 1155 Radweg Pfahlbronn–Alfdorf	150.000

2014	<i>Baukosten [€]</i>
L 1155 Radweg Pfahlbronn–Alfdorf	250.000
L 1193 Radweg zwischen KV Eisental und Geheime Mühle	100.000
L 1197 RAS Fellbach–Öffingen	100.000
L 1147 Oberberken–Schorndorf Amphibienschutz	360.000

2015	<i>Baukosten [€]</i>
L 1140 Radweg Burgstall Feldweg–Rilkestr.	160.000
L 1151 Radweg Thomashardt–Schlichten	230.000
L 1193 Radweg zwischen KV Eisental und Geheime Mühle	35.000

2016	<i>Baukosten [€]</i>
L 1140 Radweg Burgstall Feldweg–Rilkestr.	60.000
L 1151 Radweg Thomashardt–Schlichten	100.000
L 1155 Querungshilfe Haghof	100.000

2020	<i>Baukosten [€]</i>
L 1114 Errichtung Buswendemögl. Kirschenhardthof	360.000

Erhaltung Bundesstraßen

2011	<i>Baukosten [€]</i>
B 14 FDE Oppenweiler	450.000
B 14 BW-Sanierung Murrthalviadukt	2.700.000
B 29 FDE Plüderhausen Lorch/West BA 2	550.000
B 29 BW-Sanierung ÜF FW bei Urbach	100.000
B 14 Sanierung Betongleitwand Waiblingen	150.000

2012	<i>Baukosten [€]</i>
B 14 BW-Sanierung Murrthalviadukt	700.000
B 14 FDE Waldrems	180.000
B 14 FDE Viadukt–Oberschöntal	70.000
B 29 Schorndorf Schutzplankenumrüstung	400.000

2013	<i>Baukosten [€]</i>
B 29 FDE Remshalden–Urbach	5.100.000
B 29 Nachrüstung Grafenberg–Sünchentunnel	150.000
B 14 BW-Sanierung Murrthalviadukt	1.100.000
B 14 Sanierung Entwässerung Kälbleareal	100.000
B 14/B 10 FDE Rampen Richtung ES	450.000
B 14/B 29 FDE Bereich Teiler	1.700.000
B 14 FDE Backnang	750.000
B 14 FDE Backnang–Oppenweiler	750.000
B 14/B 29 Schutzplanken	110.000
B 14 BW-Sanierung Buchenbachbrücke	90.000

2014	<i>Baukosten [€]</i>
B 29 FDE Remshalden–Urbach	400.000
B 14 BW-Sanierung Murrthalviadukt	260.000
B 14 Randsteinsanierung Kappelbergtunnel	250.000
B 29 FDE Teiler B 14–Remshalden	3.700.000
B 29 Nachrüstung Grafenberg–Sünchentunnel	270.000

2015	<i>Baukosten [€]</i>
B 14 FDE OU Korb	2.334.000
B 29 AS Plüderhausen – Sanierung LSW, BW über K 1882, UF FW	720.000
B 29 FDE Winterbach–Beinstein, FR Stuttgart	2.650.000
B 14 FDE Ellenweiler–Sulzbach einschl. OD Sulzbach	900.000
B 14 FDE AS Waiblingen/Süd bis Fellbach	100.000

2016	<i>Baukosten [€]</i>
B 14 FDE Korb–Rommelshausen (Richtung BK)	2.500.000
B 29 FDE Rampen AS Geradstetten, Grunbach, Endersbach	280.000
B 14 BW-Sanierung LSW bei Korb	205.000
B 14 FDE Waldrems-Backnang/Spritznase (Einmündung L 1080)	400.000
B 29 BW-Sanierung Entwässerung an 4 Bauwerken	250.000

2017	<i>Baukosten [€]</i>
B 14 FDE Sulzbach/Murr–Großlarch	660.000
B 14 FDE Kreisgrenze bis Kappelbergtunnel	950.000
B 29 BW-Sanierung Brücke ü. DB und Urbach bei Urbach	1.600.000
B 29 BW-Sanierung Fahrbahnübergang Remsbrücke Urbach	200.000

