STRASSENBAUAMT

Maßnahmenplan für Kreisstraßen und Radwege

2026-2029



REMS-MURR-KREIS

Herausgeber

Landratsamt
Rems-Murr-Kreis
Straßenbauamt
Rötestraße 17
71332 Waiblingen
info@rems-murr-kreis.de

November 2025

Redaktion: Stefan Hein
Maximilian Zacharias
Andreas Dilli
Alexander Lohberger
Karsten Klein
Karen Schäfer

Titel, Layout: Müller, Ulla

Vorwort



Mit Strategie und klaren Zielen die Infrastruktur weiterentwickeln!

Der Rems-Murr-Kreis ist Flächenlandkreis mit einem hohen Bedürfnis an Mobilität durch Warentransporte, Pendlerströme aber auch die Alltagswege und den Freizeitverkehr. Dieses Bedürfnis kann nur durch ein gutes Zusammenspiel der unterschiedlichen Verkehrsträger Auto, ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr auf einer sicheren, leistungsfähigen und für alle zugänglichen Infrastruktur erfüllt werden.

In Zeiten zunehmend schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen wird Mobilität auch zu einem wichtigen Standortfaktor, der qualifizierte Fachkräfte und Unternehmen in eine Region ziehen und dort halten kann. Eine gute Infrastruktur ist somit die Grundlage für Wohlstand und attraktive Lebensbedingungen in unserem lebenswerten Landkreis.

Der Rems-Murr-Kreis ist als untere Straßenbaubehörde verantwortlich für den Betriebsdienst auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Als Baulastträger für das fast 400 km lange Kreisstraßennetz leistet der Landkreis zudem den Erhalt und bedarfsgerechten Ausbau.

Da insbesondere der schienengebundene öffentliche Nahverkehr der Region in den vergangenen Jahren mit erheblichen Qualitätsproblemen zu kämpfen hat und die Straßen in den Hauptverkehrszeiten an ihre Belastungsgrenzen stoßen, hat sich auch der Radverkehr zu einem wichtigen Mobilitätsbaustein entwickelt. Der Ausbau des landkreisweiten Radwegenetzes und die ambitionierten Pläne für Radschnellverbindungen entlang der Hauptverkehrsachsen werden deshalb kontinuierlich vorangetrieben.

Im Jahr 2025 wurde zum inzwischen vierten Mal eine Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) im Kreisstraßennetz durchgeführt. Die dabei gewonnenen Daten bilden die Grundlage für eine Priorisierung von Maßnahmen in den Bereichen Erhaltung, Ausbau und Bauwerkssanierung. Mit dem ebenfalls im vierten Turnus erstellten Maßnahmenplan für Kreisstraßen und Radwege (MKR) für die Jahre 2026-2029 legen das Straßenbauamt und die Stabsstelle Radwege ihre Leitlinien für die kommenden vier Jahre fest.

Die kommunalen Haushalte stehen derzeit vor großen Herausforderungen. Im Bereich der Investitionen sind die Auswirkungen dieser Situation spürbar. Investitionen dürfen aber nicht vernachlässigt werden, denn mit ihnen wird letztlich die Zukunft gestaltet. Der Einsatz von Mitteln muss deshalb sehr zielgerichtet und auf Basis klarer Konzepte und Priorisierungen erfolgen. Der Rems-Murr-Kreis geht diesen Weg schon seit vielen Jahren mit dem Maßnahmenplan für Kreisstraßen und Radwege. In diesem Jahr wird der Plan um weitere Priorisierungen für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen und die Sanierung der Schäden in Folge des Hochwasser- und Starkregenereignisses im Jahr 2024 ergänzt.

Die Ergebnisse der ZEB 2025 zeigen, dass sich das Kreisstraßennetz des Rems-Murr-Kreises weiterhin in einem guten Zustand befindet. Diese Stabilisierung ist ein Erfolg des zielgerichteten Erhaltungsmanagements der vergangenen Jahre. Am angestrebten Ziel eines sehr guten Gesamtzustandswerts für das Kreisstraßennetz wird weiterhin festgehalten.

Im zurückliegenden MKR lag der Fokus des Straßenbauamts insbesondere auf Strecken mit tiefergehenden Schadensbildern. Hier konnte bestehender Sanierungsrückstau wirkungsvoll abgebaut werden. Die Ergebnisse der ZEB 2025 zeigen, dass in den kommenden Jahren der Schwerpunkt wieder verstärkt auf großflächige Sanierungen mit geringer Eingriffstiefe zu legen sind.

Auch beim weiteren Ausbau des kreisweiten Radwegenetzes bleibt die Verwaltung auf Kurs und fördert den Radverkehrs als attraktive Alternative zum Auto. Für die Auswahl von Maßnahmen sind hier weiterhin die Ergebnisse der ZEB Radwege aus dem Jahr 2020 die Grundlage. Um neben dem baulichen Zustand auch belastbare Daten zu den Radverkehrsströmen im Landkreis zu gewinnen, wurde in den vergangenen Jahren ein umfassendes Netz aus Fahrrad-Zählstellen aufgebaut.

Insbesondere für den Pendlerverkehr plant die Stabsstelle Radwege an zwei Radschnellverbindungen entlang von Hauptverkehrsachsen. Da diese Verbindungen in ihren Dimensionen Straßenneubauprojekten gleichkommen, benötigt die Umsetzung jedoch einen langen Atem.

Im Nahverkehrsplan des Rems-Murr-Kreises ist die Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV durch die Optimierung bestehender Angebote und die Einführung neuer Konzepte klar formuliert. Mobilität muss für jedermann gleichberechtigt zugänglich sein. Das Straßenbauamt hat deshalb für den barrierefreien Umbau seiner Bushaltestellen eine eigene Priorisierung erarbeitet. Im aktuellen MKR wird diese erstmals als eigene Maßnahmenrubrik aufgenommen.

In der aktuell herausfordernden Phase für die kommunalen Haushalte zahlt es sich aus, dass das Team des Technischen Dezernats in den vergangenen Jahren fundierte Strategien und Konzepte erarbeitet hat. Diese erlauben es der Verwaltung nun, bei den wichtigen Zielen handlungsfähig und weiter auf Kurs zu bleiben.



Dr. Richard Sigel
Landrat des Rems-Murr-Kreises

Inhaltsverzeichnis

Vorwort **2**

Inhaltsverzeichnis **4**

1. Vorbemerkungen **5**

1.1. Allgemeines 5

1.2. Zustandserfassung und -bewertung Kreisstraßen 7

1.3. Bauwerke 14

1.4. Radwege 14

1.5. Rutschungen 17

1.6. Bushaltestellen 17

1.7. Maßnahmen 19

2. Maßnahmen-Datenblätter **21**

2.1. Erhaltung 21

2.2. Ausbau 40

2.3. Bauwerke 46

2.4. Radwege 53

2.5. Rutschungen 63

2.6. Haltestellen 68

3. Anlagen **83**

Übersichtslageplan 84

Priorisierung Erhaltung 85

Priorisierung Ausbau 85

Priorisierung Bauwerke 86

Priorisierung Radwege 86

Priorisierung Rutschungen 86

Priorisierung Haltestellen 87

1. Vorbemerkungen

1.1. Allgemeines

Der Maßnahmenplan für Kreisstraßen und Radwege (MKR) ist seit dem Jahr 2013 das strategische Steuerungsinstrument für die Erhaltung und den bedarfsgerechten Ausbau der Kreisstraßen, Radwege und Bauwerke in der Baulast des Rems-Murr-Kreises. Um einen möglichst effizienten Einsatz der in diesem Bereich aufgewendeten Haushaltsmittel sicherzustellen, wird alle vier Jahre der vollständige Bedarf an Maßnahmen zur Substanzerhaltung, Sanierung und Modernisierung ermittelt und nach objektiven Kriterien bewertet und priorisiert.

Im Jahr 2025 hat das Straßenbauamt im inzwischen vierten Turnus und in Anlehnung an die Vorgehensweise des Bundes und des Landes eine standardisierte Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) aller Kreisstraßen durchgeführt. Auf Grundlage der dabei gewonnenen Daten wird der bisherige MKR 2022-2025 für die Jahre 2026-2029 fortgeschrieben.

Der neue MKR beinhaltet wie seine Vorgänger eine Aufstellung von Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen im Zuge von Kreisstraßen. Ebenso sind im MKR wieder notwendige Bauwerkssanierungen berücksichtigt. Die Festlegung des Erhaltungsbedarfs bei Bauwerken erfolgt auf Grundlage von Ergebnissen der regelmäßig durchzuführenden standardisierten Bauwerksprüfungen. Im Bereich Radwege enthält der MKR eine Aufstellung von Neu-, Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen, die zur Erreichung der angestrebten hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards im kreisweiten Netz erforderlich sind.

Der MKR 2026–2029 enthält darüber hinaus erstmals auch eine Maßnahmenliste für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in der Baulast des Landkreises. Diese Aufgabe wurde dem Straßenbauamt mit dem Beschluss des Kreistags zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Rems-Murr-Kreis am 12. Juli 2021 verbindlich übertragen.

Erstmals ist im MKR auch eine Rubrik mit den Schäden an Kreisstraßen durch das verheerende Starkregen- und Hochwasserereignis im Jahr 2024 enthalten. Für diese Maßnahmen hatte das Straßenbauamt unmittelbar nach dem Ereignis zunächst einen separaten Maßnahmenplan erstellt, aus dem die Projekte nun in den regulären MKR überführt werden.

Die im MKR dargestellten Maßnahmen bilden in allen Kategorien nicht den gesamten Bedarf im Landkreis ab. Aufgeführt wird ein Umfang an Projekten, der unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen bis zur nächsten Fortschreibung in vier Jahren voraussichtlich abgearbeitet werden kann.

Die Priorisierung aller Bedarfsmaßnahmen erfolgt auf Grundlage der zum Zeitpunkt der Erstellung des MKR zur Verfügung stehenden Informationen. Unvorhersehbare negative Zustandsentwicklungen durch Einzelereignisse (Witterung, Hochwasser, Rutschungen, etc.) oder Wechselwirkungen mit Maßnahmen anderer Baulastträger können Auswirkungen auf die Reihenfolge der Abarbeitung der Maßnahmen haben oder eine Erweiterung der Maßnahmenliste erforderlich machen. Alle derart verursachten Änderungen an der Priorisierung des MKR werden von der Verwaltung im Rahmen des Umwelt- und Verkehrsausschusses kommuniziert und erläutert.

Für alle priorisierten Maßnahmen wurden einheitlich aufgebaute Datenblätter erstellt. Diese enthalten die wesentlichen Projektinformationen, darunter Lage, Länge, Umfang, Zustandsdaten, Prioritätsstufe sowie die voraussichtlichen Gesamtkosten.

Neben den reinen Baukosten enthalten die Gesamtkosten auch Aufwendungen z.B. für Planung, Vermessung, Baugrunduntersuchungen und Verkehrssicherung. Die Schätzung der im MKR aufgeführten Gesamtkosten erfolgt auf Grundlage der bei der Erstellung zur Verfügung stehenden Informationen und ist in der Regel noch mit Unsicherheiten behaftet. Insbesondere durch die immer noch dynamische Preisentwicklung im Bauwesen können die tatsächlichen Baukosten bei der Ausführung abweichen. Im Zuge der Vorstellung von Maßnahmen durch die Verwaltung im Umwelt- und Verkehrsausschuss werden die zu erwartenden Kosten vor der Auftragsvergabe aktualisiert benannt.

Bei allen im MKR aufgeführten Maßnahmen werden die Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes berücksichtigt und Beeinträchtigungen minimiert oder ausgeglichen. Mögliche Auswirkungen auf Anlieger, betroffene Verkehrsteilnehmer und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) werden eingehend geprüft und ebenfalls so gering wie möglich gehalten.

Insbesondere bei Radwegemaßnahmen werden die innerörtlichen Planungen von Kommunen berücksichtigt, um nahtlose Übergänge und sinnvolle Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern zu schaffen. Bei allen Maßnahmen wird zudem grundsätzlich die Möglichkeit der Verlegung von Leerohren für den Breitbandausbau geprüft, um Synergien zu nutzen.

1.2. Zustandserfassung und -bewertung Kreisstraßen

1.2.1. Verfahren (ZEB)

Die Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) ist ein amtlich festgelegtes und bundesweit einheitlich angewandtes Untersuchungsverfahren von öffentlichen Straßen zur Ermittlung des baulichen Zustands und des daraus resultierenden Erhaltungsbedarfs. Durchgeführt wird die ZEB vom jeweiligen Straßenbaulastträger.

Für die Erfassung und Bewertung des Kreisstraßennetzes wendet das Straßenbauamt das gleiche Verfahren an, welches auch von der Straßenbauverwaltung auf den Landes- und Bundesstraßen seit über 30 Jahren in einem festen Turnus von 4 Jahren eingesetzt wird. Das Verfahren basiert auf einer Qualitätsprüfung einzelner Kenngrößen der Fahrbahnoberfläche. Die Standardisierung ermöglicht eine objektive, wiederhol- und damit vergleichbare Bewertung einzelner Netzabschnitte. Das genaue Verfahren wird in der ZTV ZEB-StB 2006 ausführlich beschrieben.



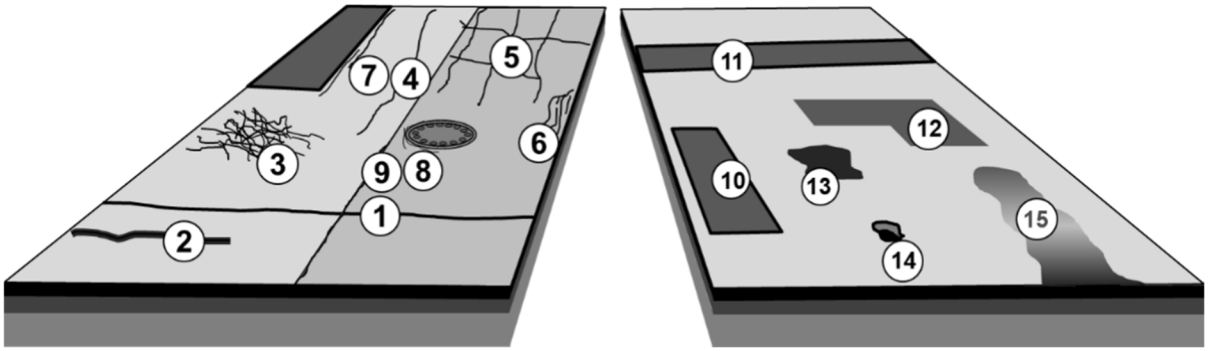
Abbildung 1: Messfahrzeuge zur Erfassung der Ebenheit, Substanzmerkmale und Griffigkeit (Quelle: HELLER Ingenieurgesellschaft mbH)

Die Erfassung des Fahrbahnzustands erfolgt anhand von im Verkehr mitfahrenden Messfahrzeugen, welche die Fahrbahnoberfläche mittels Lasertechnik und Kameras berührungslos erfassen, und Zustandsgrößen abschnittsbezogen speichern.

Der Zustand der Fahrbahnoberfläche wird anhand der folgenden Merkmalsgruppen beschrieben:

- Ebenheit im Längs- bzw. Querprofil (Unebenheiten, Spurrinnen, fiktive Wassertiefe)
- Griffigkeit
- Substanzmerkmale (Risse, Flickstellen, Ausbrüche, Nähte etc.)

Die Erfassung der Ebenheit erfolgt anhand einer Laserabtastung der Straßenoberfläche. Die Substanzmerkmale der Fahrbahnoberfläche, wie Risse, Ausbrüche oder Flickstellen, werden zunächst digitalfotografisch erfasst und anschließend von geschultem Personal ausgewertet.



1) Querriss	6) Randrisse	11) Aufgrabungen
2) Vergossener Riss	7) Setzungsrisse an Aufgrabungen	12) Aufgelegte Flickstelle
3) Netzrisse	8) Setzungsrisse an Einbauten	13) Verfülltes Schlagloch
4) Längsriss	9) offene Arbeitsnaht	14) Schlagloch / Ausbruch
5) Blockrisse	10) Eingelegte Flickstelle	15) Bindemittelanreicherung

Abbildung 2: Schematische Beispiele zu den Substanzmerkmalen (Quelle: HELLER Ingenieurgesellschaft mbH)

Das untersuchte Straßennetz wird für die ZEB in Abschnitte mit einer Regellänge von 100 m (außerorts) und 20 m (innerorts) unterteilt. Für jeden dieser Abschnitte wird ein sogenannter Substanz- und ein Gebrauchswert ermittelt.

Für den Gebrauchswert der Straße sind alle Schadensbilder relevant, die unmittelbaren Einfluss auf den Gebrauch der Straße haben, wie z.B. Unebenheiten und Griffigkeit. In die Bildung des Substanzwertes der Straße gehen Schadensbilder ein, die Einfluss auf die Bausubstanz und damit auf die Restnutzungsdauer der Straße haben, z.B. Risse und Flickstellen.

Aus dem Gebrauchswert und dem Substanzwert wird im Rahmen der sogenannten Wertesynthese für jeden ZEB-Abschnitt ein Gesamtwert gebildet. Für den Gesamtwert ist dabei der schlechtere Wert aus Substanz- und Gebrauchswert ausschlaggebend.

Der Gesamtwert wird nach Zustandsnotenklassen vom Wert 1,0 (sehr guter Zustand) bis zum Wert 5,0 (sehr schlechter Zustand) angegeben. Wichtige Begriffe sind in diesem Zusammenhang der Warnwert und der Schwellenwert.

Der Warnwert entspricht einem Zustandswert von 3,5 und signalisiert, dass umgehend mit der Planung von geeigneten Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands zu beginnen ist. Der Schwellenwert entspricht einem Zustandswert von 4,5 und bedeutet akuten Handlungsbedarf für bauliche Maßnahmen.

Für statistische Auswertungen werden die berechneten Zustandswerte in Zustandsklassen eingeteilt. Üblicherweise werden fünf Klassen verwendet. Die eckigen Klammern in der Tabelle 1 bedeuten, dass der dargestellte Zustandswert noch zur jeweiligen Klasse zählt, während bei runden Klammern der Wert in die nächsthöhere Zustandsklasse fällt.

Farbe	Klassengrenzen	Beschreibung
	[1,0 - 1,5)	1,5-Wert unterschritten, neuwertig
	[1,5 - 2,5)	sehr guter bis guter Zustand
	[2,5 - 3,5)	guter bis mittlerer Zustand
	[3,5 - 4,5)	Warnwert (3,5) überschritten, Anlass zur intensiven Beobachtung und Analyse, ggf. Planung von Maßnahmen
	[4,5 - 5,0]	Schwellenwert (4,5) überschritten, Einleitung baulicher oder verkehrsbeschränkender Maßnahmen

Tabelle 1: Zustandsklassen der ZEB (Quelle: HELLER Ingenieurgesellschaft mbH)

Aus allen ZEB-Abschnitten über dem Schwellenwert ist ein Erhaltungsprogramm mit bedarfsgerechter Priorisierung zu entwickeln. In der Praxis werden Straßenabschnitte jedoch erst dann saniert, wenn die geschädigten Bereiche eine ausreichende Schadensschwere und eine gewisse Mindestlänge bzw. -fläche aufweisen. Insofern ist es zielführend, die erhaltungsbedürftigen 100 m bzw. 20 m langen Zustandsabschnitte zu längeren Erhaltungsabschnitten zusammenzufassen. Diese lassen sich anhand des mittleren Zustands und weiterer relevanter Kriterien, z. B. der verkehrlichen Bedeutung oder hinsichtlich der Dringlichkeit, priorisieren und so als Grundlage für die Planung des mehrjährigen Bauprogramms nutzen.

