

Sitzung am 23.03.2009

<b>TOP : 8 Ausbau der L 1115 zwischen Mundelsheim und Backnang</b>		
verantwortlich: Geschäftsbereich Straßen		Drucksache 15/2009
		keine Anlage
		10.03.2009
<u>Beratung:</u>	23.03.2009	Umwelt- und Verkehrsausschuss
<u>Beschlussfassung:</u>	23.03.2009	

<b><u>Beschlussvorschlag:</u></b>	<b>Der Bericht zum Antrag der SPD-Fraktion über den aktuellen Planungsstand für die L 1115 zwischen Mundelsheim und Backnang wird zur Kenntnis genommen.</b>
-----------------------------------	--

### 1) Sachverhalt:

Die L 1115 stellt eine regional bedeutsame Straßenverbindung (Autobahnzubringer) zwischen der B 14 bei Backnang und der BAB 81, Anschlussstelle Mundelsheim dar. Die Funktion der L 1115 ist nach dem Regionalverkehrsplan die Anbindung des nordöstlichen Teils der Region und des Rems-Murr-Kreises an das Autobahnnetz. Im Regionalverkehrsplan ist das gesamte Ausbauvorhaben als Maßnahme der höchsten Dringlichkeit eingestuft. Der gesamte Nord- und Ostteil des Kreises und der Region Stuttgart rückt durch eine leistungsfähige L 1115 näher an die Autobahn und damit aus dem Verkehrsschatten. Insofern sollte es dem Landkreis und der gesamten Raumschaft ein Anliegen sein, zu einer zeitnahen Realisierung beizutragen.

Das hohe Verkehrsaufkommen von bis zu 24.400 Fz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 9 % (Angaben für den Bereich zwischen Backnang und Aspach), führt aufgrund der geringen Überholmöglichkeiten häufig zu gefährlichen Verkehrssituationen und zähflüssigem Verkehr.

Zahlreiche Zufahrten (Forstwege, Feldwege, Kleingartenanlagen) vermindern die Leistungsfähigkeit der Strecke zusätzlich und tragen zur geringen Verkehrssicherheit bei.

Die plangleichen, nicht signalisierten Einmündungen der K 1703 und K 1617 bilden zusätzliche Gefahrenstellen durch einfahrenden und abbiegenden Verkehr. Die Unfallstatistik der letzten Jahre unterstreicht die Notwendigkeit zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Obwohl der Ausbau samt Aufstufung zur B 313 im früheren Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aus dem Jahr 1993 noch im weiteren Bedarf vermerkt war, hat der Bund die im Jahr 1997 beantragte Aufstufung zur Bundesstraße abgelehnt und das Ausbauvorhaben dementsprechend nicht mehr in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 bzw. den derzeit geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2004 aufgenommen.

Nach der Ablehnung der Aufstufung hat das Land entschieden, zu Gunsten einer zeitnahen Lösung den 3- bzw. 4-streifigen Ausbau als Landesprojekt zu realisieren.

### 2) Planungsprozess

Für die Durchführung der Gesamtmaßnahme wurden drei Teilabschnitte gebildet:

1. Abschnitt: Großbottwar/Ost bis Karlshof einschließlich der Anschlussstelle L 1118

2. Abschnitt: A 81 Mundelsheim bis Großbottwar/Ost

3. Abschnitt: Karlshof bis Anschlussstelle B 14 Backnang

Die 3 Abschnitte haben unterschiedliche Planungsstufen erreicht.

### **1. Abschnitt: Großbottwar/Ost bis Karlshof**

Der erste Bauabschnitt hat den größten Planungsvorsprung. Ende 2007 wurde die Planung ausgelegt und die Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Stellungnahme aufgefordert. Eine Straße dieser Verkehrsqualität muss als Krafffahrstraße ausgewiesen werden. Damit wäre der landwirtschaftliche Verkehr zwischen Aspach und Großbottwar auf das nachgeordnete Straßennetz mit großen Umwegen in bewegtem Gelände verdrängt worden. Obwohl nur rund 1,0 km der insgesamt 5,5 km langen Strecke des ersten Bauabschnitts im Rems-Murr-Kreis liegt, hat das Landratsamt die Belange der Landwirtschaft frühzeitig unterstützt und eine adäquate Lösung gefordert. Nicht zuletzt auf diese Forderungen von Landkreisseite hin wurde die Planung durch das Regierungspräsidium konzeptionell überarbeitet.

In den bis Ende 2008 überarbeiteten Plänen, die dem weiteren Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt werden sollten, ist ein separates Wegenetz für den landwirtschaftlichen Verkehr vorgesehen. Um Transportfahrten der Landwirte und Obstbauern zwischen Großbottwar und Großaspach zu ermöglichen, sieht diese Planung entlang des gesamten ersten Bauabschnittes einen parallel geführten Hauptwirtschaftsweg mit einer Breite von 4,50 m bzw. eine Kreisstraße (zwischen Forsthofkreuzung und Karlshof) von 5,50 m Breite vor. Der hierdurch entstehende Eingriff in den Wald kann durch den Verzicht bzw. die Reduzierung der aufwändigen, aber verkehrlich nachrangigen Knotenpunkte Forsthof und Hartwald nahezu kompensiert werden. Es ist jedoch gewährleistet, dass alle Fahrbeziehungen auch weiterhin vollumfänglich möglich sind. Dies wird durch die Verknüpfung der Kreisstraßen 1607 und 1608 erreicht.

Diese Lösung wurde in der Raumschaft mit zum Teil nicht sachgerechten Begründungen kritisiert, die letztlich in der Forderung endeten, die Landesstraße nach Fertigstellung nicht als Krafffahrstraße auszuweisen, sondern den landwirtschaftlichen Verkehr auf ihr zuzulassen.

Mit Schreiben vom 05.03.2009 teilt Staatssekretär Köberle mit, dass aufgrund der überwiegenden Ablehnung der vorgestellten Konzeption durch die Gemeinden die Straßenbauverwaltung derzeit prüfe, wie eine allen Belangen angemessene Lösung erreicht werden kann. Dabei seien die Wirtschaftlichkeit der Ausbaumaßnahme, die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie eine gute Erreichbarkeit der Fahrziele sowohl des landwirtschaftlichen als auch aller anderen Verkehre zu berücksichtigen und gegeneinander abzuwägen. Die Ausweisung der L1115 als Krafffahrstraße sei Bestandteil dieser Lösung. Bis zum Vorliegen einer überarbeiteten Konzeption bitte er noch um etwas Geduld.

### **2. Abschnitt: A 81 Mundelsheim bis Großbottwar/Ost**

Im Zusammenhang mit den Planänderungen im ersten Bauabschnitt wurden auch planerische Änderungen an den Anschlussstellen in Großbottwar vorgestellt, die jedoch verkehrstechnisch untergeordnet sind.

### **3. Abschnitt: Karlshof bis Anschlussstelle B 14 Backnang**

Seit der konkreten Planung in 2005 wurden die Pläne in mehreren Schritten überarbeitet. So wurden auf Verlangen der Raumschaft die ursprünglich im Raum Aspach vorgesehenen signalgeregelten Einmündungen der K 1830, der L 1124 und der K 1833 in kreuzungsfreie Anschlüsse umgeplant.

Weitere Punkte, die nach wie vor in der Kritik stehen, sind der vorgesehene Lärmschutz an der Trasse, sowie die durch die bestehende Brücke in der K1904 bedingte Lage der L 1115. Zurzeit werden vom Regierungspräsidium alternative Lösungsansätze untersucht.