2018	<i>Baukosten [€]</i>
B 14 FDE Kappelbergtunnel bis Teiler B 14	1.650.000
B 29 BW-Sanierung Bahn- u. Remsbrücke bei Urbach FR Stuttgart	2.250.000
B 29 BW-Sanierung Brückenpfeiler AS Endersbach	125.000
B 14 BW-Sanierung Kappelbergtunnel Havariebecken	1.050.000
B 14/K1897 FDE Einmündung Oppenweiler	135.000

2019	<i>Baukosten [€]</i>
B 14 FDE Gehweg Oppenweiler	23.000
B 14 BW Sanierung AS Nellmersbach BW 7022 649	27.000
B 29 FDE AS Schorndorf West	20.000

2020	<i>Baukosten [€]</i>
B 14 Kappelbergtunnel Erneuerung Kabelschächte	70.000
B 14 FDE Oppenweiler	290.000
B 14 FDE Strümpfelbach	160.000
B 14 FDE Rampen AS Winnenden	170.000

Erhaltung Landesstraßen

2011	<i>Baukosten [€]</i>
Beseitigung Frostschäden	750.000
L 1066 FDE OD Murrhardt	50.000
L 1066 FDE OD Sulzbach	50.000
L 1080 BW-Sanierung bei Klaffenbach	60.000
L 1080 Rutschungssanierung bei Rudersberg	420.000
L 1114 FDE Burgstall–Kirchberg	400.000
L 1150 FDE Winterbach–Kreisgrenze	560.000
L 1199 FDE Endersbach–Stetten	300.000

2012	<i>Baukosten [€]</i>
L 1066 FDE OD Bartenbach	40.000
L 1080 Umgestaltung und FDE OD Rudersberg	150.000
L 1114 FDE OD Kirchberg	85.000
L 1115 FDE Aspach	60.000
L 1140 FDE OD Schwaikheim	45.000
L 1147 FDE Schorndorf–Oberberken	1.400.000
L 1150 FDE Winterbach–Kreisgrenze	55.000
L 1197 FDE Fellbach–Schmidlen KP K1910	560.000
L 1197 Sanierung BW u. LSW Fellbach-Schmidlen	155.000
L 1201 FDE OD Strümpelbach	35.000
L 1225 FDE Kreisgrenze–Unterberken	575.000

2013	<i>Baukosten [€]</i>
L 1066 FDE Murrhardt-Fichtenberg 1. BA	730.000
L 1117 Rutschungssanierung Nassach-Bernhalden	120.000
L 1119 Rutschungssanierung bei Murrhardt	30.000
L 1120 FDE Lutzenberg–Kallenberg	250.000
L 1147 FDE Oberberken–Schorndorf	230.000
L 1148 FDE OD Rudersberg Einmündung Edeka	30.000
L 1150 Anteil Land an FDE AS B 29 Haubersbronn	130.000
L 1150 BW-Sanierung Stützmauer bei Haubersbronn	50.000
L 1150/1080 FDE Welzheim	990.000

2014	<i>Baukosten [€]</i>
L 1066 BW-Sanierung Dentelbachbrücke OD Murrhardt	29.000
L 1066 FDE Murrhardt-Fichtenberg 1. Bauabschnitt	100.000
L 1080 BW-Sanierung Igelsbachbrücke Klaffenbach	10.000
L 1080 FDE OD Rudersberg 2. Bauabschnitt	45.000
L 1114 FDE Burgstetten südl. Ortsausgang	300.000
L 1115 BW-Sanierung bei Aspach	35.000
L 1127 FDE Winnenden–Weiler Kreisverkehr	1.080.000
L 1147 FDE Oberberken–Schorndorf	110.000
L 1148 FDE Michelau–Miedelsbach	320.000
L 1148 FDE Michelau–Schlechtbach	185.000
L 1150 BW-Sanierung Winterbach	70.000
L 1150/L1155 FDE + Kanalsanierung OD Breitenfürst	250.000
L 1155 FDE OD Adelstetten	138.000
L 1201 Rutschungssanierung Weinstadt-Strümpfelbach	120.000