Bei dem von der HELLER Ingenieurgesellschaft mbH für die Erhaltungsplanung entwickelten Verfahren der Automatischen Abschnittsbildung (AAB), das seit Jahrzehnten in vielen Bundesländern, Kreisen und Kommunen zum Einsatz kommt, werden die Erhaltungsabschnitte rein zustandsbezogen ermittelt. Zunächst wird dazu anhand des Substanzwertes (Oberfläche) und des Gebrauchswertes für jeden Zustandsabschnitt eine Dringlichkeitszahl ermittelt. Diese Zahl repräsentiert damit sowohl den Bedarf für die Erhaltung der Substanz als auch den Bedarf aus Sicht der Nutzer (Sicherheit und Befahrbarkeit).

Für die Normierung der Zustandsgrößen und die Synthese der Teilwerte beziehungsweise des Gesamtwerts wird das vom Land Baden-Württemberg seit dem Jahr 2016 für die Landesstraßen eingesetzte Verfahren verwendet, das sich an dem aktuellen Verfahren des Bundes gemäß ZEB-StB 2006 (Ausgabe 2018) orientiert.

Im zweiten Schritt werden die Abschnitte, bei denen die Dringlichkeitszahl eine vorher festgelegte Schwelle überschreitet, räumlich zusammengefasst. Ein Erhaltungsabschnitt ergibt sich erst dann, wenn eine vorgegebene Mindestlänge erreicht wird. Das Verfahren wurde so konzipiert, dass analog zur Praxis kürzere Bereiche mit besseren Zuständen bei der Abschnittsbildung überbrückt werden. Länge und Anteil dieser Bereiche können über Parameter vorgegeben werden. Die Mindestlänge der Abschnitte beträgt 500 m (innerhalb der Ortsdurchfahrten 250 m).

Das Verfahren ist schematisch in Abbildung 3 dargestellt.

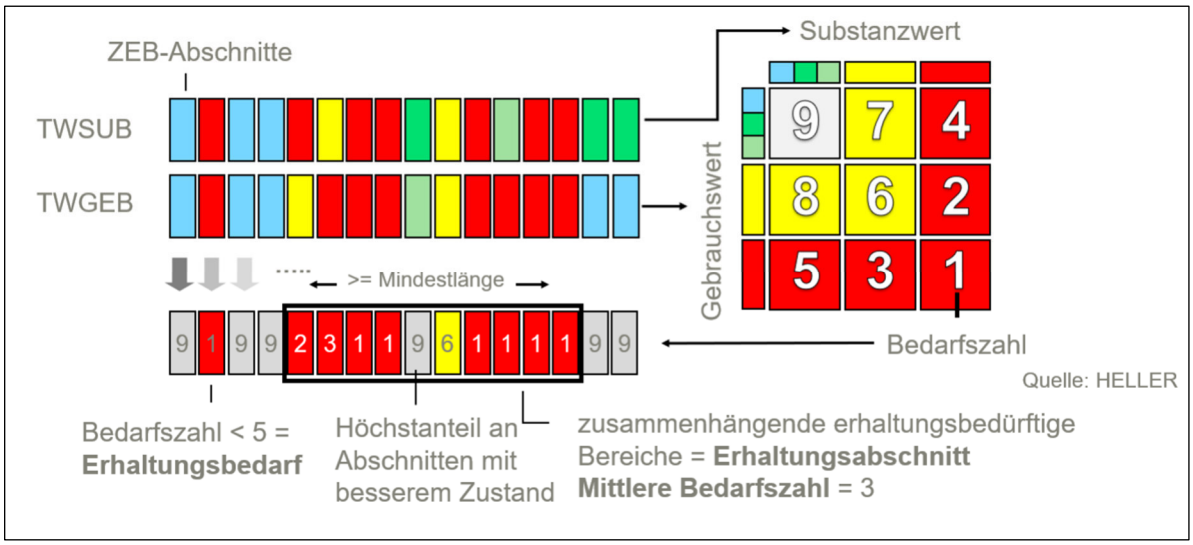


Abbildung 3: Prinzip der Abschnittsbildung (Quelle: HELLER Ingenieurgesellschaft mbH)

Die Priorisierung der Erhaltungsabschnitte im Rahmen der ZEB erfolgt auf Grundlage der ermittelten Dringlichkeitsklassen und der verkehrlichen Belastung. Dadurch wird sichergestellt, dass Maßnahmen mit hohem verkehrlichem Nutzen und erheblichem Substanzbedarf bevorzugt umgesetzt werden. Grundsätzlich kann im Rahmen einer ZEB nur der Zustand der Fahrbahnoberfläche erfasst werden. Das Verfahren ist nicht geeignet, um tieferliegende Schichten zu analysieren. Die ermittelten Werte erfüllen jedoch die Funktion von Indikatoren für weitergehende Schäden im Straßenkörper.

Bei der abschließenden Priorisierung der Maßnahmen für den MKR berücksichtigt das Straßenbauamt neben der durch die ZEB ermittelten Dringlichkeit auch die verkehrliche Bedeutung des Streckenabschnitts im Netz, Erkenntnisse aus der jährlichen Auswertung von Unfallereignissen, den Unterhaltungsaufwand sowie ökologische Aspekte. Zudem werden bei der Priorisierung grundsätzlich mögliche Synergien mit parallelen Radwegemaßnahmen des Landkreises oder der Kommune geprüft. Auch eine Abstimmung mit der Stabsstelle Breitbandausbau findet im Rahmen der Planung grundsätzlich statt, so dass bei Bedarf Leerrohre mit verlegt werden können.

Einzelne Teilabschnitte, die aufgrund ihrer geringen Länge nicht in einen Erhaltungsabschnitt integriert werden konnten, werden im Rahmen des laufenden Straßenbetriebsdienstes sukzessive abgearbeitet. Dadurch können auch kleinere Schadstellen zeitnah behoben und Folgeschäden vermieden werden.

1.2.2. Ergebnisse

Da die Zustandserfassung und -bewertung des Kreisstraßennetzes im Rems-Murr-Kreis mit der ZEB 2025 bereits im vierten Turnus erfolgt, kann auf Grundlage der Daten mittlerweile eine Entwicklung des Netzzustands nachvollzogen werden.

Die aktuelle ZEB 2025 ermittelt eine Gesamtzustandsnote von 3,17. Damit befindet sich das Kreisstraßennetz weiterhin in einem guten Gesamtzustand. Gegenüber der letzten Erhebung aus dem Jahr 2021, die einen Gesamtwert von 3,14 ergab, hat sich der Zustand zwar verschlechtert, die Abweichung fällt jedoch sehr gering aus. Der in den vergangenen Jahren erreichte gute Zustand wurde somit stabilisiert.

Kenngröße	ZEB 2013	ZEB 2017	ZEB 2021	ZEB 2025
Gebrauchswert	3,06	2,95	2,63	2,54
Substanzwert	3,58	3,44	3,26	3,31
Gesamtwert	**3,56**	**3,38**	**3,14**	**3,17**

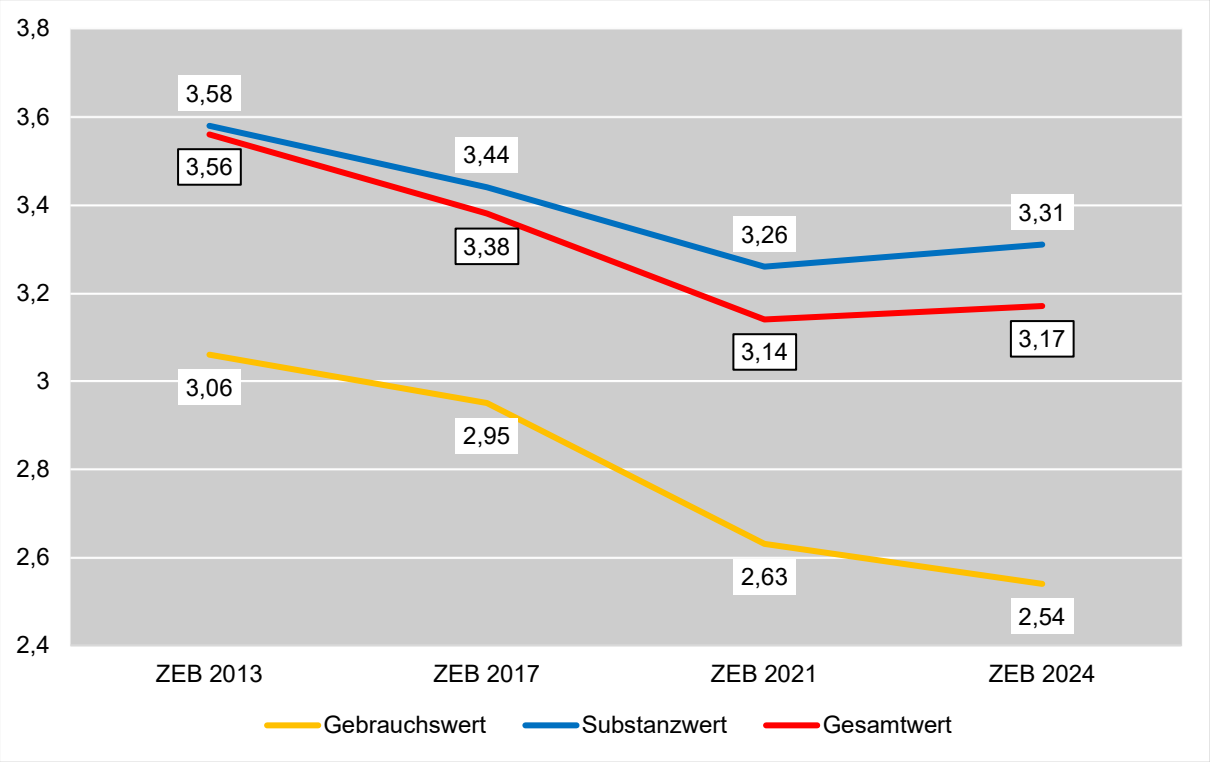


Abbildung 4: Zustandsentwicklung Kreisstraßennetz Rems-Murr-Kreis

Die ZEB 2025 berechnet den aktuellen Gebrauchswert des Netzes auf 2,54 und damit eine Verbesserung gegenüber der ZEB 2021 um 0,9. Der positive Trend seit dem Jahr 2013 bei diesem Kennwert konnte somit auch in den vergangenen vier Jahren fortgesetzt werden. Der Gebrauchswert ist ein wichtiger Indikator für die Verkehrssicherheit. Das Ergebnis ist auf die Strategie des Straßenbauamts zurückzuführen, in den vergangenen Jahren vor allem Strecken mit tiefgehender Schädigung, welche sich durch starke Setzungen, Spurrinnen und anderen für die Sicherheit relevanten Schadensbildern zeigen,

in den Fokus zu nehmen. In diesem Bereich konnten viele kostenintensive Maßnahmen abgearbeitet und Sanierungsstau abgebaut werden.

Der Substanzwert, der die Beschaffenheit der Straßenoberfläche beschreibt, weist laut der aktuellen ZEB 2025 einen Wert von 3,31 aus und liegt damit geringfügig über dem Wert von 3,26 aus dem Jahr 2021. Insbesondere auf Streckenabschnitten mit älteren Fahrbahnbelägen ist in den vergangenen vier Jahren eine beschleunigte Entwicklung von oberflächlichen Schadensbildern wie Rissen oder offenen Nähten feststellbar. Hierbei handelt es sich um typisch witterungs- und belastungsbedingte Erscheinungen. Für den Komfort und die Verkehrssicherheit der Straße haben diese Schadensbilder zunächst keine große Bedeutung. Unterbleibt eine Sanierung jedoch für einen zu langen Zeitraum, können sich aus diesen oberflächlichen Schadensbildern Schäden entwickeln, die dann auch auf den Gebrauchswert wirken.

Ein Blick auf die Verteilung der Zustandsklassen verdeutlicht die Stabilität des aktuell guten Netzzustands. Der Anteil der Strecken in den Klassen „sehr gut“ und „gut“ konnte seit dem Jahr 2013 von 43,7 % auf nun 55,2 % erhöht werden. Der Anteil der Strecken oberhalb des Warnwertes hat seit dem Jahr 2021 um 3,5 % nur leicht zugenommen. Dies wird durch die beschriebenen flächenhaften Schadensbilder im Bereich der Oberflächen verursacht.

Die ZEB 2025 weist in Summe für 27,0 % der Kreisstraßen im Rems-Murr-Kreis einen „sehr schlechten Zustand“ (rot) aus. Weitere 17,7 % der Kreisstraßen befinden sich in einem „schlechten Zustand“ (gelb). Es sind somit kurz- bis mittelfristig für 44,7 % des gesamten Kreisstraßennetzes Sanierungsmaßnahmen durchzuführen. Hochgerechnet auf eine Netzlänge von ca. 383 km ergeben sich folgende Erhaltungslängen:

- Strecken oberhalb des Warnwerts 3,5 (Planung von Maßnahmen) ca. **68 km**
- Strecken oberhalb des Schwellenwerts 4,5 (akuter Handlungsbedarf) ca. **103 km**

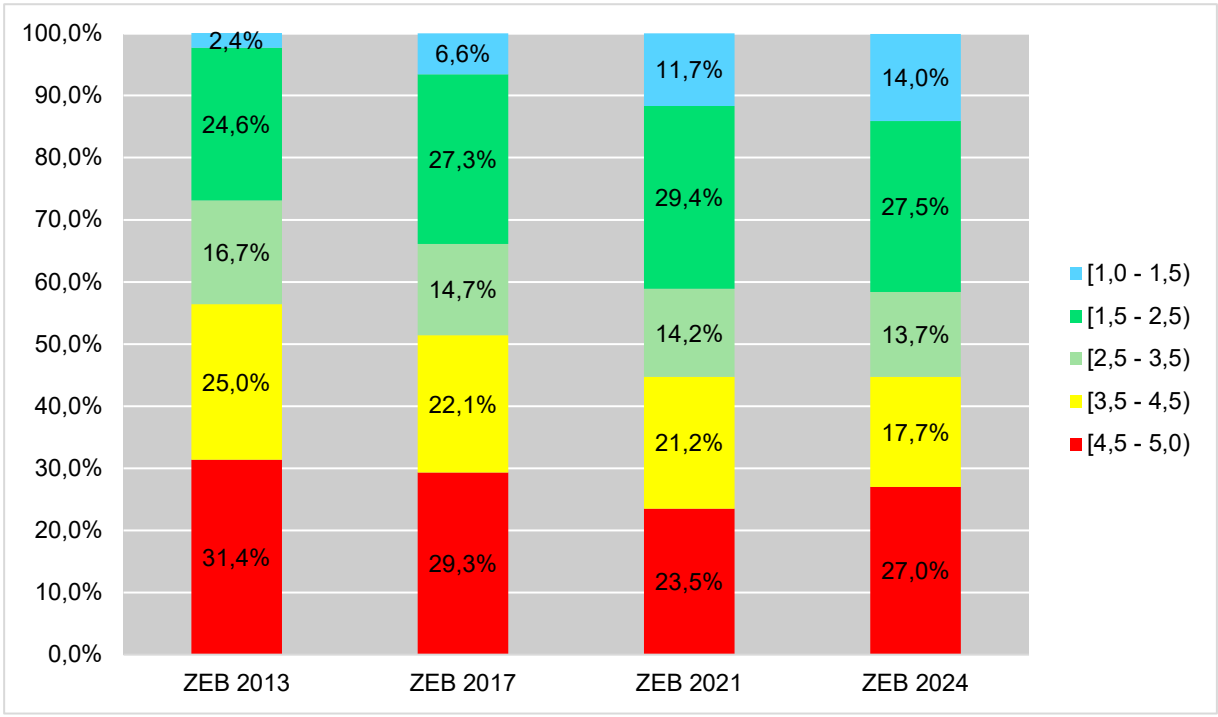


Abbildung 5: Entwicklung Gesamtwert über die Zustandsklassen

1.2.3. Mittelbedarf

Um den Mittelbedarf für die Unterhaltung des Kreisstraßennetzes im Rems-Murr-Kreis überschlägig zu ermitteln, kann die buchhalterische Abschreibung herangezogen werden. In der Straßenbauverwaltung wird für Fahrbahnen in konventioneller Asphaltbauweise ein Abschreibungszeitraum von 30 Jahren angesetzt. Die jährlichen Baukosten für einen Quadratmeter Asphaltoberbau belaufen sich derzeit auf rund 100 Euro. Aus diesen Kenngrößen und einer überschlägigen Ermittlung der Verkehrsflächen im Rems-Murr-Kreis lässt sich eine Aussage über die jährliche buchhalterische Abschreibungssumme für das Kreisstraßennetz treffen.

383 km (Kreisstraßennetz) * 6,00 m (Breite) * 1.000 m / km (Länge)

* 100 € / m² (Baukosten Straßenoberbau) / 30 Jahre (Abschreibungszeitraum)

= 7,7 Mio. € / Jahr

Im Jahr 2017 hatte der Kreistag des Rems-Murr-Kreises zur Aufholung des Sanierungsstaus ein Investitionsprogramm für Kreisstraßen und Radwege für den Wirkungszeitraum 2018-2021 beschlossen. Der Haushaltsmittelansatz wurde von bislang 3,0 Mio. Euro auf 6,0 Mio. Euro verdoppelt. Ergänzt werden diese Mittel in jedem Jahr durch Fördermittel aus verschiedenen Programmen des Landes. Ab dem Jahr 2022 wurde der erhöhte Mitteleinsatz mit der Zustimmung des Kreistags verstetigt. Im Jahr 2025 erfolgte zudem eine Anpassung auf Grundlage des gestiegenen Baupreisindex.

