

Kleine Anfrage

des Abg. Boris Palmer GRÜNE

und

Antwort

des Innenministeriums

Neubau der L 1148 zwischen Haubersbronn und Rudersberg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der Stand der Planungen für den Neubau der L 1148 zwischen Haubersbronn und Rudersberg?
2. Wie hoch sind voraussichtlich die Kosten für den Neubau der L 1148 vom neuen Abzweig der L 1150 in Haubersbronn bis zum Ortseingang Rudersberg?
3. Wie hoch sind voraussichtlich die Kosten für eine Weiterführung einer neuen L 1148 Richtung Backnang als westliche Ortsumfahrung von Rudersberg zur L 1080?
4. Bis wann kann mit einer Finanzierung der beiden genannten Straßenbaumaßnahmen aus Landesmitteln gerechnet werden?
5. In welchem Abstand verläuft die geplante Trasse einer neuen L 1148 von Siedlungsbereichen im Wieslauftal?
6. Trifft es zu, dass die Trasse teilweise in Dammlage geführt werden muss?
7. Welche Auswirkungen eines Neubaus der L 1148 erwartet die Landesregierung auf den Wert der Gebäude in den trassennahen Siedlungsbereichen?
8. Gibt es Berechnungen der Lärmwirkung einer neuen L 1148 auf Siedlungsbereiche und welche Lärmschutzmaßnahmen sind hier zu erwarten?

9. Mit welchen Entlastungswirkungen für die Ortsdurchfahrten von Rudersberg, Schlechtbach, Michelau und Miedelsbach kann durch den Neubau einer L 1148 gerechnet werden?
10. Ist die Landesregierung bereit, ein Lkw-Verbot ab 7,5 t auf der L 1080 zwischen Rudersberg und Allmersbach zu erlassen, um Schwerverkehr auf der Relation Schorndorf–Backnang über die B 29/B 14 zu führen?

06. 02. 2007

Boris Palmer GRÜNE

Antwort

Mit Schreiben vom 28. Februar 2007 Nr. 6–39.–L1148/29 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der Stand der Planungen für den Neubau der L 1148 zwischen Haubersbronn und Rudersberg?

Zu 1.:

Die Anhörung der Träger öffentlicher Belange zur Planung für den Neubau der L 1148 zwischen Haubersbronn und Schlechtbach endete am 31. Dezember 2006. Derzeit werden die eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet, angeregte Varianten geprüft und die Planung im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung optimiert.

2. Wie hoch sind voraussichtlich die Kosten für den Neubau der L 1148 vom neuen Abzweig der L 1150 in Haubersbronn bis zum Ortseingang Rudersberg?

Zu 2.:

Die Kosten belaufen sich voraussichtlich auf rund 15 Mio. €.

3. Wie hoch sind voraussichtlich die Kosten für eine Weiterführung einer neuen L 1148 Richtung Backnang als westliche Ortsumfahrung von Rudersberg zur L 1080?

Zu 3.:

Die Kosten belaufen sich voraussichtlich auf rund 10 Mio. €.

4. Bis wann kann mit einer Finanzierung der beiden genannten Straßenbaumaßnahmen aus Landesmitteln gerechnet werden?

Zu 4.:

Das Land strebt an, die Ortsumgehungen von Miedelsbach, Michelau und Schlechtbach in einzelnen verkehrswirksamen Bauabschnitten möglichst zeitnah im Anschluss an die Ortsumgehung Haubersbronn zu realisieren. Eine konkrete Einplanung ist aufgrund der aktuellen Finanzsituation im Landesstraßenbau noch nicht absehbar. Eine Aufnahme der Planung der Westumgehung Rudersberg durch das Land kann vor dem Hintergrund der begrenzten Finanz- und Personalressourcen und der Tatsache, dass sich das Land im Wieslaufstal schon sehr stark im Landesstraßenbau engagiert, derzeit nicht er-

folgen. Auch wegen der voraussichtlich hohen ökologischen Risiken und der im Vergleich zu den anderen Abschnitten geringeren Dringlichkeit ist die Planung zunächst zurückzustellen.