2015	<i>Baukosten [€]</i>
L 1119 FDE OD Althütte	20.000
L 1119 Rutschungssanierung bei Althütte	950.000
L 1140 FDE Kreisverkehr Erlenhof	20.000
L 1140 Rutschungssanierung Birkmannsweiler	26.000
L 1147 FDE Schorndorf–Oberberken Gehweg	25.000
L 1150 FDE bei Eselshalden	30.000
L 1150 Rutschungssanierung bei Engelberg	12.000
L 1155 FDE Alfdorf–Adelstetten	60.000
L 1199 Böschungssicherung Stetten Karreweg	40.000

2016	<i>Baukosten [€]</i>
L 1080 Rutschungssanierung Klaffenbach–Laufenmühle	200.000
L 1150 FDE Bausche–Breitenfürst	115.000
L 1153 FDE Alfdorf–Kapf	650.000

2017	<i>Baukosten [€]</i>
L 1080 Rutschungssanierung Klaffenbach–Laufenmühle	2.380.000
L 1080 Schadstellensanierung bei Allmersbach	51.000
L 1120 FDE Ebnisee–Hofenäckerle	20.000
L 1142 FDE bei Hegnach	30.000
L 1153 FDE Alfdorf–Kapf	550.000
L 1198 FDE OD Rommelshausen Karlstraße	30.000
L 1199 Sicherung Stützmauer bei Stetten	150.000

2018	<i>Baukosten [€]</i>
L 1080 FDE bei Rudersberg	70.000
L 1114 FDE Weiler z. Stein	20.000
L 1118 FDE OD Kleinaspach	50.000
L 1119 FDE Vorderwestermurr	40.000
L 1120 FDE bei Hertmannsweiler	54.000
L 1120 FDE bei Hofenackerle	50.000
L 1120 FDE bei Weidenhof	70.000
L 1120 FDE Stöckenhof–Rettichkreuzung	150.000
L 1140 FDE Rohrbronn	95.000
L 1140 FDE OD Winnenden Max-Eyth-Straße	850.000
L 1140 Schadstellensanierung Kreisverkehr Burkartshof	10.000
L 1153 Rutschungsanierung Alfdorf–Kapf	150.000
L 1155 FDE Alfdorf–Pfahlbronn	75.000
L 1198/K 1856 FDE Kreisverkehr Rommelshausen	50.000
L 1198 FDE bei Rommelshausen	35.000
L 1199 FDE bei Stetten	31.000
L 1199 FDE OD Stetten	250.000

2019	<i>Baukosten [€]</i>
L 1080 BW-Sanierung OD Klaffenbach	11.000
L 1114 FDE Winnenden Marbacher Straße	73.000
L 1120 FDE Stöckenhof–Königsbronnhof	300.000
L 1120 FDE Radweg Berglen	12.000
L 1127 FDE OD Winnenden Marbacher Straße	73.000
L 1140 FDE Steinach–Rohrbronn	1.300.000
L 1150 Geländersanierung Remsbrücke Winterbach	9.000
L 1153 FDE Vordersteinenberg–Hintersteinenberg	1.600.000
L 1193 FDE Beinstein–Waiblingen	330.000

<i>2020</i>	<i>Baukosten [€]</i>
L 1066 BW-Sanierung Haselbachbrücke Bartenbach	900.000
L 1066 FDE OD Spiegelberg	600.000
L 1080 BW-Sanierung Ränkenbachbrücke Rudersberg	15.000
L 1117 BW-Sanierungen Nassach- und Fuchsfallenbrücke	200.000
L 1120 Schadstellensanierung bei Ebnisee	140.000
L 1127 FDE Kreisverkehr AS B 14 Winnenden	100.000
L 1142 FDE Hegnach–Waiblingen	430.000
L 1155 FDE OD Alfdorf (Bau bis 2021, Gesamtkosten: 800.000 €)	350.000

Abkürzungsverzeichnis:

FDE = Fahrbahndeckenerneuerung

BW = Bauwerk

AS = Anschlussstelle

UF = Unterführung

ÜF = Überführung

FW = Feldweg

RW = Radweg

LSW = Lärmschutzwand

OD = Ortsdurchfahrt

OU = Ortsumfahrung

FR = Fahrtrichtung

2. Welche Neubau-, Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen von Bundes- und Landesstraßen sind bis 2030 im Rems-Murr-Kreis geplant?