Im Rahmen des MKR 2026-2029 soll auch für den Substanzwert wieder eine Verbesserung erreicht werden. Um dies zu erreichen, wird sich das Straßenbauamt in den kommenden vier Jahren verstärkt auf Maßnahmen konzentrieren, die in diesem Bereich wirken. Viele der Maßnahmen im MKR 2022-2025 waren aufgrund der Eingriffstiefe mit einem großen technischen und planerischen Aufwand, sowie mit hohen Kosten verbunden. Im Ergebnis konnte so aber nur wenig Straßenfläche in den Neubauzustand versetzt werden, was sich nun in den Ergebnissen der ZEB zeigt. Die umgesetzten Maßnahmen waren jedoch dringend notwendig und werden insbesondere im Bereich der Straßenunterhaltung zu einer deutlichen Senkung des Mittelaufwands führen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

1.2.4. Ausblick

Im Rahmen des aktuellen MKR wird das Straßenbauamt den Schwerpunkt vorrangig auf flächendeckende Sanierungsmaßnahmen mit nur geringer Eingriffstiefe legen, um bis zur nächsten ZEB im Jahr 2029 wieder eine Verbesserung des Substanzwertes zu erreichen. Eine Ausnahme bilden hierbei die Maßnahmen zur Beseitigung der Schäden aus dem verheerenden Starkregen- und Hochwasserereignis im Jahr 2024. Bei diese wurden von Seiten des Landes jedoch Fördermittel mit einer Förderquote zwischen 50% und 75 % in Aussicht gestellt, so dass der Haushalt des Straßenbauamts voraussichtlich nur durch die Komplementärfinanzierung belastet wird.

Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung beteiligt sich das Straßenbauamt mit einer Reduzierung der Investitionsmittel um 500.000 Euro für das Jahr 2026. Da auch in den kommenden Jahren noch mit einer angespannten Haushaltslage zu rechnen ist, muss das Ziel sein, mit dem verfügbaren Mitteleinsatz möglichst viel Verbesserung zu erreichen. Das Straßenbauamt empfiehlt weiterhin, eine Gesamtzustandsnote von 2,7 für das Kreisstraßennetz im Rems-Murr-Kreis anzustreben.

1.3. Bauwerke

Brücken- und Stützbauwerke im Zuge von Kreisstraßen stellen einen wichtigen Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur des Rems-Murr-Kreises dar. Der Landkreis trägt als Baulastträger die Verantwortung für die Unterhaltung, Instandsetzung und gegebenenfalls Erneuerung der Ingenieurbauwerke.

Durch eine kontinuierliche Zustandsüberwachung nach bundesweit einheitlich geregelten Prüfzyklen und -verfahren wird die Verkehrs- und Standsicherheit aller Bauwerke im Netz sichergestellt. Alle drei Jahre erfolgt die sogenannte „Einfache Prüfung“, alle sechs Jahre eine umfassende Hauptprüfung. Im Gegensatz zur periodischen Zustandserfassung der Straßen durch die ZEB, sind die Bauwerksprüfungen eine Pflichtaufgabe der Straßenbauverwaltung. Die Prüfungen werden ausschließlich von hierfür qualifizierten und zertifizierten Ingenieurbüros durchgeführt.

Die durchschnittliche Zustandsnote aller Brücken im Zuge von Kreisstraßen berechnet sich im Jahr 2025 auf einen Wert von 2,37 und liegt damit auf einem langjährig befriedigenden Niveau. Der Anteil der Bauwerke mit einer ungenügenden Zustandsnote (≥ 3,5) ist mit unter einem Prozent der gesamten Brückenfläche äußerst gering.

Aufgrund des Zustands der Bauwerke im Landkreis, lag beim Einsatz von Mitteln im Rahmen des MKR 2022-2025 auf der Sanierung von Bauwerken kein Schwerpunkt. Die hier eingesparten Planungsressourcen und Haushaltsmittel wurden bei tiefergehenden Straßenbaumaßnahmen und Rutschungen eingesetzt. Um Synergien zu nutzen, werden bei der Umsetzung von Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen Bauwerke grundsätzlich immer mitbetrachtet und bei Bedarf mit instandgesetzt oder baulich ertüchtigt. Ein größerer Eingriff ist dabei jedoch oft nicht notwendig. Mit kleinen Maßnahmen wie Betoninstandsetzungen, Abdichtungsarbeiten oder dem Austausch von Fahrbahnübergängen kann ein Bauwerk häufig wieder in einen guten Zustand versetzt werden. Derartige Arbeiten werden im MKR nicht als separate Maßnahme aufgeführt.

Weil im MKR 2026-2029 die Sanierung von Rutschungen die Ressourcen des Straßenbauamtes in größerem Umfang belasten werden, wurden bewusst nur wenige Bauwerkssanierungen in die Planung aufgenommen.

1.4. Radwege

In Abstimmung mit den Kommunen im Rems-Murr-Kreis und nach Durchführung einer umfassenden Online-Bürgerbeteiligung im Jahr 2019, hat die Stabsstelle Radwege im Jahr 2020 ein durchgehendes Radwegenetz für den Landkreis vorgestellt. Das Grundgerüst für das Landkreisnetz bilden das übergeordnete RadNETZ BW des Landes Baden-Württemberg und das regionalbedeutsame Radverkehrsnetz der Region Stuttgart. Dieses wird ergänzt durch die touristischen Radrouten im Landkreis und die an der Siedlungsstruktur orientierten Alltagsverbindungen. Die Alltagsrouten bilden die direkten Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden.

Für ein zielgerichtetes Ausbau- und Erhaltungsmanagement wurde im Jahr 2020 eine Zustandserfassung und -bewertung des landkreisweiten Radwegenetzes durchgeführt. Insgesamt wurden 1.225 km Radwegenetz befahren. Diese untergliedern sich in 124 km des RadNETZ BW, 779 km Alltagsrouten und 322 km Freizeitrouten.

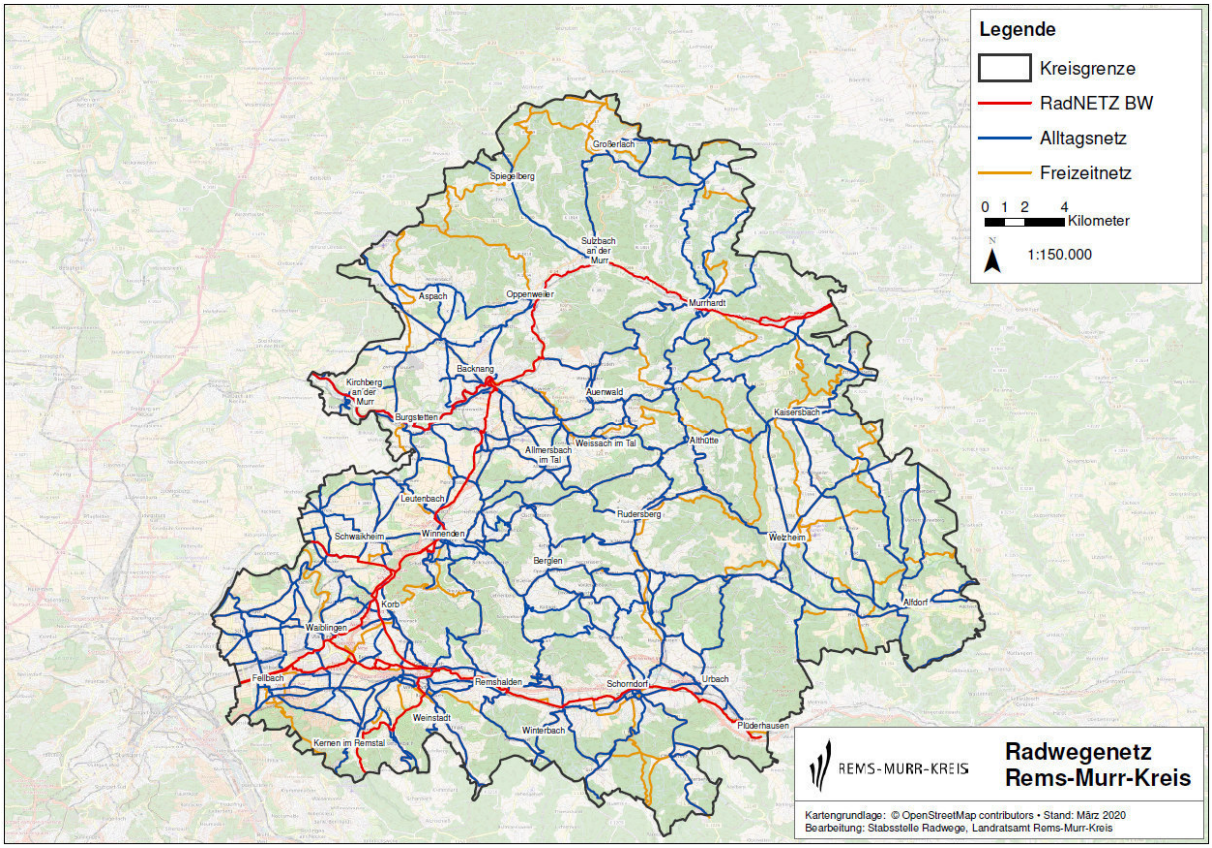


Abbildung 6: Radwegenetz des Rems-Murr-Kreises

Anders als bei den klassifizierten Straßen, existiert für die Zustandserfassung und -bewertung von Radwegen (ZEB-Radwege) in Deutschland kein standardisiertes Untersuchungsverfahren. Der Landkreis orientierte sich deshalb am Verfahren, welches das Land Baden-Württemberg im Jahr 2018 auf erstmalig für Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen durchgeführt hatte.

Die Ergebnisse der Befahrung im Jahr 2020 ermöglichten in erster Linie eine Aussage zum baulichen Zustand. Angesichts der deutlich höheren Anforderungen von Radfahrenden an die Infrastruktur als im motorisierten Individualverkehr wurden im Rahmen der Zustandserfassung aber noch mehr Kriterien berücksichtigt.

In Anlehnung an das Landesprogramm RadNETZ BW hat der Rems-Murr-Kreis für sein Radwegenetz die Qualitätsstandards entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA-2010) als Mindeststandard verbindlich festgelegt. Insbesondere durch den in den letzten Jahren stark gestiegenen Anteil an Pedelecs am Gesamtradverkehr sind diese hohen Standards sinnvoll und notwendig, um die Verkehrssicherheit im kreisweiten Radwegenetz zu gewährleisten. Die Einhaltung der Vorgaben der ERA ist zudem Grundvoraussetzung für die Bewilligung von Fördermitteln des Bundes und Landes.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen enthalten neben der grundlegenden Anforderung einer schadensfreien Fahrbahnoberfläche unter anderem auch Vorgaben hinsichtlich der Mindestfahrbahnbreite, der sicheren Führung des Radverkehrs in Knotenpunktbereichen und der getrennten Führung vom motorisierten Verkehr in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke. Die Stabsstelle Radwege hat zusätzlich zu diesen Kriterien auch die Vorgabe einer einheitlichen und durchgängigen Wegweisung in die Qualitätsstandards mit aufgenommen.

Die im Zuge der ZEB-Radwege erfassten digitalen Zustandsdaten wurden zunächst in ein Geoinformationssystem (GIS) eingepflegt. Alle dokumentierten Abweichungen von den Vorgaben der ERA wurden dabei als einzelne Bedarfsmaßnahmen gewertet. Auf diese Weise wurden über 3.400 Maßnahmen dokumentiert.

Die große Zahl an einzelnen Maßnahmen wurde in einem weiteren Auswerteschritt gebietsbezogen zu sinnvollen Maßnahmenpaketen zusammengeführt. Die Zuständigkeiten der einzelnen Maßnahmenpakete verteilt sich auf die Baulastträger Bund, Land, Landkreis und Kommunen.

Die Maßnahmenpakete wurden den verschiedenen Baulastträgern im Rahmen von Arbeitsgesprächen durch die Stabsstelle Radwege übergeben. Die Entscheidung zur Umsetzung von Maßnahmen liegt dann im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Baulastträger. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Umsetzung besteht nicht. Die Landkreisverwaltung hat somit auf das Erreichen der angestrebten Qualitätsstandards für einen großen Teil des Radwegenetzes im Rems-Murr-Kreis nur einen sehr begrenzten Einfluss. Allen Kommunen erhalten das Angebot der fachlichen Unterstützung durch die Stabsstelle Radwege bei der Planung und baulichen Umsetzung von Maßnahmen sowie bei der Gewinnung von Fördermitteln. Die Stabsstelle Radwege lädt Vertreter aller Kommunen zudem einmal im Jahr zum fachlichen Austausch im Rahmen des Runden Tisches Radwege ein. Das Format hat sich inzwischen etabliert und wird gut angenommen.

Vergleichbar mit der ZEB im Kreisstraßennetz wurde von der Stabsstelle Radwege eine Priorisierung der Maßnahmenpakete in der Baulast des Landkreises vorgenommen. Maßgebliche Kriterien hierbei waren zunächst die Beseitigung von örtlichen Gefahrenstellen, die Verkehrsbedeutung im Netz und die Beseitigung von Netzlücken. Die in den Qualitätsstandards vorgegebene Mindestfahrbahnbreite von 2,50 m wird aktuell noch auf vielen straßenbegleitenden oder landwirtschaftlichen Wege nicht erreicht. Hierdurch kann es zu Konflikten bei Überholvorgängen und Begegnungen kommen. Angestrebt wird die Mindestfahrbahnbreite nach ERA auf allen Radwegen im Rems-Murr-Kreis.

Sekundäre Kriterien für die Priorisierung sind Schadensbilder und Barrieren ohne Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Führung in Knotenpunkten sowie die getrennte Führung von Radverkehr und motorisiertem Verkehr auf Abschnitten, in denen auch eine gemeinsame Führung zulässig ist. Die ZEB-Radwege ergab, dass auf knapp 55 % des Netzes der Radverkehr auf der Straße zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr geführt wird. Auf rund 45 % der Strecken erfolgt die Führung auf straßenbegleitenden oder landwirtschaftlichen Wegen. Angestrebt wird aus Gründen der Verkehrssicherheit ein möglichst hoher Anteil an separat geführten Radwegen.

Seit dem Jahr 2018 werden jährlich Haushaltsmittel in Höhe von rund 1,5 Mio. Euro für Verbesserungen der Radwegeinfrastruktur eingesetzt. Einige wichtige Projekte im Landkreisnetz und zahlreiche kleinräumige Maßnahmen konnten so bereits realisiert werden. Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel können in jedem Jahr durch umfangreiche Fördermittel des Landes ergänzt werden.

Da der Zustand des landkreisweiten Radwegenetzes nicht im gleichen Maß substanzschädlichen Einflussfaktoren ausgesetzt ist wie das Kreisstraßennetz, wird der ursprünglich angedachte Durchführung der Zustandserfassung des Radwegenetzes in einem Turnus von 4 Jahren inzwischen als fachlich nicht sinnvoll erachtet. Vorgesehen ist nun eine erneute Bestandsaufnahme im Zeitraum 2028 bis 2030.

1.5. Rutschungen

Die verheerenden Hochwasser- und Starkregenereignisse im Juni 2024 führten im Rems-Murr-Kreis zu erheblichen Schäden an der öffentlichen Straßeninfrastruktur. Besonders betroffen war das Kreisstraßennetz, in dessen Bereich zahlreiche Hangrutschungen, Unterspülungen und Erosionsschäden auftraten. Diese Ereignisse haben eindrücklich gezeigt, wie stark sich die Folgen des Klimawandels auf die Verkehrsinfrastruktur auswirken.

Unmittelbar nach dem Schadensereignis wurden durch das Straßenbauamt umfangreiche ingenieurgeologische Untersuchungen beauftragt, um den Umfang der Schäden präzise zu erfassen. Auf dieser Grundlage entstand im Sommer 2024 ein separater Maßnahmenplan mit eigener Priorisierung parallel zum MKR. Die Priorisierung orientierte sich an den Kriterien Verkehrsbedeutung, Umleitungsrelevanz und geologisches Folgerisiko. Die Systematik lehnte sich somit eng an die des MKR an.

In den Jahren 2024 und 2025 erfolgten umfassende Planungsvorleistungen und einige Schadstellen konnten bereits saniert werden. Die Arbeiten reichten von der Sanierung einzelner Böschungsabschnitte bis hin zu aufwendigen Sicherungsmaßnahmen mit Stützbauwerken oder Vernagelungen.

Mit der Fortschreibung des MKR wird der Maßnahmenplan zur Beseitigung der Hochwasser- und Starkregenschäden nun als neue Rubrik integriert. Angestrebt ist in diesem Bereich eine vollständige Beseitigung aller Schäden bis spätestens Ende des Jahres 2027.

1.6. Bushaltestellen

Mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) besteht seit dem Jahr 2022 eine gesetzliche Verpflichtung, den öffentlichen Nahverkehr weitgehend barrierefrei zugänglich zu gestalten. Diese Anforderung richtet sich nicht nur an die Verkehrsunternehmen, sondern auch an die Straßenbaulastträger. Ein zentraler Baustein ist hierbei die barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestellen, die für mobilitätseingeschränkte Personen den entscheidenden Zugang zum ÖPNV darstellen.

Der Landkreis trägt als Straßenbaulastträger die Verantwortung für Bushaltestellen außerhalb geschlossener Ortschaften im Zuge von Kreisstraßen. Im Kreisgebiet gibt es insgesamt 1.526 öffentliche Bushaltestellen, wovon sich 101 in der Baulast des Landkreises, 130 in der Baulast des Landes und 1.295 in der Zuständigkeit der Städte und Gemeinden befinden.

Mit der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Rems-Murr-Kreis im Jahr 2021, wurde die Herstellung der Barrierefreiheit für 46 Bushaltestellen im Zuständigkeitsbereich des Landkreises als Ziel definiert. Aufgrund der Vielzahl der Bushaltestellen sowie begrenzter personeller und finanzieller Kapazitäten konnte dieses ambitionierte Ziel zunächst nicht vollständig umgesetzt werden.

Im Jahr 2023 hat das Straßenbauamt eine umfassende Neustrukturierung und Priorisierung des Ausbauprogramms vorgenommen und im Umwelt- und Verkehrsausschuss vorgestellt. In enger Abstimmung mit dem Amt für Öffentlichen Personennahverkehr wurde eine objektive Bewertung aller Bushaltestellen in der Baulast des Landkreises vorgenommen. Maßgebliche Kriterien waren dabei unter anderem die Fahrgastzahlen und daraus abgeleitete Verkehrsbedeutung, der örtliche Bedarf (z. B. durch die Nähe zu Einrichtungen wie Altenheimen, Krankenhäusern oder Schulen), besondere Lagefaktoren wie touristische Ziele oder Veranstaltungsstätten sowie Synergiepotenziale mit laufenden Straßenbaumaßnahmen. Im Ergebnis wurde eine priorisierte Maßnahmenliste erstellt und nun erstmals als eigenständige Rubrik in den MKR aufgenommen.

Für den barrierefreien Umbau einer Haltestelle sind im Durchschnitt Kosten in Höhe von 50.000 bis 100.000 Euro (für beide Fahrtrichtungen) anzusetzen. Um die vorhandenen Mittel effizient zu nutzen, wird bei allen Maßnahmen grundsätzlich die Möglichkeit einer Förderung geprüft. Über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) können bis zu 75 % der förderfähigen Kosten durch Landesmittel abgedeckt werden.

1.7. Maßnahmen

Der Maßnahmenplan für Kreisstraßen und Radwege 2025-2029 unterscheidet zwischen Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen im Zuge von Kreisstraßen, Bauwerkssanierungen und Radwegemaßnahmen. Erstmals als neue Rubriken aufgenommen wurden Rutschungen und der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen in der Baulast des Landkreises.