5. In welchem Abstand verläuft die geplante Trasse einer neuen L 1148 von Siedlungsbereichen im Wieslaufstal?

Zu 5.:

Die Trasse verläuft in unterschiedlichen Abständen von minimal 30 Metern bis maximal 180 Metern von Siedlungsbereichen westlich der Bahnlinie; bei der Ortsumgehung Miedelsbach sind es über 100 Meter, bei der Ortsumgehung Michelau zwischen 90 Metern und 170 Metern und bei der Ortsumgehung Schlechtbach zwischen 30 Metern (bei einzelnen Gebäuden) und 90 Metern.

6. Trifft es zu, dass die Trasse teilweise in Dammlage geführt werden muss?

Zu 6.:

Ja. Die Trasse verläuft zum Teil im Überschwemmungsgebiet und überquert in ihrem Verlauf den Tannbach und die Wieslauf, für die entsprechende Abflussquerschnitte freizuhalten sind.

7. Welche Auswirkungen eines Neubaus der L 1148 erwartet die Landesregierung auf den Wert der Gebäude in den trassennahen Siedlungsbereichen?

Zu 7.:

Wertveränderungen von Gebäuden in trassennahen Siedlungsgebieten sind beim Bau von Straßen nicht zwingend zu erwarten. Das Land ist im Übrigen dazu verpflichtet, beim Neubau von Straßen möglichen negativen Auswirkungen wie Lärm und Abgasen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben – beispielsweise durch den Bau von Lärmschutzwällen und -wänden – entgegenzuwirken.

8. Gibt es Berechnungen der Lärmwirkung einer neuen L 1148 auf Siedlungsbereiche und welche Lärmschutzmaßnahmen sind hier zu erwarten?

Zu 8.:

Für den Bereich der Ortsumfahrung Miedelsbach liegen bereits vorläufige schalltechnische Untersuchungen vor. Danach sind Lärmschutzwälle und -wände und teilweise auch passive Schutzmaßnahmen vorgesehen. Die schalltechnischen Untersuchungen für die übrigen Bereiche werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung durchgeführt und die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen eingeplant. Die Ergebnisse sollen voraussichtlich im Juni dieses Jahres der Gemeinde Rudersberg vorgestellt werden.

9. Mit welchen Entlastungswirkungen für die Ortsdurchfahrten von Rudersberg, Schlechtbach, Michelau und Miedelsbach kann durch den Neubau einer L 1148 gerechnet werden?

Zu 9.:

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zeigen, dass mit dem Neubau und einem Rückbau der bestehenden L 1148 für alle Ortsdurchfahrten eine sehr hohe Entlastung eintritt. In der Ortsdurchfahrt Miedelsbach sind für den Prognosehorizont 2020 ca. 4.500 Kfz/24 h zu erwarten, was einer Entlastung von

ca. 75 % entspricht. In der Ortsdurchfahrt Michelau sinkt die Belastung um ca. 79 % auf ca. 3.400 Kfz/24 h und in der Ortsdurchfahrt Schlechtbach sogar um ca. 94 % auf ca. 1.000 Kfz/24 h. Auf den Ortsumgehungen stellt sich eine Verkehrsbelastung zwischen 15.000 und 17.000 Kfz/24 h ein. Für die Ortsdurchfahrt Rudersberg im Anschluss an die Neubautrasse wird eine Mehrbelastung von 700 Kfz/24 h (entspricht + 6,5 %) gegenüber dem Planungsnullfall prognostiziert.

10. Ist die Landesregierung bereit, ein Lkw-Verbot ab 7,5 t auf der L 1080 zwischen Rudersberg und Allmersbach zu erlassen, um Schwerverkehr auf der Relation Schorndorf–Backnang über die B 29/B 14 zu führen?

Zu 10.:

Die L 1080 ist als Landesstraße gewidmet und dient damit der Aufnahme des allgemeinen Verkehrs. Eine Verkehrsbeschränkung ist vom Land nicht beabsichtigt. Der Neubau der Straße im Wieslaufftal dient neben der Verbesserung der verkehrlichen Erschließung des Wieslaufftals der nachhaltigen Verbesserung des Wohnumfelds der dortigen Anwohner. Die Schaffung einer Verbindungsachse zur Abwicklung weiträumiger Verkehrsbeziehungen über das Wieslaufftal ist vom Land nicht vorgesehen und wegen des beabsichtigten Ausbaus der B 14 auch nicht zu erwarten.

Rech
Innenminister