Der Zustand der Fahrbahnen im Zuge der Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg wird im vierjährigen Rhythmus durch eine Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) erhoben. Auf Grundlage der Ergebnisse der ZEB erstellt die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg ein Erhaltungsmanagement für die Bundes- und Landesstraßen. Die letzte ZEB der Bundesstraßen wurde im Jahr 2019 durchgeführt. Auf Grundlage der Ergebnisse der ZEB 2019 wird aktuell das Erhaltungsmanagement Bundesstraßen für den Zeitraum ab dem Jahr 2021 fortgeschrieben. Die letzte ZEB der Landesstraßen wurde im Jahr 2020 durchgeführt. Auf Grundlage der Ergebnisse der ZEB 2020 wird in diesem Jahr das Erhaltungsmanagement Landesstraßen für den Zeitraum ab dem Jahr 2022 fortgeschrieben. Die ZEB sowie das Erhaltungsmanagement stellen die Grundlage für die Umsetzung der Erhaltungsmaßnahmen an Fahrbahnen im Zuge der Bundes- und Landesstraßen dar. Darüber hinaus werden im Rahmen von Bauwerksprüfungen insbesondere die Brücken im Zuge der Bundes- und Landesstraßen in festgelegten Intervallen – alle drei Jahre – auf Mängel und Schäden untersucht. Auf dieser Grundlage ergibt sich für jede Brücke ein Instandsetzungsbedarf. Im Zuge der Brückenerhaltung wird ferner geprüft, inwiefern über eine Instandsetzung hinaus eine Ertüchtigung bzw. ein Ersatzneubau erforderlich ist.

Die Einplanung sowie die Umsetzung der Erhaltungsmaßnahmen – vor allem an Fahrbahnen und Brücken – erfolgt dann insbesondere auf Grundlage der für die Erhaltung von Bundes- und Landesstraßen voraussichtlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr durch die Regierungspräsidien. Die Veröffentlichung des jährlichen Sanierungsprogramms erfolgt in der Regel im März/April eines Jahres. Die Veröffentlichung des Sanierungsprogramms 2021 ist aktuell im Frühjahr 2021 vorgesehen. Zum jetzigen Zeitpunkt können hierzu noch keine konkreten Ergebnisse mitgeteilt werden. Dies gilt auch für Erhaltungsmaßnahmen im Bundes- und Landesstraßennetz des Rems-Murr-Kreises.

Konkrete Angaben zu Erhaltungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen bis zum Jahr 2030 sind somit – insbesondere aufgrund der obenstehenden Ausführungen – zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

3. Wie bewertet die Landesregierung die Möglichkeit einer Realisierung des Nordoststrings durch die Tunnellösung (Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring)?

Eine Bewertung der von der Initiative Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring vorgeschlagenen Tunnellösung für die Maßnahme „B 29 NO-Ring Stuttgart“ ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich. Sie stellt eine von mehreren Varianten zur Umsetzung des Vorhabens dar. Deren konkrete Umsetzbarkeit kann erst im Rahmen eines Planungsverfahrens und der dort erfolgenden Variantenfindung beurteilt werden.