Erhaltungsmaßnahmen (E_XX)

Als Erhaltungsmaßnahmen werden Maßnahmen bezeichnet, bei denen die bestehende Linienführung der Straße und Breite der Fahrbahn nicht oder nur unwesentlich verändert wird. Baurechtlich werden diese Maßnahmen in der Regel als unwesentliche Änderung eingeordnet, weshalb keine aufwändigen Planrechtsverfahren notwendig sind. Erreicht werden soll im Rahmen einer Erhaltungsmaßnahme eine nachhaltige Verbesserung des Straßenoberbaus. Parallel werden häufig Geländesicherungen hergestellt, Entwässerungseinrichtungen erneuert oder passive Schutzeinrichtungen (Schutzplanken) ergänzt und ausgetauscht. Diese Maßnahmen sind in der Regel nicht förderfähig.

Ausbaumaßnahmen (A_XX)

Als Aus- und Neubaumaßnahmen werden wesentliche Änderungen an der Linienführung und an der Fahrbahnbreite bezeichnet. Bei diesen Maßnahmen werden in der Regel Planrechtsverfahren und andere vorbereitende Maßnahmen wie naturschutzrechtliche Untersuchungen und Ausgleichsmaßnahmen notwendig. Häufig können für Neu- und Ausbaumaßnahmen auch Fördermittel des Landes gewonnen werden. Die Entwicklungszeit und die Kosten bei diesen Maßnahmen sind deutlich länger als bei Erhaltungsmaßnahmen.

Bauwerke (B_XX)

Unter Bauwerkssanierungen werden Maßnahmen zur Erneuerung, Veränderung oder Sanierung von Ingenieurbauwerken im Zuge von Kreisstraßen oder Radwegen verstanden. Hierbei kann es sich um Brückenbauwerke, Stützbauwerke, Regenrückhaltebecken, Lärmschutzwände oder andere Bauwerke handeln. Bauwerkssanierungen bedingen wie Aus- und Neubaumaßnahmen eine längere Vorbereitungszeit. Bei älteren Bauwerken ist häufig der statische Nachweis neu zu führen. Zudem werden auch hier regelmäßig die Fachbereiche Artenschutz oder Wasserrecht berührt.

Radwege (R_XX)

Als Radwegemaßnahmen werden alle Baumaßnahmen zur Erreichung der angestrebten hohen Qualitätsstandards im Radwegenetz des Rems-Murr-Kreises und zur Realisierung der Radschnellverbindungen bezeichnet. Hierunter fallen unter anderem Neubaumaßnahmen zur Schließung von Lücken im Netz, die Verbreiterung bestehender Wege auf Regelmaße, die Sanierung und Verbreiterung von Brückenbauwerken im Zuge von Radwegen, die Errichtung von Stützbauwerken zur Verbreiterung von Wegen in Hanglage und der Neubau von Querungshilfen. Bei Radwegemaßnahmen unterscheidet der MKR nicht zwischen Neu- und Ausbaumaßnahem, Erhaltungsmaßnahmen und Bauwerksanierungen, da Radwegemaßnahmen oft mehrere dieser Teilleistungen enthalten und eine separate Ausführung nicht sinnvoll und wirtschaftlich ist.

Rutschungen (U_XX)

Die Rubrik Rutschungen beinhaltet in erster Linie Maßnahmen zur Beseitigung von Schäden in Folge von Bodenabgängen, Unterspülungen und Auswaschungen entlang von Kreisstraßen. Die Maßnahmen werden auf Grundlage geologischer Gutachten und der Verkehrsbedeutung der betroffenen Straße priorisiert. Ziel ist es, den Straßenkörper baulich und verkehrssicher wiederherzustellen, aber auch durch eine widerstandfähige Bauweise die Folgen zukünftiger Extremwetterereignisse auf die Straße zu minimieren.

Bushaltestellen (H_XX)

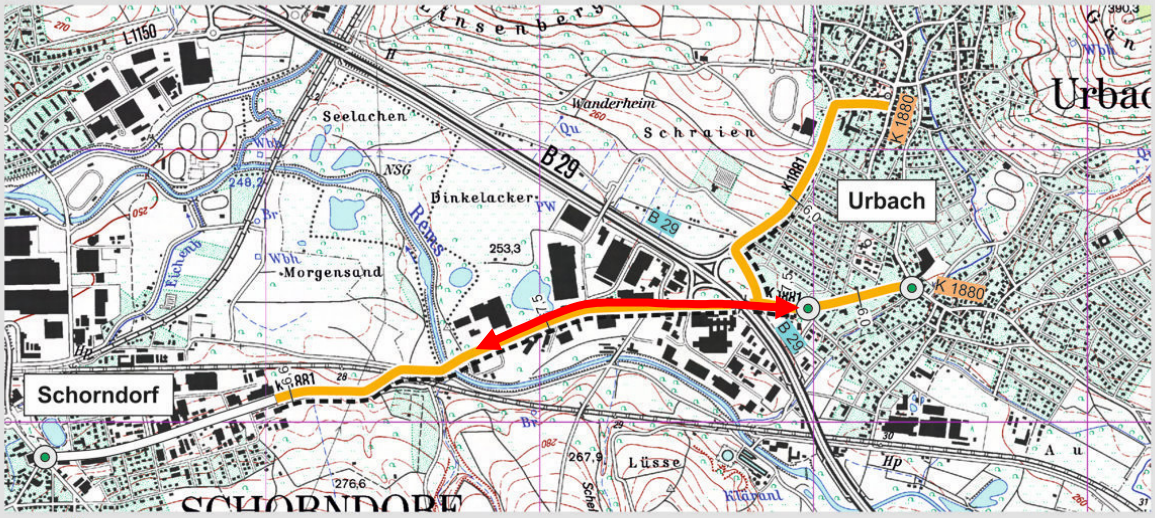
Die Rubrik Bushaltestelle beinhaltet die Modernisierung und barrierefreie Umgestaltung von Bushaltestellen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Maßnahmen umfassen die Anhebung von Bordsteinen, den Einbau taktiler Leitstreifen, Sitzgelegenheiten, Wetterschutzanlagen und barrierefreie Zugänge. Die Priorisierung erfolgt nach Fahrgastzahlen, Verkehrsbedeutung, örtlicher Infrastruktur wie Altersheimen, Krankenhäusern oder Ausflugszielen.

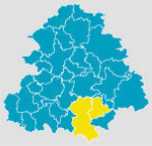
2. Maßnahmen-Datenblätter

2.1. Erhaltung

Kreisstraße 1881

Schorndorf (L 1147/L 1151) - Urbach (K 1880)





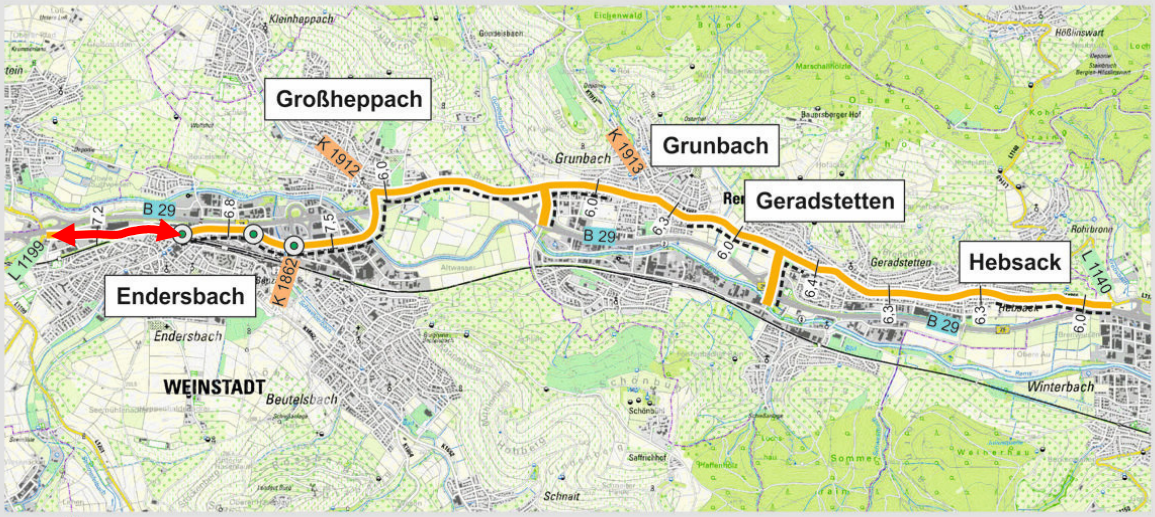


Gesamtlänge: 4,310 km

K 1881 Wasenstraße Urbach (E_01)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1881 verläuft von der Landesstraße L 1147 in Schorndorf bis zur K 1880 in Urbach. Für die Sanierung ist der Abschnitt zwischen der Rems-brücke und dem Kreisverkehr nach der Anschlussstelle zur B 29 vorgesehen. Die Instandsetzung und der Umbau sollen gemeinsam mit einem Radwegprojekt der Gemeinde Urbach durchgeführt werden. Der Fahrbahnbelag weist zahlreiche Schäden wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spur-rinnen und Risse auf. Durch Ausmagerungen kann Wasser in den Oberbau eindrin-gen. Zudem ist die Griffigkeit der Fahrbahn stellenweise deutlich reduziert.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 5,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 1,2 km | Breite variiert: 8,5 m – 13 m				
Gesamtkosten:	1.200.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Verknüpfung mit Ausbau der Zufahrtssituation Anschluss der B 29 Richtung Schwäbisch Gmünd, Synergiemaßnahme mit der Gemeinde Urbach und Dritten				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehen-den-, gebundenen oder un-gebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☐
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1866

Endersbach (L 1199/B 29) Großheppach - Grunbach - Geradstetten - Hebsack -L 1140/B 29





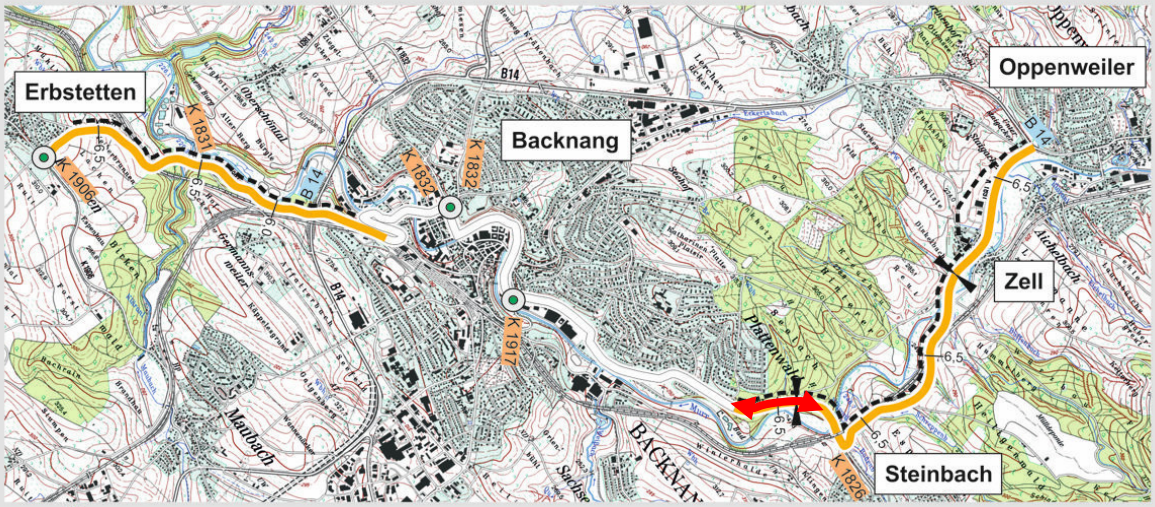
N

Gesamtlänge: 10,358 km

K 1866 L1193 bis Viadukt Endersbach (E_02)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1866 verläuft von der Anbindung an die Landesstraße L 1199 bei der B 29-Anschlussstelle Waiblingen-Beinstein in östlicher Richtung parallel zur B 29 bis zur Landesstraße L 1140 in Hebsack. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sind im Fahrbahnbereich Risse und Verdrückungen entstanden. Der Sanierungsabschnitt umfasst die Grunbacher Straße im Bereich von Großheppach.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 5,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 0,8 km | Breite: 7,50 – 13,00 m variiert				
Gesamtkosten:	600.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Weinstadt				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Ortsdurchfahrt				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☐
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1897

Erbstetten (K1906) - Backnang - Steinbach - Oppenweiler (B 14)



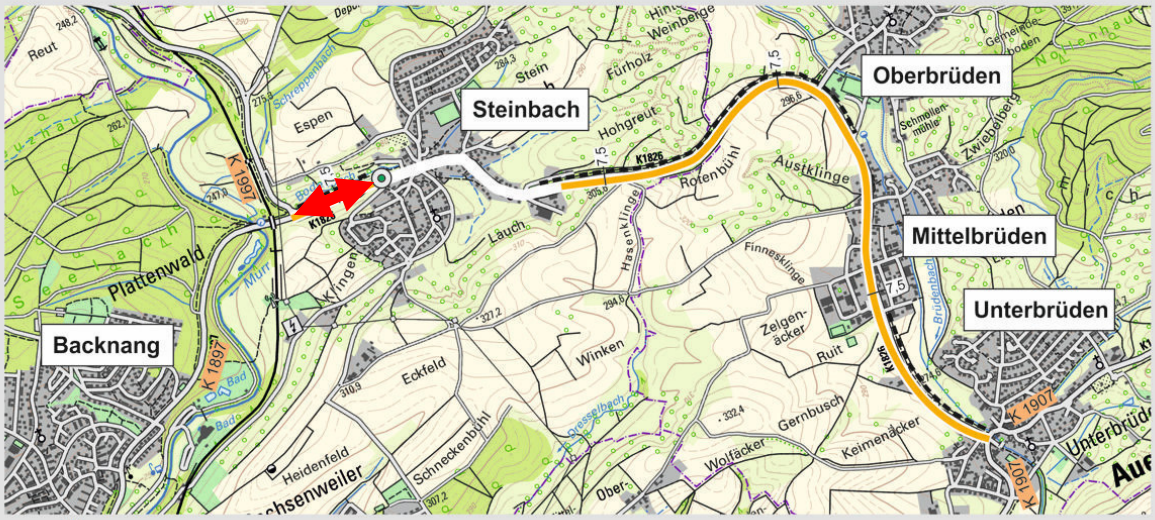


Gesamtlänge: 10,869 km

K 1897 Backnang bis Abzweigung K 1826 (E_03)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1897 verläuft von der Einmündung in die K 1906 bei Erbstetten über Backnang bis zur Einmündung in die Bundesstraße B 14 bei Oppenweiler. Im Stadtgebiet von Backnang liegt die Baulast bei der Stadt Backnang. Die Strecke weist Schäden an der Fahrbahndeckschicht in Form von Rissen und Verdrückungen auf. Es ist eine Instandsetzung der Deckschicht sowie abschnittsweise auch der Tragschicht vorgesehen.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 5,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 0,9 km | Breite: 7,50 variiert				
Gesamtkosten:	400.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Keine				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☐
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1826

Steinbach (K 1897) - Oberbrüden - Unterbrüden (K 1907)



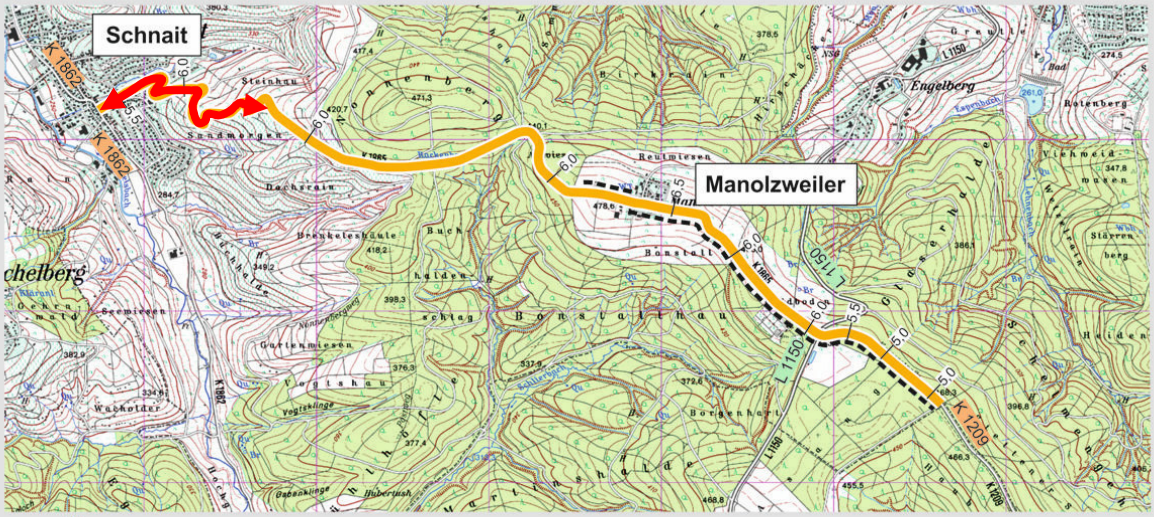


Gesamtlänge: 4,455 km

K 1826 Steinbach bis Abzweigung K 1897 (E_04)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1826 erstreckt sich von der Einmündung in die K 1907 bei Auenwald über Brüden bis zur K 1897 hinter Backnang-Steinbach. Der Fahrbahnbelag zeigt vielfältige Schäden wie Aufbrüche, Verdrückungen und Risse. Zudem führen Ausmagerungen dazu, dass Niederschlagswasser in den Oberbau eindringen kann. Um eine weitere Schädigung des Straßenaufbaus zu verhindern und die Verkehrssicherheit langfristig zu gewährleisten, ist eine zeitnahe Sanierung des Belags erforderlich.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 4,5 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 0,4 km | Breite: 6,00 – 7,50 m				
Gesamtkosten:	800.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Bauliche Maßnahme an dem Knotenpunkt K 1897 / K 1826 zur Beseitigung einer Unfallhäufungsstelle; Synergiemaßnahme mit der Stadt Backnang				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1865