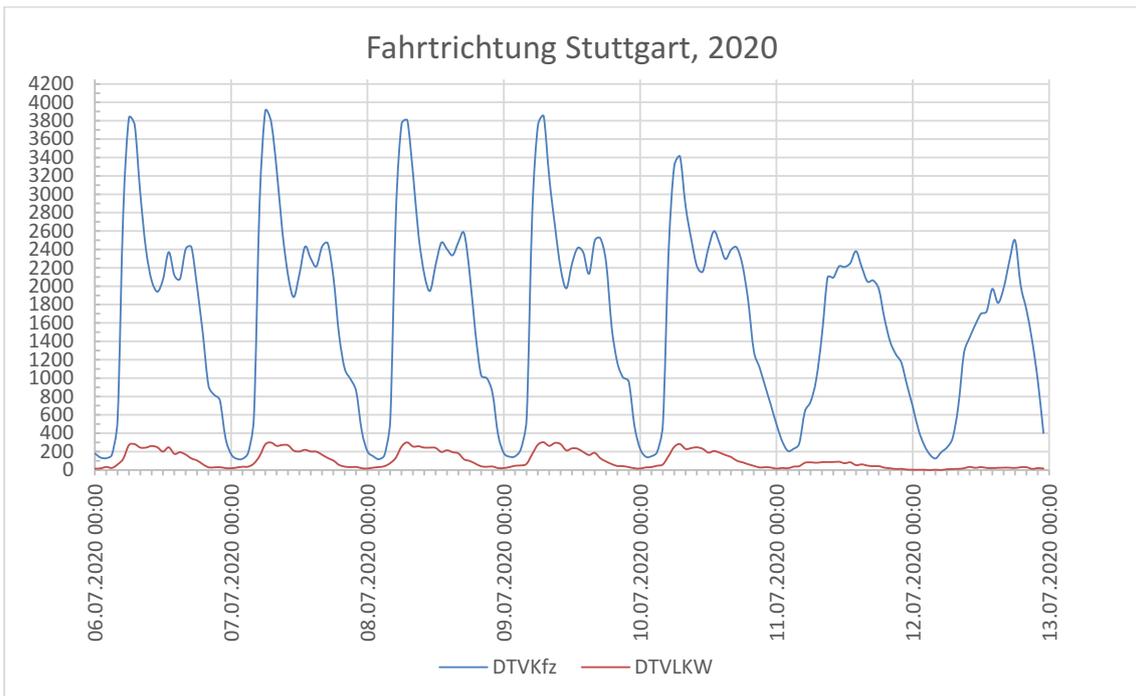
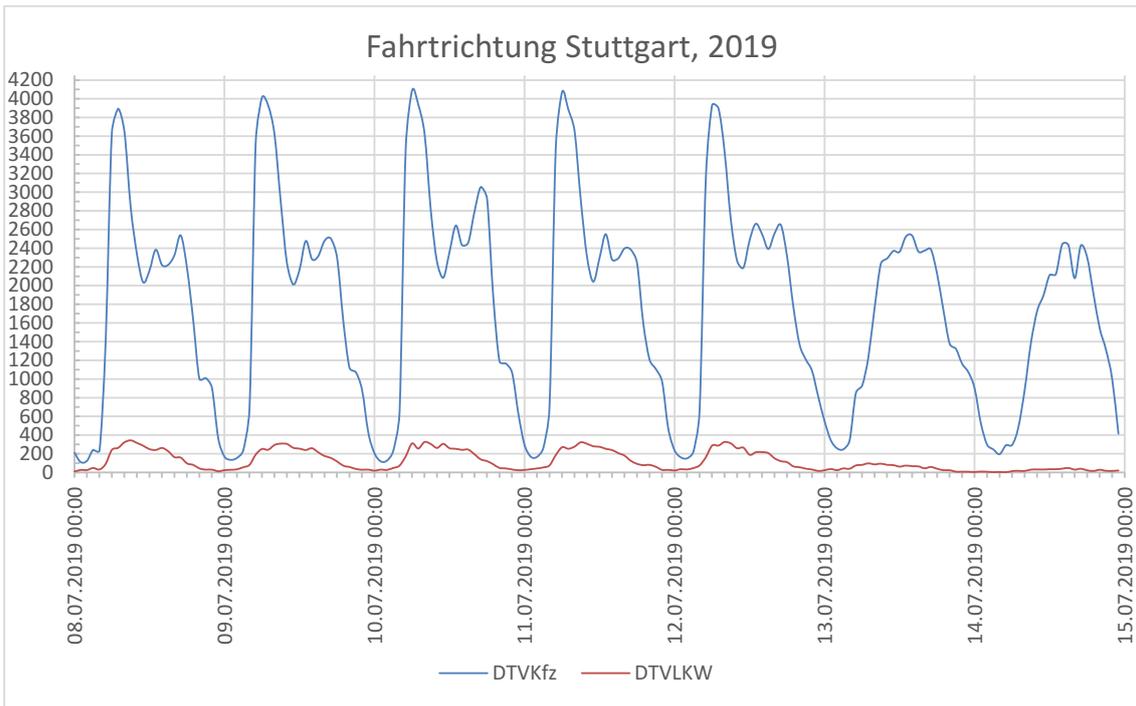
Es handelt sich hierbei außerdem um eine Maßnahme, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) nicht mit der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf“ kategorisiert wurde, sondern der Dringlichkeitskategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ zugeordnet wurde.

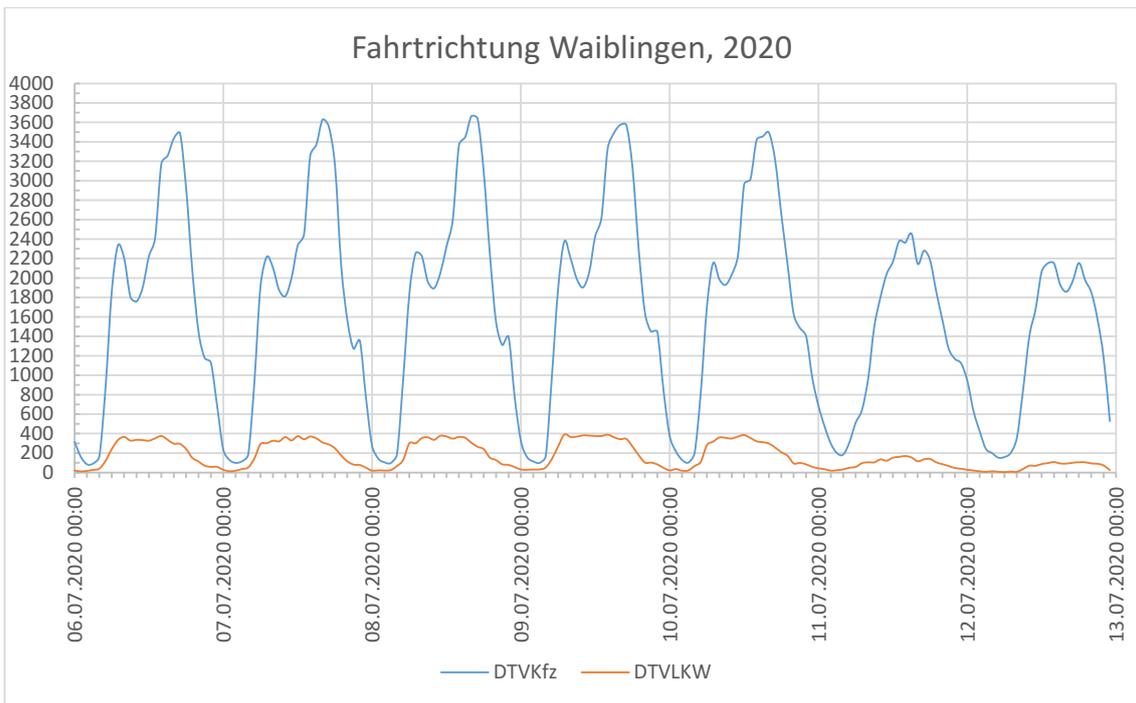
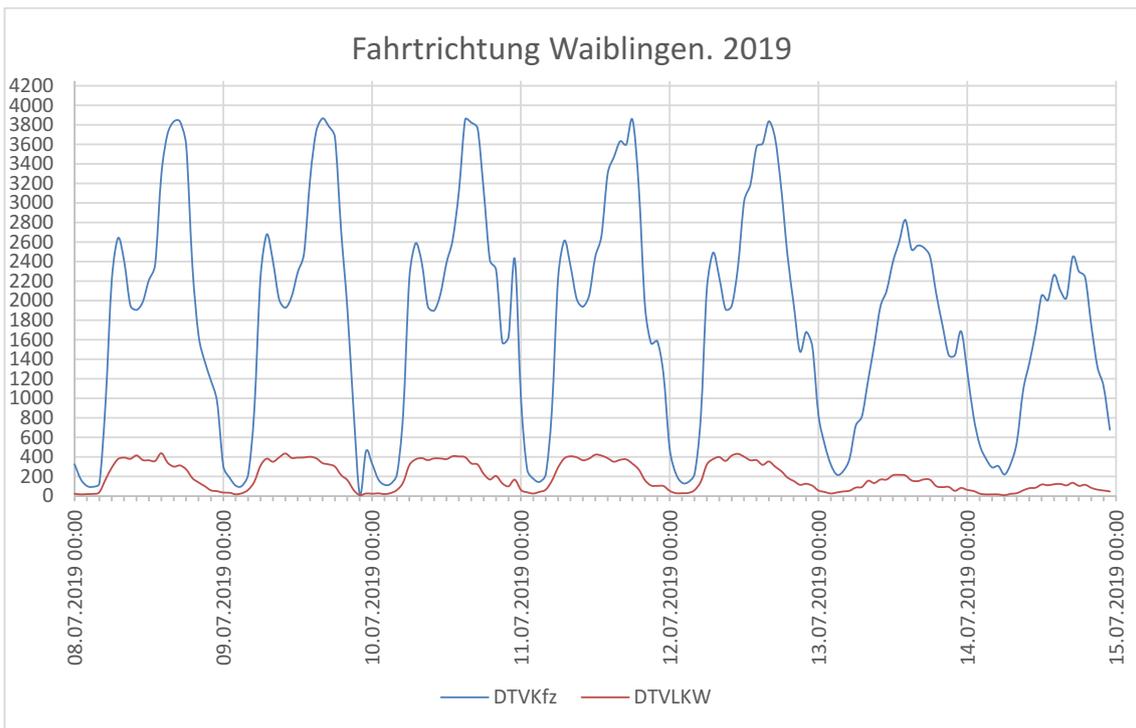
4. Wie stellt sich die Auslastung des Kappelbergtunnels jeweils in 2020 und in 2019 dar (nach Monaten, Wochentagen sowie im Tagesverlauf)?