Schnait (K 1862) - Manolzweiler -Kreisgrenze

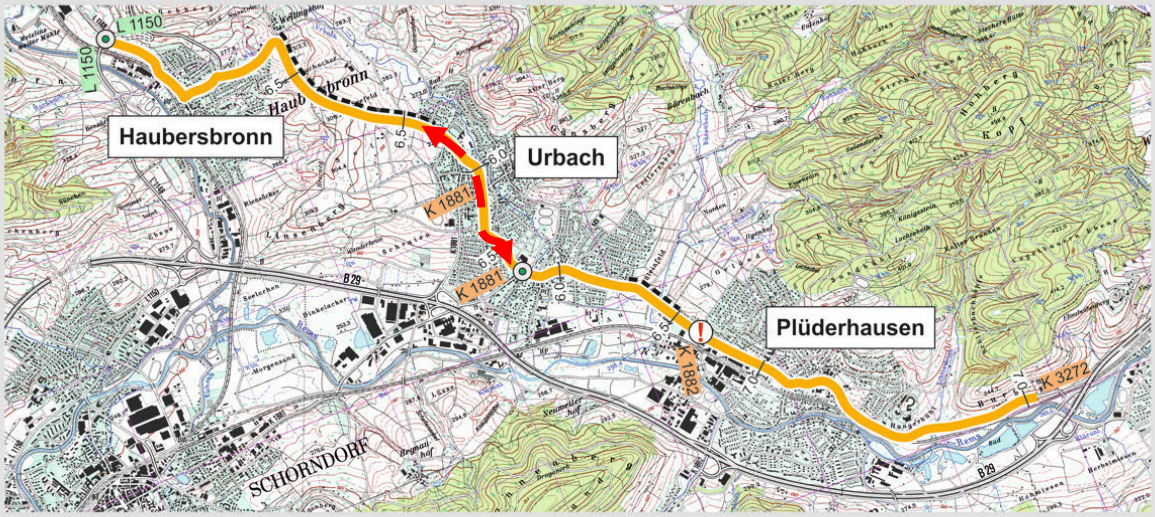


Gesamtlänge: 6,398 km

K 1865 Ortsdurchfahrt Schnait (E_05)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1865 führt von der K 1862 in Weinstadt bis zur Landkreisgrenze und setzt sich dort als K 1209 im Landkreis Esslingen fort. Die Instandsetzung ist vorrangig im Bereich der Ortsdurchfahrt Schnait vorgesehen und soll in Verbindung mit Versorgungsleitungsarbeiten der Stadt Weinstadt erfolgen. Der Fahrbahnbelag weist zahlreiche Schäden wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spurrinnen und Risse auf. Durch Ausmagerungen kann Wasser in den Oberbau eindringen, wodurch die Substanz weiter geschwächt wird. Zudem ist die Griffigkeit stellenweise deutlich herabgesetzt. Im Zuge der Maßnahme sind neben der Erneuerung der Deckschicht auch tiefergehende Sanierungen vorgesehen.				
ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 5,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 0,7 km | Breite variiert: 5,0 m - 7,5 m				
Gesamtkosten:	280.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Weinstadt				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Ortsdurchfahrt; Synergiemaßnahme mit den Stadtwerken Weinstadt				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☐	Randverstärkung oder Verbreiterung	☐
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1880

Haubersbronn (L 1150) - Urbach - Plüderhausen - Kreisgrenze



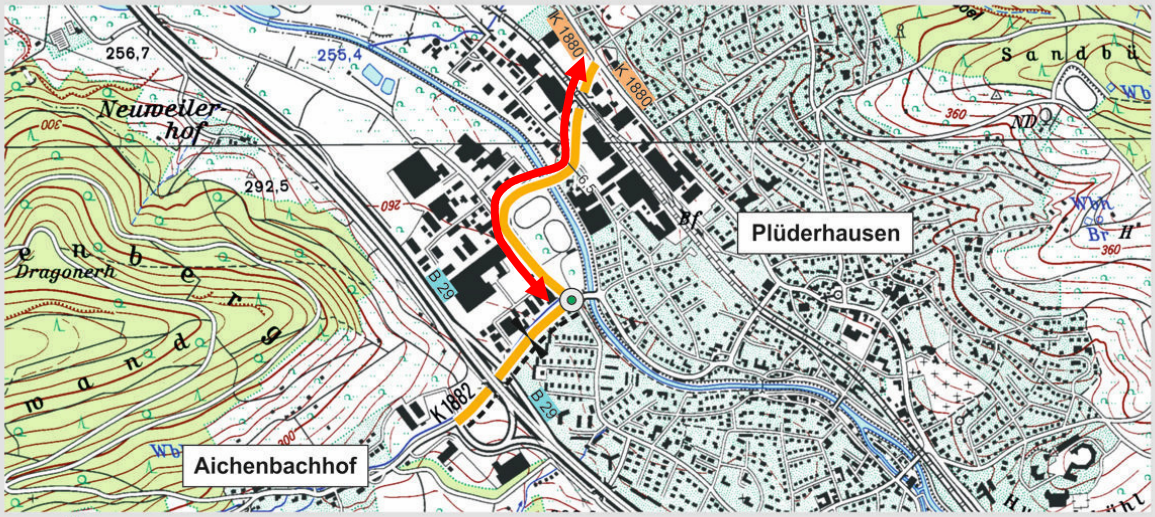


Gesamtlänge: 9,341 km

K 1880 Ortsdurchfahrt Urbach (E_06)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1880 verläuft von Haubersbronn über Plüderhausen bis zur Kreisgrenze und weiter als K 3272 im Ostalbkreis. Die Instandsetzung ist abschnittsweise in mehreren Teilbereichen in der Ortsdurchfahrt Urbach vorgesehen. Insgesamt sind drei Bauabschnitte geplant. Der Fahrbahnbelag weist zahlreiche Schäden wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spurrinnen und Risse auf. Durch Ausmagerungen kann Wasser in den Oberbau eindringen, was die Tragfähigkeit beeinträchtigt. Zudem ist die Griffigkeit der Fahrbahn stellenweise deutlich reduziert. Im Rahmen der Maßnahme sind neben der Erneuerung der Deckschicht auch tiefergehende Sanierungen vorgesehen.				
ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 5,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 0,7 km | Breite: 6,50 m				
Gesamtkosten:	350.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Ortsdurchfahrt				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☐	Randverstärkung oder Verbreiterung	☐
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1882

B 29 - Plüderhausen (K 1880)





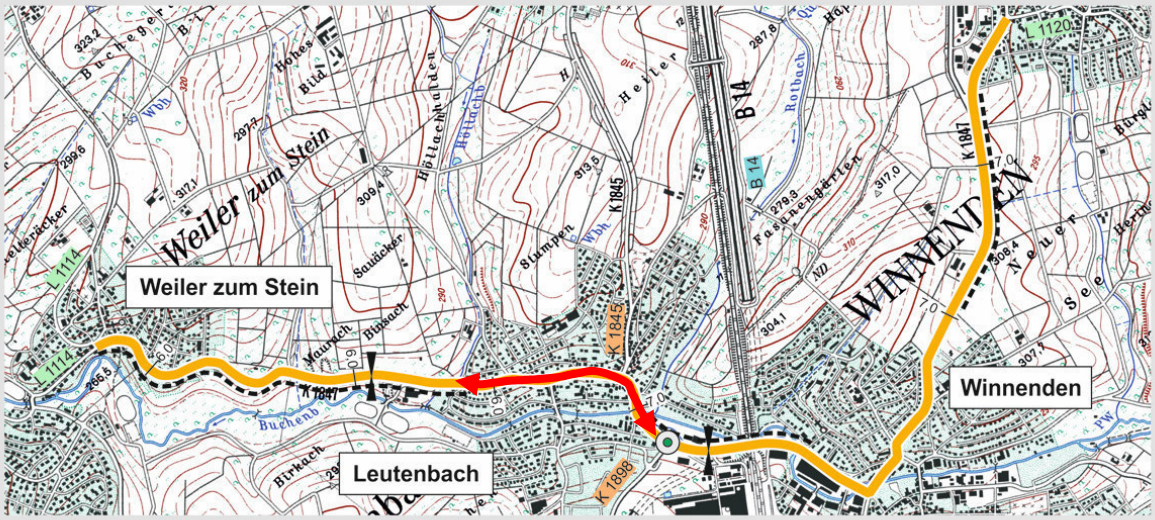
N

Gesamtlänge: 1,355 km

K 1882 Ortsdurchfahrt Plüderhausen (E_07)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1882 verläuft von der Anschlussstelle der B 29 bis zur K 1880 in der Nähe der Ortsmitte von Plüderhausen. Der Fahrbahnbelag zeigt zahlreiche Schadensbilder wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spurrinnen und Risse. Durch Ausmagerungen kann Wasser in den Oberbau eindringen, wodurch die Substanz weiter beeinträchtigt wird. Zudem ist die Griffigkeit der Fahrbahn stellenweise reduziert. Locker liegende Rinnenplatten beeinträchtigen zusätzlich die Verkehrssicherheit.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 4,5 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 0,6 km | Breite: 6,5 m				
Gesamtkosten:	300.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Ortsdurchfahrt				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☐
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1847

Weiler zum Stein (L 1114) - Leutenbach - Winnenden (B 14) - Hertmannsweiler



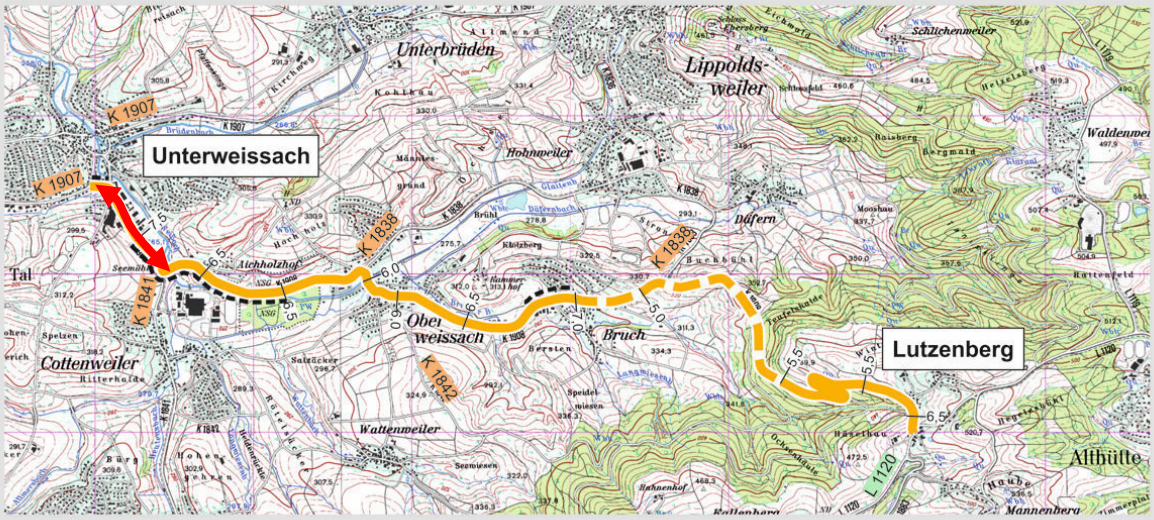


Gesamtlänge: 6,303 km

K 1847 Ortsdurchfahrt Leutenbach (E_08)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1847 verläuft von der Abzweigung der Landesstraße L 1114 in Weiler zum Stein über Leutenbach und Winnenden bis zur Einmündung in die L 1120 bei Hertmannsweiler. Der Abschnitt innerhalb der Ortsdurchfahrt Leutenbach befindet sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Die Fahrbahn weist wechselnde Oberflächen mit Rissen und Nähten auf, und die Griffigkeit ist teilweise stark reduziert.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 4,5 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 0,8 km | Breite: 6,5 m				
Gesamtkosten:	200.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Synergiemaßnahme mit der Gemeinde Leutenbach; Ortsdurchfahrt				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☐
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1908

Unterweissach (K 1907) - Oberweissach - Bruch - Lutzenberg (L 1120)



K 1908 Ortsdurchfahrt Unterweissach (E_09)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1908 verläuft von der K 1907 in Unterweissach bis zum Anschluss an die L 1120 bei Lutzenberg. Im Jahr 2018 wurde bereits zwischen Bruch und Lutzenberg eine umfassende Instandsetzung durchgeführt. Der Sanierungsabschnitt weist Schäden wie Aufbrüche, Verdrückungen, Risse und Ausmagerungen auf, die Wasser in den Oberbau eindringen lassen. Um tiefergehende Schäden durch Wassereintritt zu vermeiden, ist eine Sanierung des Belags dringend erforderlich. Der Landkreis plant die Instandsetzung auf zwei Abschnitten mit einer Gesamtlänge von ca. 0,6 km.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 4,5 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 0,6 km | Breite: 6,5 m				
Gesamtkosten:	300.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Ortsdurchfahrt				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☐
Entwässerung	☐	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1831

K 1897 - Oberschöntal - Großaspach (K 1833)



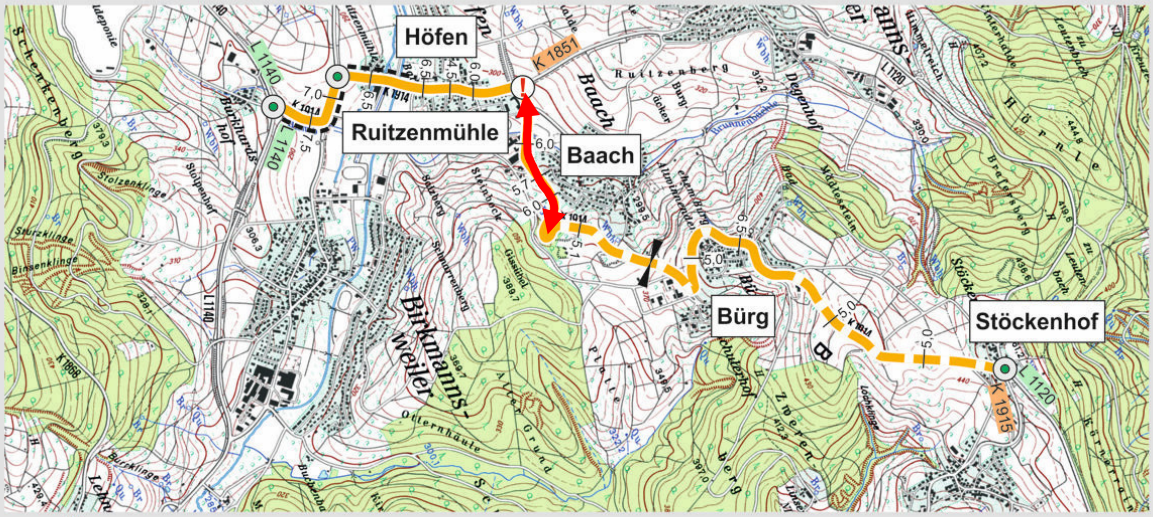


Gesamtlänge: 4,230 km

K 1831 Oberschöntal bis B 328 (E_10)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1831 verläuft vom Anschluss an die K 1897 bei Backnang-Oberschöntal bis zum Anschluss an die K 1904 in Aspach-Großaspach. Für die Instandsetzung ist ein rund 2,1 km langer Streckenabschnitt vorgesehen. Ziel der Maßnahme ist die Beseitigung zahlreicher Schadstellen wie Aufbrüche, Spurrinnen und Risse. Die Fahrbahnbreite ist für den Begegnungsverkehr teilweise nicht ausreichend und variiert stark, so dass Fahrbahnränder und Bankette ausgefahren und undefiniert sind. Ausmagerungen ermöglichen zudem den Zutritt von Wasser in den Oberbau, und die Griffigkeit ist stellenweise herabgesetzt. Darüber hinaus ist die Entwässerung unzureichend oder fehlt teilweise vollständig, was die Verkehrssicherheit und die Langlebigkeit des Oberbaus beeinträchtigt.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 4,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 2,1 km | Breite: 5,0 m				
Gesamtkosten:	650.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
ÖPNV:	Nicht betroffen				
Besonderheiten:	Umsetzung erst nach Abschluss des Ausbaus B14 Backnang möglich				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1914

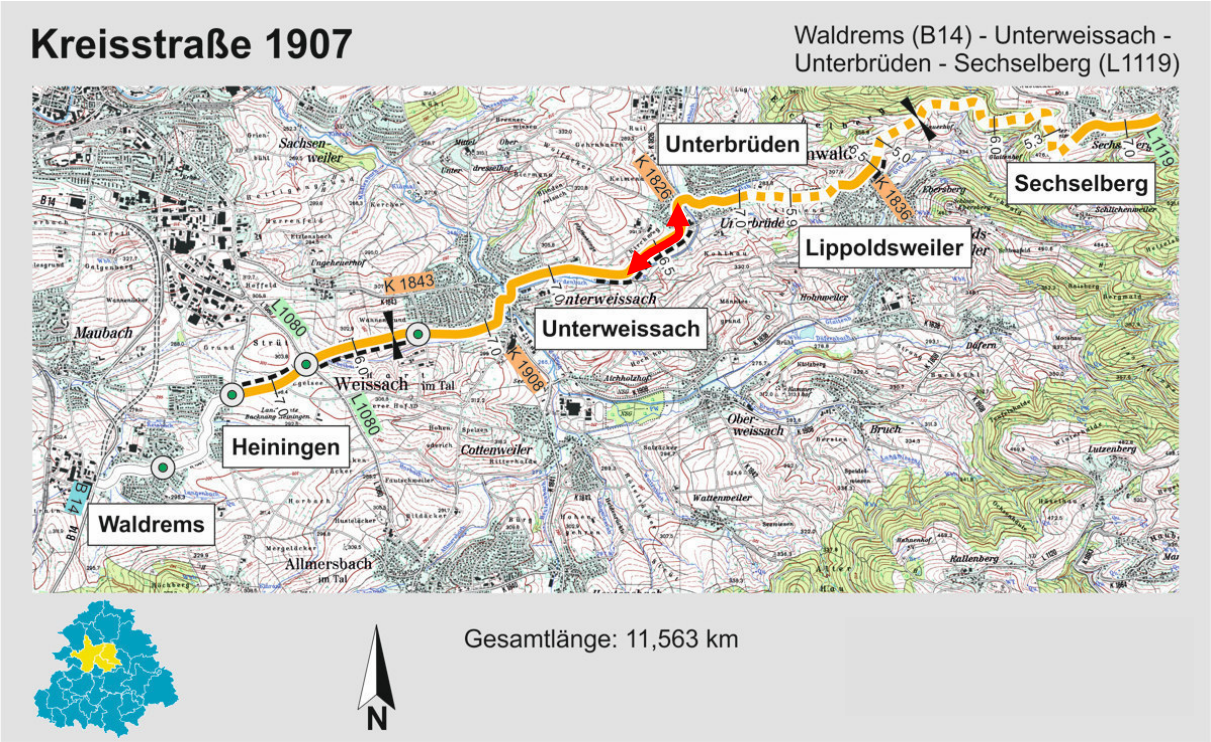
L 1140 - Höfen - Bürg - Stöckenhof - (L 1120/ K1915)