Die Verkehrsbelastung auf der B 14 im Bereich des Kappelbergtunnels wird je Fahrtrichtung mittels einer Induktionsschleife erfasst. In der nachstehenden Tabelle ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) dargestellt. Der Schwerverkehrsanteil (SV) des DTV ist prozentual angegeben.

Monat	2019				2020			
	FR Stuttgart		FR Waiblingen		FR Stuttgart		FR Waiblingen	
	DTV	SV %	DTV	SV %	DTV	SV %	DTV	SV %
Januar	37.753	6 %	38.737	10 %	40.758	6 %	39.102	9 %
Februar	40.866	6 %	41.605	10 %	40.558	6 %	41.416	9 %
März	40.324	6 %	41.933	10 %	31.477	7 %	32.446	10 %
April	40.060	6 %	40.859	10 %	26.238	7 %	26.453	10 %
Mai	40.952	6 %	51.281	10 %	32.641	6 %	32.900	9 %
Juni	38.024	6 %	38.989	9 %	35.703	6 %	36.042	10 %
Juli	42.229	6 %	42.817	11 %	39.398	6 %	39.792	10 %
August	37.402	6 %	37.630	10 %	34.707	6 %	34.118	10 %
September	40.583	6 %	41.465	10 %	38.649	7 %	39.346	10 %
Oktober	41.922	6 %	42.624	10 %	37.494	6 %	38.754	10 %
November	40.807	6 %	42.566	10 %	35.227	7 %	36.034	11 %
Dezember	39.184	5 %	38.507	9 %	Auswertung liegt noch nicht vor			

Zur Veranschaulichung des DTV über den Tages-, bzw. Wochenverlauf wurden Tagesganglinien erstellt. Hierzu wurde beispielhaft eine aussagekräftige Kalenderwoche vom 8. Juli bis 15. Juli (KW 28) der Jahre 2019 und 2020 herangezogen.





5. *Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um den Verkehrsfluss rund um den Kappelbergtunnel zu verbessern?*

Es ist geplant, die Anschlussstelle Fellbach Süd direkt am nördlichen Tunnelportal umzubauen. Dies dient der Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 14. Dazu soll der Einfädelstreifen in Fahrtrichtung Stuttgart verlängert werden. Dies erleichtert den Einfädelungsprozess auf die B 14 und erhöht die Verkehrssicherheit.