Gesamtlänge: 5,174 km

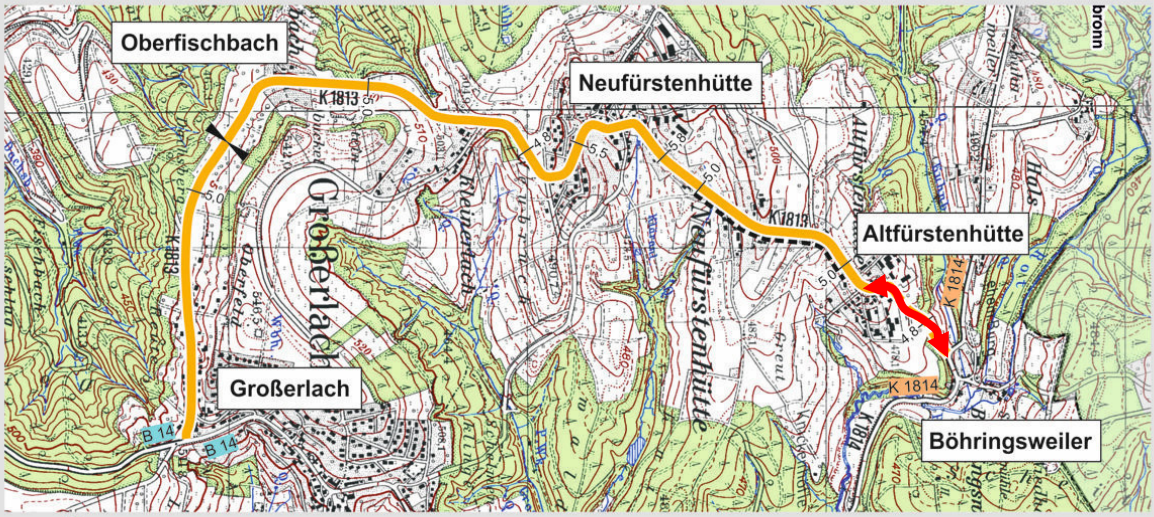
K 1914 Abzweigung K 1851 bis Baach (E_11)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1914 verläuft vom Anschluss an die L 1140 bis zum Anschluss an die L 1120 / K 1915 im Stöckenhof. Der Knotenpunkt K 1914 / K 1851 zwischen Höfen und Hertmannsweiler befindet sich in sehr schlechtem Zustand. Der Fahrbahnbelag weist zahlreiche Schäden wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spurrinnen und Risse auf. Durch Ausmagerungen kann Wasser in den Oberbau eindringen, und die Griffigkeit der Fahrbahn ist stellenweise reduziert. Die gesamte Strecke soll in mehreren Teilabschnitten instandgesetzt werden. Der geplante Abschnitt stellt nach dem Ausbau der K 1914 zwischen Baach und Bürg sowie dem Bau der barrierefreien Bushaltestellen den letzten Sanierungsabschnitt unterhalb von Bürg dar.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 5,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 0,65 km | Breite: 6,50 m				
Gesamtkosten:	380.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Winnenden				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Keine				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☐
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐



K1907 Unterweissach bis Unterbrüden (E_12)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1907 verläuft von der Einmündung in die Bundesstraße B 14 bei Backnang-Waldrems über Backnang-Heiningen, Unterweissach und Unterbrüden bis zur Einmündung in die Landesstraße L 1119 bei Althütte-Sechselberg. In den Bereichen der Ortsdurchfahrten Backnang-Waldrems und Backnang-Heiningen liegt die Unterhaltungslast bei der Stadt Backnang, während der restliche Streckenzug vom Landkreis betreut wird. Der Fahrbahnbelag in der Ortsdurchfahrt Mittelbrüden weist zahlreiche Schäden wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spurrinnen und Risse auf. Durch Ausmagerungen kann Wasser in den Oberbau eindringen, und die Griffigkeit der Fahrbahn ist stellenweise herabgesetzt.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 5,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 0,3 km | Breite: 6,5 m				
Gesamtkosten:	200.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Keine				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☐
Entwässerung	☐	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1813

Großerlach (B14) - Oberfischbach - Neufürstenhütte - Altfürstenhütte - K 1814



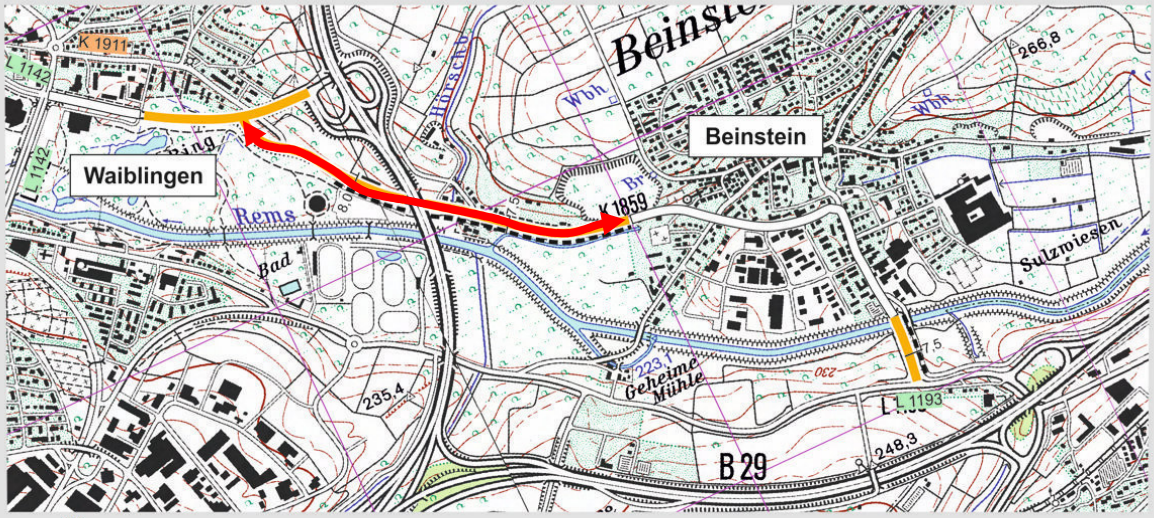


Gesamtlänge: 4,128 km

K 1813 Altfürstenhütte bis Abzweigung K 1814 (E_13)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1813 verläuft vom Anschluss an die B 14 bis zum Anschluss an die K 1814 bei Großerlach-Böhringsweiler. Die Strecke ist bis auf einen Abschnitt zwischen Böhringsweiler und Altfürstenhütte überwiegend gut ausgebaut. In diesem Bereich weist der Fahrbahnbelag zahlreiche Schäden wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spurrinnen und Risse auf. Die Fahrbahnbreite ist für den Begegnungsverkehr teilweise nicht ausreichend und variiert stark, sodass Fahrbahnränder und Bankette ausgefahren und undefiniert sind. Ausmagerungen ermöglichen den Zutritt von Wasser in den Oberbau, und die Griffigkeit ist stellenweise reduziert. Die Entwässerung ist unzureichend oder fehlt teilweise vollständig, was die Verkehrssicherheit und die Langlebigkeit der Fahrbahn beeinträchtigt. Im Zuge der Instandsetzungsmaßnahmen soll auch die K 1814 in einem weiteren Abschnitt erneuert werden.				
Zustand ZEB:	Note: 4,5 (Schwellenwert überschritten) - 5,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 0,55 km | Breite: 5,50 – 6,0 m				
Gesamtkosten:	380.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Keine				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1859

Waiblingen (L 1142/K 1911) - Beinstein - L 1193





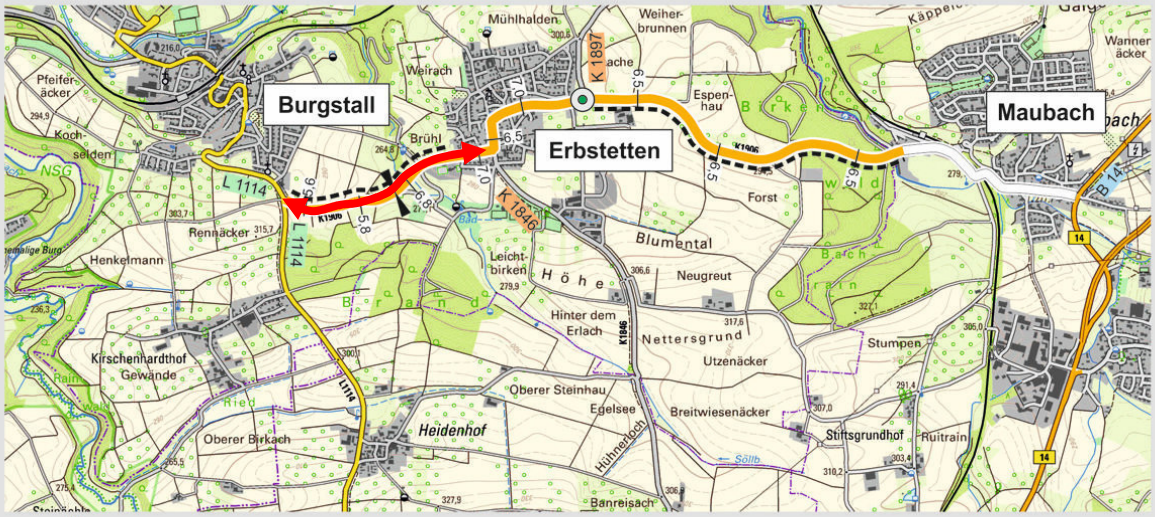
N

Gesamtlänge: 3,077 km

K 1859 Waiblingen bis Beinstein (E_14)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1859 verläuft vom Anschluss an die B 14 bis zum Anschluss an die L 1193 in Waiblingen-Beinstein. Im Zuge des Neubaus der Integrierten Leitstelle Rems-Murr soll auch der Fahrbahnbelag erneuert werden, der zahlreiche Schäden wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spurrinnen und Risse aufweist. Darüber hinaus sind kleinere Instandsetzungsarbeiten am Überführungsbauwerk vorgesehen.				
Zustand ZEB:	Note: 4,5 (Schwellenwert überschritten) - 5,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 0,7 km | Breite: 6,50 m				
Gesamtkosten:	320.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Waiblingen				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Synergie mit barrierefreiem Umbau von Bushaltestellen				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☐
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1906

L 1114 (Burgstetten) - Erstetten - Maubach (B14)





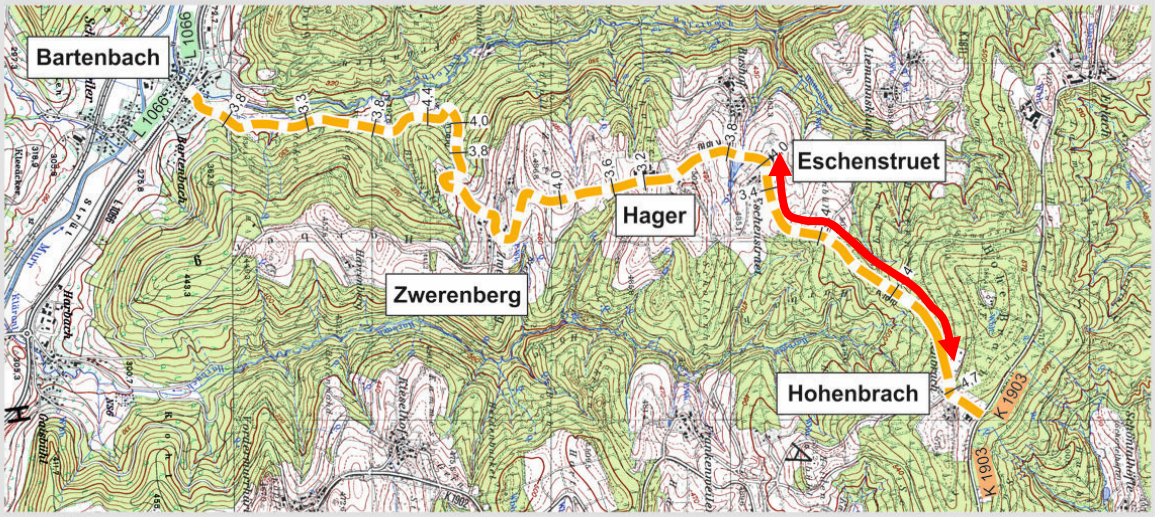
N

Gesamtlänge: 4,608 km

K 1906 Burgstall bis Erbstetten (E_15)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1906 verläuft von Maubach bis zum Anschluss an die L 1114 in Burgstall. Im Zuge des Neubaus eines Radwegs parallel zur K 1906 soll auch der Fahrbahnbelag der Kreisstraße erneuert werden, der zahlreiche Schäden wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spurrinnen und Risse aufweist.				
Zustand ZEB:	Note: 4,5 (Schwellenwert überschritten) - 5,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 1,2 km | Breite: 6,00 – 7,00 m				
Gesamtkosten:	280.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Synergie mit Radwegmaßnahme				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☐
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1810

Bartenbach (L 1066) - Zwerenberg - Hager - Eschenstruet - Hohenbrach (K 1903)



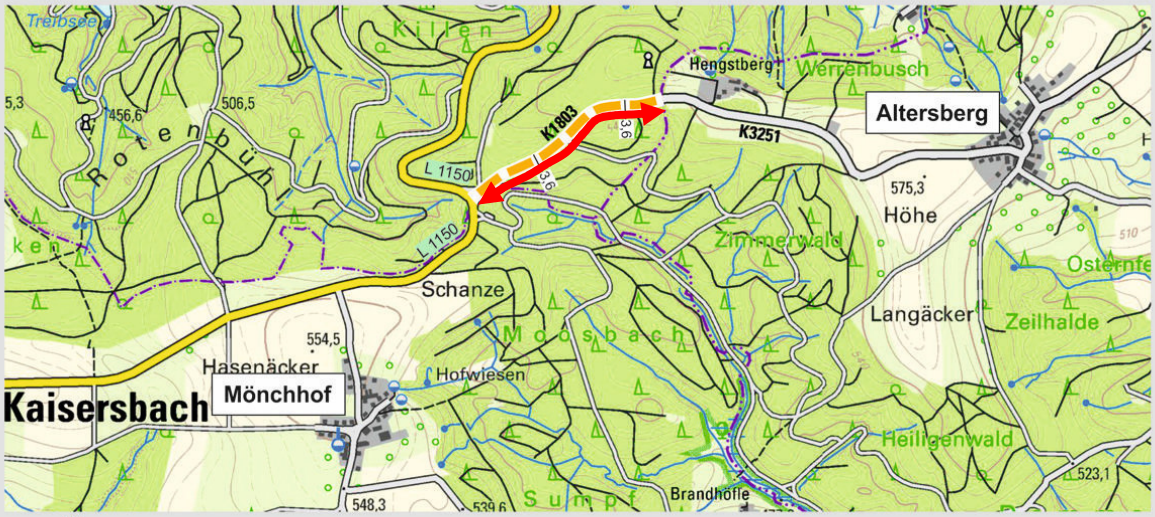


Gesamtlänge: 6,437 km

K 1810 Eschenstruet bis Hohenbrach (E_16)					
Beschreibung:	Die K 1810 verläuft vom Anschluss an die L 1066 bei Sulzbach-Bartenbach bis zum Anschluss an die K 1903 in Großerlach-Hohenbrach. Der Fahrbahnbelag weist zahlreiche Schadensbilder wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spurrinnen und Risse auf. Die Fahrbahnbreite ist für den Begegnungsverkehr teilweise nicht ausreichend und variiert stark, so dass die Fahrbahnränder und Bankette ausgefahren und undefiniert sind. Ausmagerungen ermöglichen den Zutritt von Wasser in den Oberbau. Die Griffigkeit ist stellenweise herabgesetzt. Die Entwässerung ist nicht ausreichend leistungsfähig bzw. nicht vorhanden. Zudem fehlen passive Schutzeinrichtungen.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 5,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 1,4 km | Breite: 5,0 m				
Gesamtkosten:	720.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Keine				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☒	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1803

L 1150 - Kreisgrenze bei Altersberg





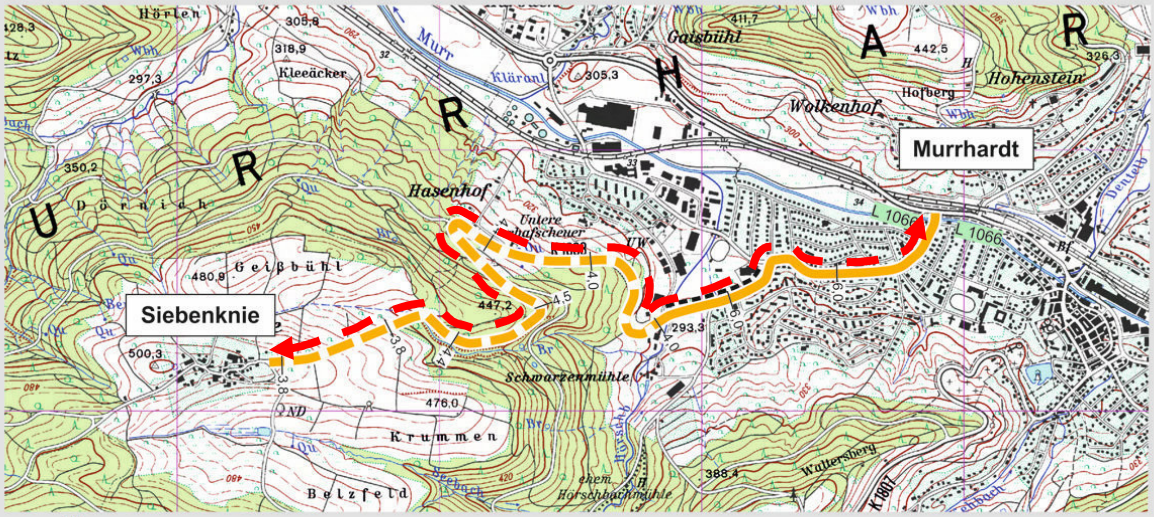
N

Gesamtlänge: 0,706 km

K 1803 Abzweigung L 1150 bis Kreisgrenze (E_17)					
Beschreibung:	Die K 1803 verläuft zwischen der L 1050 nahe Kaisersbach bis zur Kreisgrenze nach Schwäbisch Hall nahe Altersberg. Der Fahrbahnbelag weist zahlreiche Schadensbilder wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spurrinnen und Risse auf. Ausmagerungen ermöglichen den Zutritt von Wasser in den Oberbau. Um tiefergehende Schäden zu vermeiden ist eine Belagssanierung dringend erforderlich.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 4,5 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 0,7 km | Breite: 5,0 m				
Gesamtkosten:	390.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Nicht betroffen				
Besonderheiten:	Keine				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1808

Siebenknie - Murrhardt (L 1066)