6. *Wie ist der Verfahrensstand bei der geplanten Neugestaltung der Anschlussstelle Fellbach-Süd der B 14 Richtung Stuttgart und welche weiteren Schritte sind dafür geplant (mit Zeitangabe)?*

Der Umbau der Anschlussstelle Fellbach Süd befindet sich in der Vorplanung. Aktuell werden die Erkenntnisse der seit Oktober 2020 vorliegenden Verkehrsuntersuchung in die Pläne eingearbeitet, um eine detaillierte Variantenuntersuchung durchzuführen. Der Variantenvergleich liegt voraussichtlich im 1. Halbjahr 2021 vor und ist dann im nächsten Schritt mit dem Bund und der Stadt Fellbach abzustimmen. Parallel dazu werden im Jahr 2021 ökologische Erhebungen durchgeführt und ausgewertet, um die Auswirkungen der Maßnahme auf die Umwelt zu ermitteln. Im Anschluss daran kann dann die Variantenentscheidung getroffen werden.

7. *Wie ist der Sachstand bei der geplanten Erneuerung der B 14-Überführung über die K 1858 bei Korb?*

Derzeit werden die Entwurfsunterlagen für den Ersatzneubau der beiden Teilbauwerke und die notwendigen landschaftsplanerischen Unterlagen erstellt. Die Unterlagen können voraussichtlich bis Mitte 2021 fertiggestellt werden. Anschließend werden sie mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. In der Folge sollen die Ausschreibungsunterlagen erstellt werden. Nach derzeitigem Stand können die Arbeiten im Jahr 2021 ausgeschrieben werden. Die Umsetzung der Maßnahme ist in den Jahren 2022 und 2023 vorgesehen.

8. *Wie bewertet die Landesregierung die Verkehrssituation an der B 14-Ausfahrt Winnenden-West/Leutenbach und welche Maßnahmen plant sie, um diese zu verbessern?*

An der B 14 Anschlussstelle Winnenden-West kommt es an beinahe allen Werktagen abends in Fahrtrichtung Backnang zu Rückstau auf die B 14. Grund für den Rückstau sind die beiden nicht leistungsfähigen Kreisverkehrsplätze an den Rampenfußpunkten B 14/L 1127, die sich gegenseitig beeinflussen.

Bisherige Maßnahmen vor Ort:

Im Jahr 2015 wurde der Ausfahrstreifen auf der B 14 in Fahrtrichtung Backnang um ca. 200 m verlängert. Der Rückstau auf die Hauptfahrbahn konnte dadurch jedoch nicht vollständig beseitigt werden. Daher wurde zusätzlich im August 2017 für die Zeit von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr in Fahrtrichtung Backnang ein Tempolimit auf der B 14 angeordnet.

Bisherige Untersuchungen:

Eine erste verkehrstechnische Untersuchung mit Erhebung der Verkehrsmengen wurde im Jahr 2014 beauftragt. Aufgrund der geringen Knotenpunktabstände und der hohen Verkehrsbelastung an den beiden Kreisverkehren wird die Kapazitätsgrenze des Knotenpunktsystems in hoch ausgelasteten Zeitbereichen regelmäßig überschritten. Die weitere Untersuchung vom Juli 2015 kommt zu dem Ergebnis, dass nur durch bauliche Maßnahmen der Rückstau auf die B 14 aus Richtung Stuttgart vermieden werden kann. 2019 fand eine erneute Verkehrserhebung statt, nachdem der vierstreifige Ausbau der B 14 bis kurz vor den Knotenpunkt in Waldrems für den Verkehr freigegeben worden war. Die Verkehrsströme hatten

sich zwar verändert, die Gesamtsituation blieb jedoch gleich. Aus den verkehrstechnischen Untersuchungen ergeben sich unterschiedliche Umbaumöglichkeiten, die im Rahmen der Vorplanung und Variantenuntersuchung inkl. Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVS) untersucht werden. Die Ergebnisse sollen bis Mitte 2021 vorliegen.

9. Wie ist der Sachstand beim Ausbau der L 1127 zwischen Winnenden und der Kreisgrenze des Rems-Murr-Kreises Richtung Affalterbach?

Die Maßnahme L 1127 Ausbau zw. Kreisgrenze und Winnenden ist im evaluierten Maßnahmenplan zum Generalverkehrsplan des Landes als Ausbaumaßnahme enthalten. Es ist vorgesehen, bis 2025 mit den Planungen zu beginnen. Der Abschnitt ab der Kreisgrenze in Richtung Affalterbach ist nicht mehr im Maßnahmenplan enthalten.

Hermann

Minister für Verkehr