N

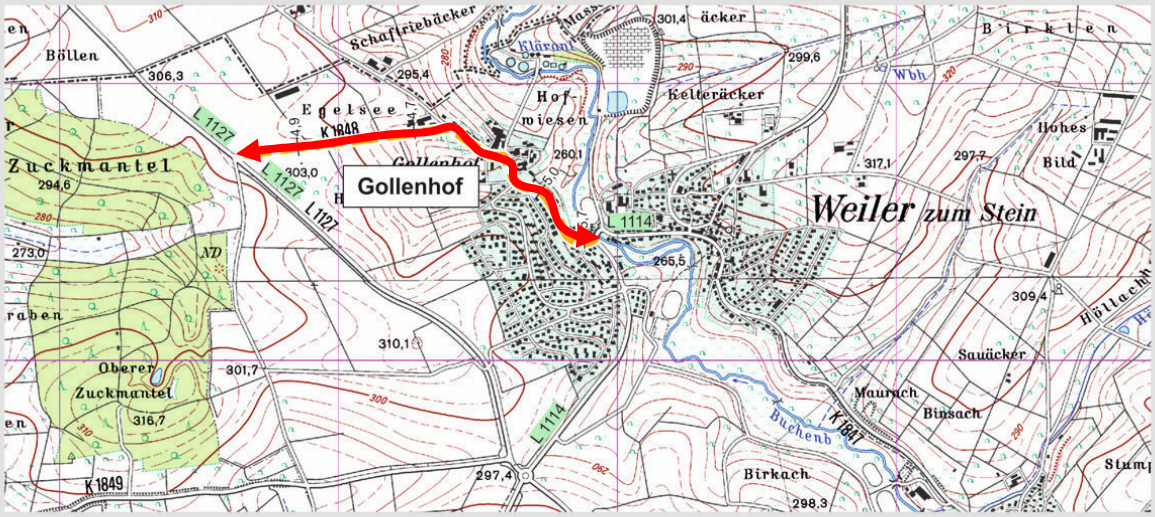
Gesamtlänge: 4,099 km

K 1808 Ortsdurchfahrt Murrhardt (E_18)					
Beschreibung:	Die K 1808 verläuft vom Anschluss an die L 1066 in Murrhardt bis nach Siebenknie. Der Fahrbahnbelag weist zahlreiche Schadensbilder wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spurrinnen und Risse auf. Die Fahrbahnbreite ist für den Begegnungsverkehr teilweise nicht ausreichend und variiert stark, so dass die Fahrbahnränder und Bankette ausgefahren und undefiniert sind. Ausmagerungen ermöglichen den Zutritt von Wasser in den Oberbau. Die Griffigkeit ist stellenweise herabgesetzt. Passive Schutzeinrichtungen müssen ergänzt werden. Vor allem der Bereich der Ortsdurchfahrt soll hier mit einer Deckschichterneuerung verbessert werden. Zudem sollen Teilabschnitte im weiteren Verlauf Richtung Siebenknie instandgesetzt werden.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 5,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 4,1 km / Breite: 5,0 m				
Gesamtkosten:	630.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Nicht betroffen				
Besonderheiten:	Keine				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☐
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☒	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

2.2. Ausbau

Kreisstraße 1848

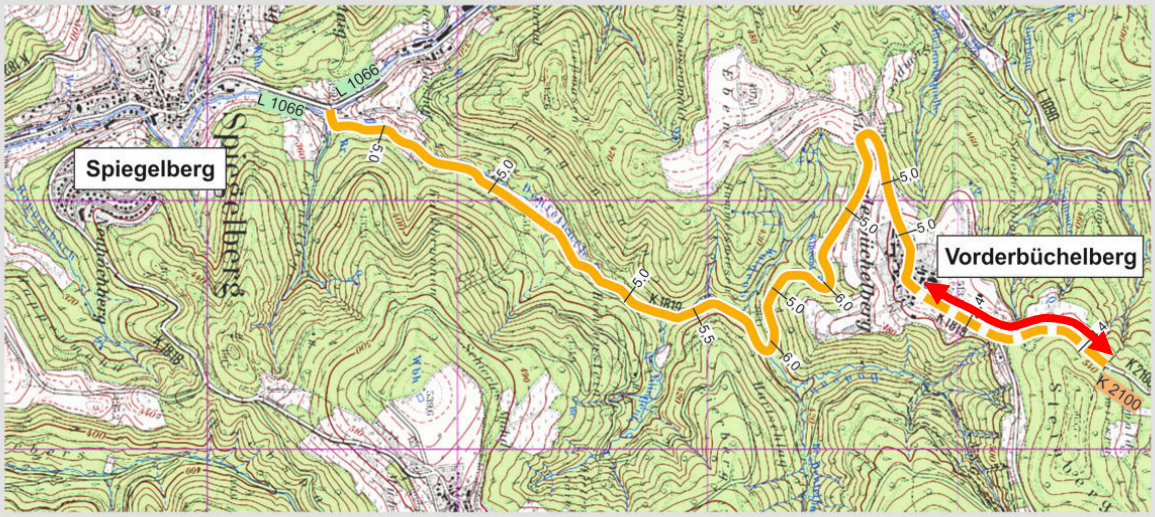
L 1127 - Gollenhof - Weiler zum Stein (L 1114)



K 1848 Ortsdurchfahrt Gollenhof (A_01)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1848 verläuft von der Einmündung der L 1127 zwischen Leutenbach und Affalterbach bis zur Einmündung in die L 1114 in Weiler zum Stein. Besonders in der Ortsdurchfahrt Gollenhof befindet sich der Streckenabschnitt in einem sehr schlechten Zustand. Fehlende Begegnungsbreite, schadhafte Oberflächen und Schäden durch undichte Fahrbahnbeläge prägen den Abschnitt. Im Rahmen der Ortsdurchfahrtsinstandsetzung soll die Strecke bis zur L 1127 grundhaft erneuert werden.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 5,0 (Grenzwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 1,5 km | Breite variiert: 4,5 m - 5,0 m				
Gesamtkosten:	1.800.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Umsetzung barrierefreier Umbau von Bushaltestellen; Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Neubaustrecke	☐	Einfacher Ausbau	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1819

L 1066 (bei Spiegelberg) - Vorderbüchelberg - Kreisgrenze



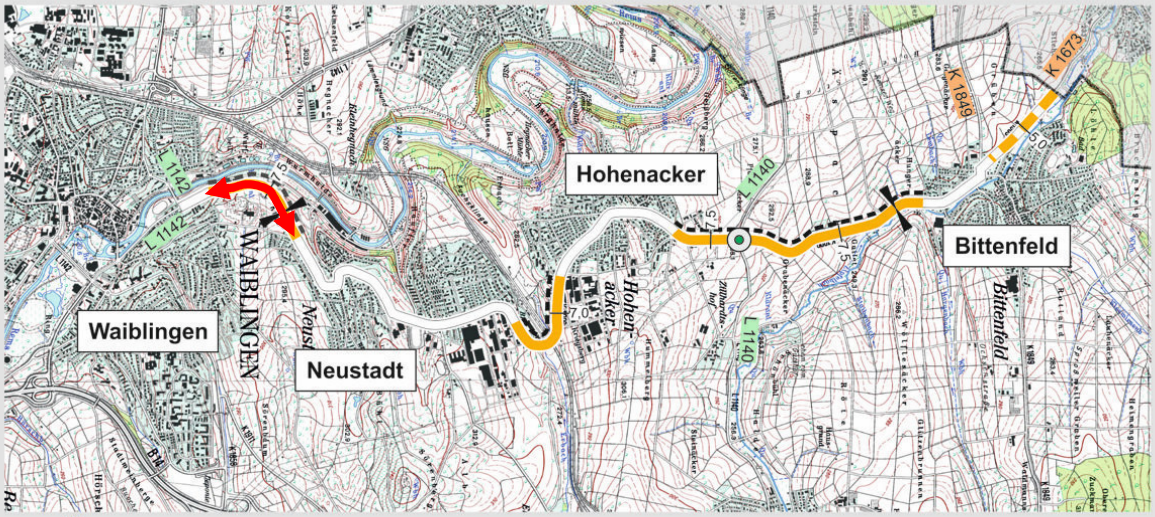


Gesamtlänge: 4,974 km

K 1819 Vorderbüchelberg bis Kreisgrenze (A_02)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1819 verläuft vom Anschluss an die L 1066 bei Spiegelberg über Vorderbüchelberg bis zur Kreisgrenze nach Schwäbisch Hall. Der Fahrbahnbelag weist zahlreiche Schäden wie Aufbrüche, Verdrückungen und Risse auf. Durch Ausmagerungen kann Wasser in den Oberbau eindringen. Um weitergehende Schäden infolge von Wassereintritt zu vermeiden, ist eine Sanierung des Fahrbahnbelags dringend erforderlich.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 4,5 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 1,4 km | Breite variiert: 4,8 m - 5,5 m				
Gesamtkosten:	1.200.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Neuanlage eines Gehweges über ca. 150 m, Synergiemaßnahme mit Landkreis Heilbronn, Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Neubaustrecke	☐	Ausbau	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☒	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1909

Waiblingen (L 1142) - Neustadt - Hohenacker - Bittenfeld -Kreisgrenze



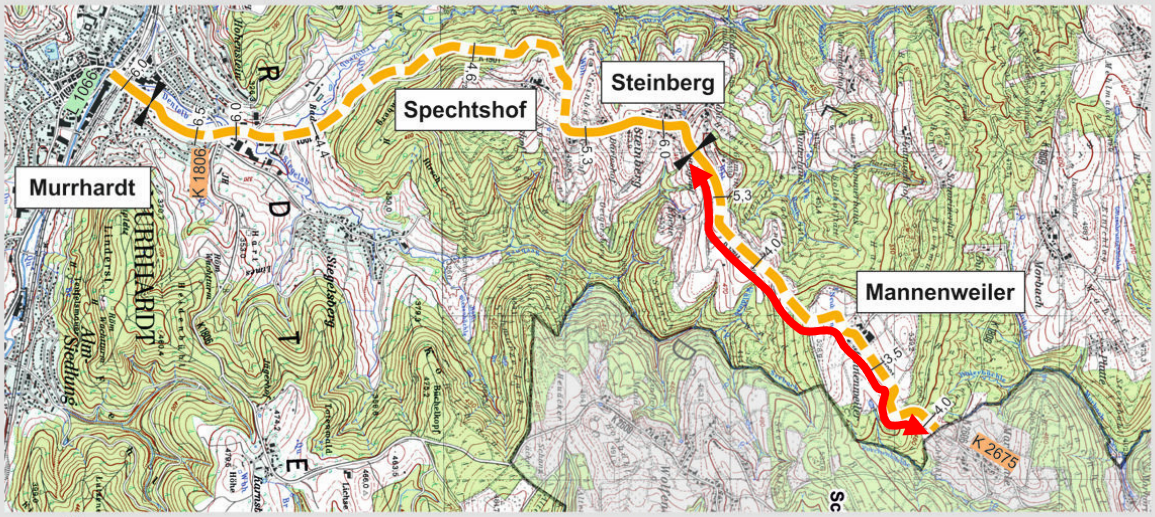


Gesamtlänge: 8,193 km

K 1909 Waiblingen bis Neustadt (A_03)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1909 verläuft von der L 1142 in Waiblingen-Mitte bis zur Kreisgrenze nach Ludwigsburg. Dieser Abschnitt stellt den letzten instand zusetzenden Streckenteil zwischen Waiblingen und dem Ortsteil Neustadt dar. Der Fahrbahnbelag weist zahlreiche Schäden wie Aufbrüche, Verdrückungen und Risse auf. Ausmagerungen ermöglichen zudem den Zutritt von Wasser in den Oberbau. Im Rahmen einer kombinierten Maßnahme im landkreisweiten Radnetz soll die Straße umfassend umgebaut werden, um die Anpassung des parallel verlaufenden Radwegs zu ermöglichen. Es handelt sich um einen Vollausbau, bei dem die Straßenbreite weitgehend unverändert bleiben soll.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 5,0 (Grenzwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 1,2 km | Breite variiert: 6,50 m				
Gesamtkosten:	700.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Waiblingen				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Kombination mit der Radwegemaßnahme; Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Neubaustrecke	☐	Einfacher Ausbau	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☒	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

Kreisstraße 1901

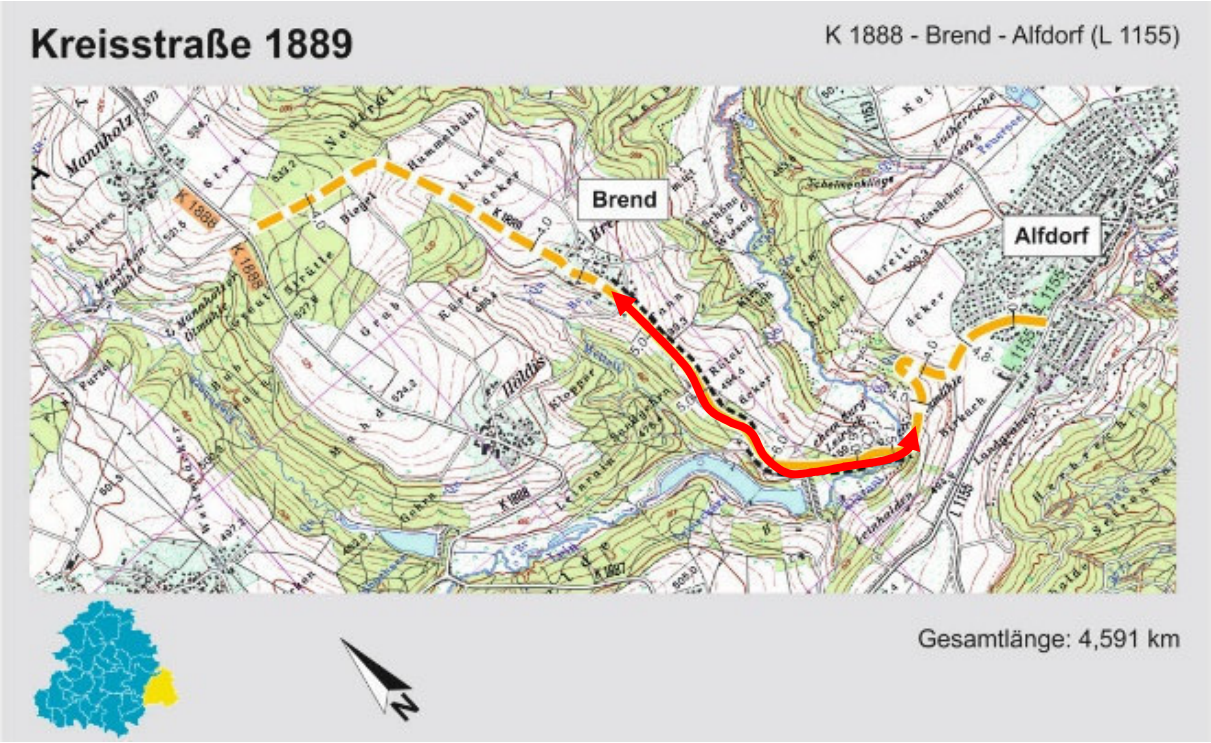
Murrhardt (L 1066) - Steinberg - Mannenweiler - Kreisgrenze





Gesamtlänge: 7,071 km

K 1901 Steinberg bis Kreisgrenze (A_04)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1901 verläuft vom Anschluss an die L 1066 in Murrhardt bis zum Anschluss an die K 2675 im Landkreis Schwäbisch Hall. Der Fahrbahnbelag weist zahlreiche Schäden wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spurrinnen und Risse auf. Die Fahrbahnbreite ist für den Begegnungsverkehr teilweise nicht ausreichend und variiert stark, sodass Fahrbahnränder und Bankette ausgefahren und undefiniert sind. Ausmagerungen ermöglichen den Zutritt von Wasser in den Oberbau, und die Griffigkeit ist stellenweise reduziert. Die Entwässerung ist unzureichend oder fehlt teilweise vollständig. Zudem fehlen passive Schutzeinrichtungen, was die Verkehrssicherheit weiter beeinträchtigt.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 4,5 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 2,7 km | Breite: 5,5 m				
Gesamtkosten:	1.900.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☒	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐

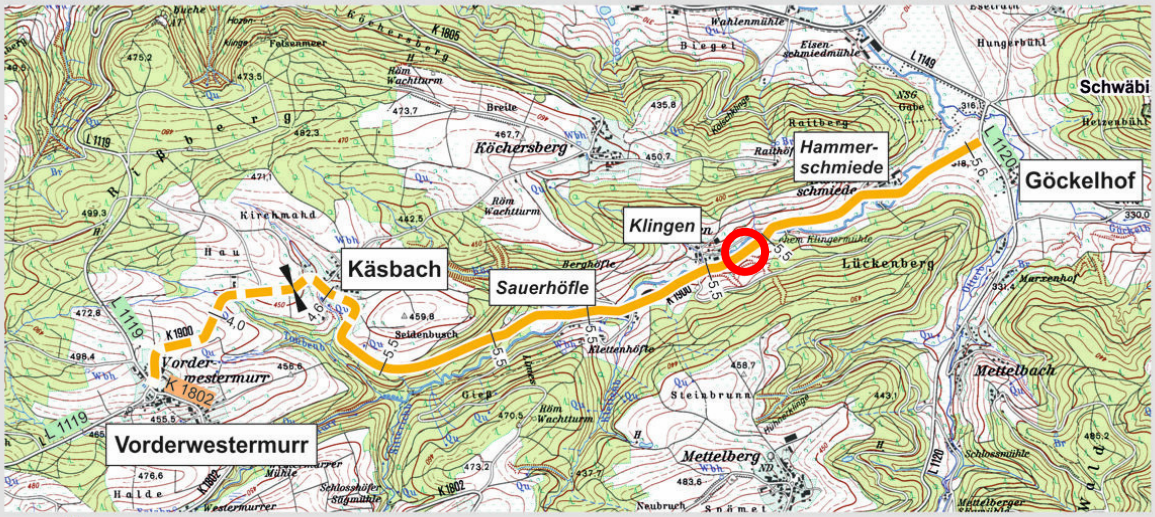


K 1889 Leinecksmühle bis Brend (A_05)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1889 verläuft vom Anschluss an die L 1155 in Alfdorf bis zum Anschluss an die K 1888 bei Alfdorf-Mannholz. Die Instandsetzung soll in einem Umfang erfolgen, der einem einfachen Ausbau nahekommt, und den Lückenschluss zu bereits erneuerten Abschnitten herstellen. Aufgrund der langen Nutzung als Umleitungsstrecke sind auf und neben der Fahrbahn zahlreiche Schäden erkennbar. Der Fahrbahnbelag weist zahlreiche Schadstellen wie Aufbrüche, Verdrückungen, Spurrinnen und Risse auf. Ausmagerungen ermöglichen den Zutritt von Wasser in den Oberbau, und die Griffigkeit ist stellenweise herabgesetzt. Es ist eine tiefergehende Instandsetzung vorgesehen. Darüber hinaus soll auch der straßenbegleitende Radweg erneuert werden.				
Zustand ZEB:	Note: 3,5 (Warnwert überschritten) - 5,0 (Schwellenwert überschritten)				
Geometrie:	Länge: 2,6 km | Breite variiert: 4,3 m - 5,0 m				
Gesamtkosten:	2.000.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Keine				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung der Fahrbahndecke	☒	Erneuerung der tiefergehenden-, gebundenen oder ungebundenen Schichten	☒	Randverstärkung oder Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☒	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☒

2.3. Bauwerke

Kreisstraße 1900

Vorderwestermurr - (L 1119 / K 1802) - Käsbach - L 1120 (Göckelhof)





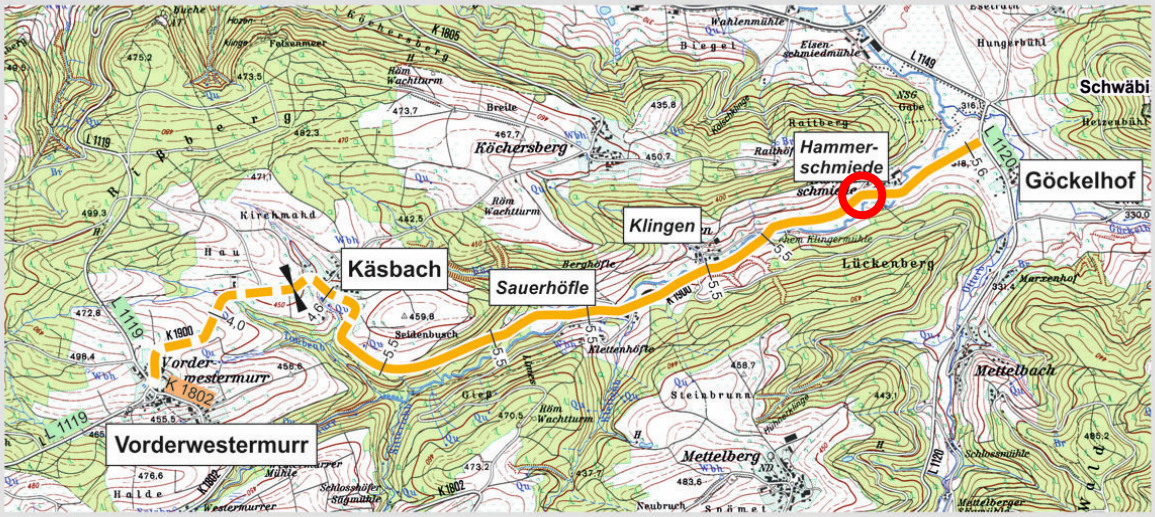
N

Gesamtlänge: 5,226 km

K 1900 / BW-Nr. 7023-521 / Murrbrücke bei Murrhardt-Klingen (B_01)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1900 verläuft vom Anschluss an die L 1119 bei Murrhardt-Vorderwestermurr über Käsbach-Klingen bis zum Anschluss an die L 1120. Bei Klingen führt das Bauwerk 7023-521 über die Murr. Es handelt sich um ein Natursteingewölbe aus dem Jahr 1850, auf das 1969 eine Stahlbetonplatte aufgesetzt wurde. Das Bauwerk weist starke konstruktive Schäden auf, wodurch Bewehrungsstähle freiliegen und korrodieren.				
Zustandsnote (SIB-BW):	Note: 2,7 | Baujahr: 1850 (1969)				
Geometrie:	Fläche: 58 m² (Gewölbebauwerk mit Stahlbetonplatte)				
Gesamtkosten:	450.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Keine				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung des Bauwerks oder von Bauwerksteilen	☒	Erneuerung der Abdichtung	☒	Instandsetzung von Bauwerksteilen	☒
Erneuerung Geländer	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☒	Entwässerung	☐

Kreisstraße 1900

Vorderwestermurr - (L 1119 / K 1802) - Käsbach - L 1120 (Göckelhof)





N

Gesamtlänge: 5,226 km

K 1900 / BW-Nr. 7023-522 / Murrbrücke bei Murrhardt-Klingen (B_02)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1900 verläuft vom Anschluss an die L 1119 bei Murrhardt-Vorderwestermurr über Käsbach-Klingen bis zum Anschluss an die L 1120. Bei Klingen führt das Bauwerk 7023-522 über die Murr. Es handelt sich um ein Natursteingewölbe aus dem Jahr 1850, auf das 1969 eine Stahlbetonplatte aufgesetzt wurde. Das Bauwerk weist erhebliche konstruktive Schäden auf, wodurch Bewehrungsstähle freiliegen und korrodieren.				
Zustandsnote (SIB-BW):	Note: 2,8 | Baujahr: 1850 (1969)				
Geometrie:	Fläche: 92 m² (Gewölbebauwerk mit Stahlbetonplatte)				
Gesamtkosten:	450.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Keine				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung des Bauwerks oder von Bauwerksteilen	☒	Erneuerung der Abdichtung	☒	Instandsetzung von Bauwerksteilen	☒
Erneuerung Geländer	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☒	Entwässerung	☐

Kreisstraße 1904

Großaspach (L 1124) - Strümpfelbach (B14)





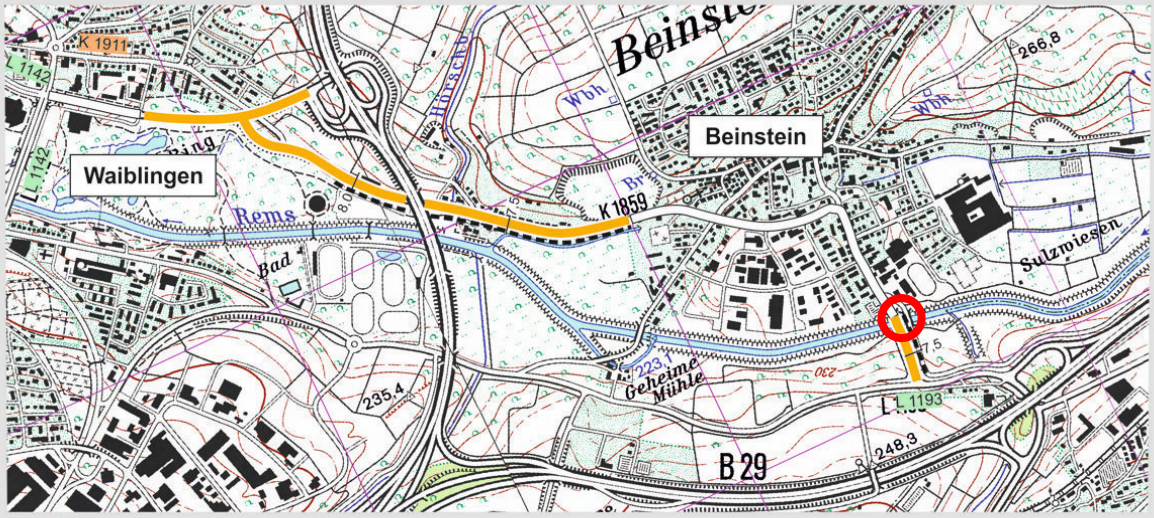


Gesamtlänge: 3,985 km

K 1904 / BW-Nr. 7022-550 / Klöpferbachbrücke Großaspach (B_03)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1904 verläuft vom Anschluss an die B 328 bei Aspach-Großaspach über Strümpfelbach bis zum Anschluss an die B 14. In der Ortsdurchfahrt Großaspach quert das Bauwerk 7022-550 den Klöpferbach. Der Konstruktionsbeton weist vermehrt Risse und Abplatzungen auf. Bewehrungsstahl liegt frei und ist insbesondere im Bereich der Tragkonstruktion stark korrodiert. Im Rahmen der Maßnahme beabsichtigt die Gemeinde Aspach zudem die Umgestaltung des Ortskerns.				
Zustandsnote (SIB-BW):	Note: 3,0 | Baujahr: 1936				
Geometrie:	Fläche: 75 m² (Platten-Tragwerk mit Stahlträger)				
Gesamtkosten:	1.200.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Synergie mit den Maßnahmen der Gemeinde Aspach und Dritter, Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung des Bauwerks oder von Bauwerksteilen	☒	Erneuerung der Abdichtung	☒	Instandsetzung von Bauwerksteilen	☒
Erneuerung Geländer	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☒	Entwässerung	☒

Kreisstraße 1859

Waiblingen (L 1142/K 1911) - Beinstein - L 1193







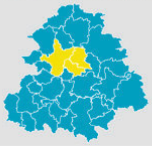
Gesamtlänge: 3,077 km

K 1859 / BW-Nr. 7122-612 C / Rialtobrücke Beinstein (B_04)					
Beschreibung:	Parallel zur neuen Remsbrücke im Zuge der K 1859 quert in Beinstein eine alte Bogenbrücke die Rems. Die Baulast dieser Brücke liegt beim Landkreis. Die Brücke wird hauptsächlich als Fahrradquerung genutzt. Aufgrund unzureichender Absturzsicherung, Pflanzenbewuchs und Schäden am Natursteinwerk sind Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich.				
Zustandsnote (SIB-BW):	Note: 2,9 | Baujahr: 1880				
Geometrie:	Fläche: 132 m² (Bogenbrücke 2 Felder)				
Gesamtkosten:	400.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Waiblingen				
ÖPNV:	Nicht betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung des Bauwerks oder von Bauwerksteilen	☐	Erneuerung der Abdichtung	☒	Instandsetzung von Bauwerksteilen	☒
Erneuerung Geländer	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Entwässerung	☐

Kreisstraße 1907

Waldrems (B14) - Unterweissach - Unterbrüden - Sechselberg (L1119)





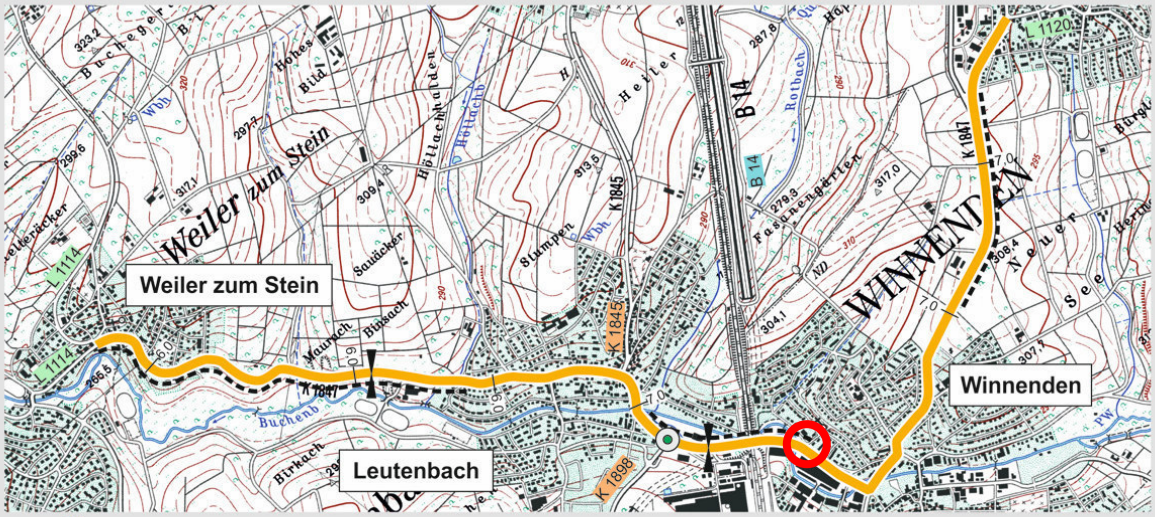
N

Gesamtlänge: 11,563 km

K 1907 / BW-Nr. 7022-528 / Brüdenbachbrücke Unterweissach (B_05)					
Beschreibung:	Die K1907 verläuft von der B 14 in Waldrems bis zur L1119 in Sechselberg. Das Bauwerk überquert den Brüdenbach in der Ortsmitte direkt am Rathaus von Unterweissach im Zuge der K1907. Die Brücke soll grundsätzlich instandgesetzt werden, wobei auch die Geländer erneuert werden sollen.				
Zustandsnote (SIB-BW):	Note: 2,7 | Baujahr: 1959				
Geometrie:	Fläche: 83 m² (Plattenbauwerk 1 Feld)				
Gesamtkosten:	490.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung des Bauwerks oder von Bauwerksteilen	☒	Erneuerung der Abdichtung	☒	Instandsetzung von Bauwerksteilen	☒
Erneuerung Geländer	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Entwässerung	☒

Kreisstraße 1847

Weiler zum Stein (L 1114) - Leutenbach - Winnenden (B 14) - Hertmannsweiler

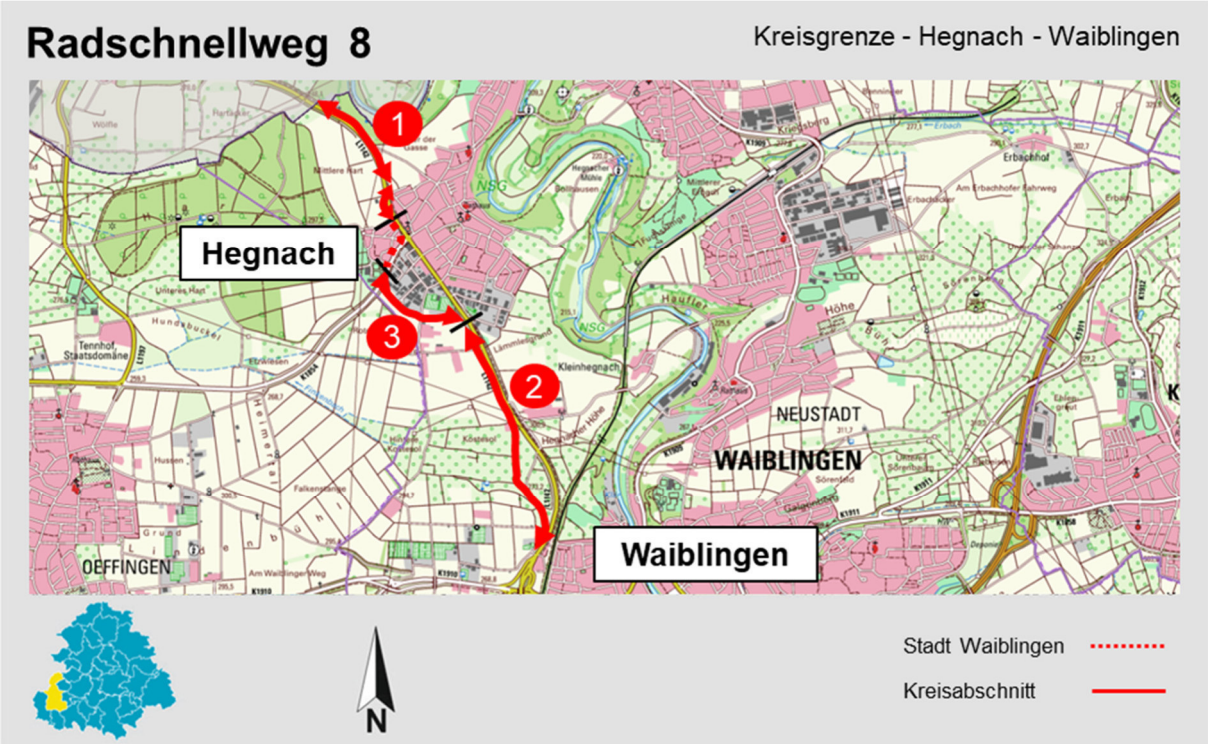




Gesamtlänge: 6,303 km

K 1847 / BW-Nr. 7122-545 / Buchenbachbrücke Winnenden (B_06)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1847 verläuft von der Abzweigung der Landesstraße L 1114 in Weiler zum Stein über Leutenbach und Winnenden bis zur Einmündung in die L 1120 bei Hertmannsweiler. Das Bauwerk liegt zwischen Winnenden-Mitte und Leutenbach und überquert den Buchenbach. Die Brücke soll grundsätzlich instandgesetzt werden, wobei auch die Geländer erneuert werden sollen.				
Zustandsnote (SIB-BW):	Note: 2,5 | Baujahr: 1966				
Geometrie:	Fläche: 168 m² (Plattenbauwerk 1 Feld)				
Gesamtkosten:	480.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Winnenden				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Erneuerung des Bauwerks oder von Bauwerksteilen	☐	Erneuerung der Abdichtung	☒	Instandsetzung von Bauwerksteilen	☒
Erneuerung Geländer	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Entwässerung	☒

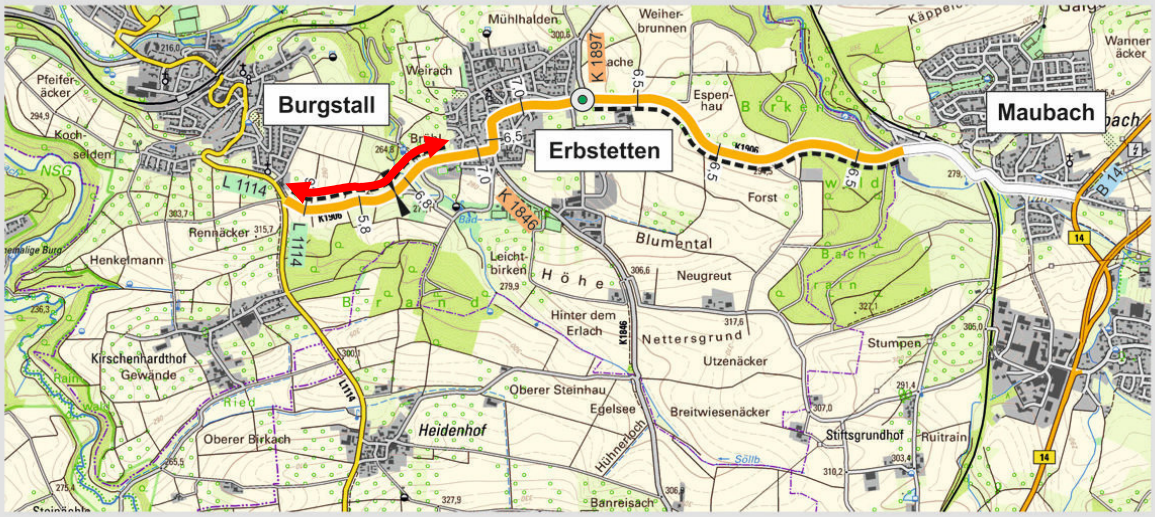
2.4. Radwege



RS8 Waiblingen – Hegnach – Kreisgrenze (R_01)					
Beschreibung:	Der zukünftige Radschnellweg RS8 führt von Ludwigsburg nach Waiblingen. Aufgrund der prognostizierten Nutzerzahlen liegt die Baulast von der Kreisgrenze bis nach Waiblingen außerorts beim Landkreis. Die Gesamttrasse wurde in einzelne Planungs- und Bauabschnitte aufgeteilt. Als erster Bauabschnitt soll die Strecke von der Kreisgrenze bis zum Ortseingang Hegnach auf eine Breite von 5 Meter ausgebaut werden. Am Ortseingang von Hegnach erfolgt der Neubau einer Unterführung zur Querung der Landesstraße L1142. Als zweiter Bauabschnitt erfolgt der Ausbau der Strecke von Waiblingen nach Hegnach auf eine Breite von 5 Meter.				
Geometrie:	1. Abschnitt: Länge: 0,95 km | Breite: 4 - 5 m + Neubau Unterführung 2. Abschnitt: Länge: 1,5 km | Breite: 5 m				
DTV-Wert (gerundet):	20.000 Kfz/Tag				
Kostenschätzung:	1. Abschnitt: 3.800.000 Euro 2. Abschnitt: 1.900.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Waiblingen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Neubau	☒	Instandsetzung	☒	Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☒
Radwegenetz Rems-Murr-Kreis	☒	RadNETZ Baden-Württemberg	☒	Grunderwerb	☒

Kreisstraße 1906

L 1114 (Burgstetten) - Erstetten - Maubach (B14)

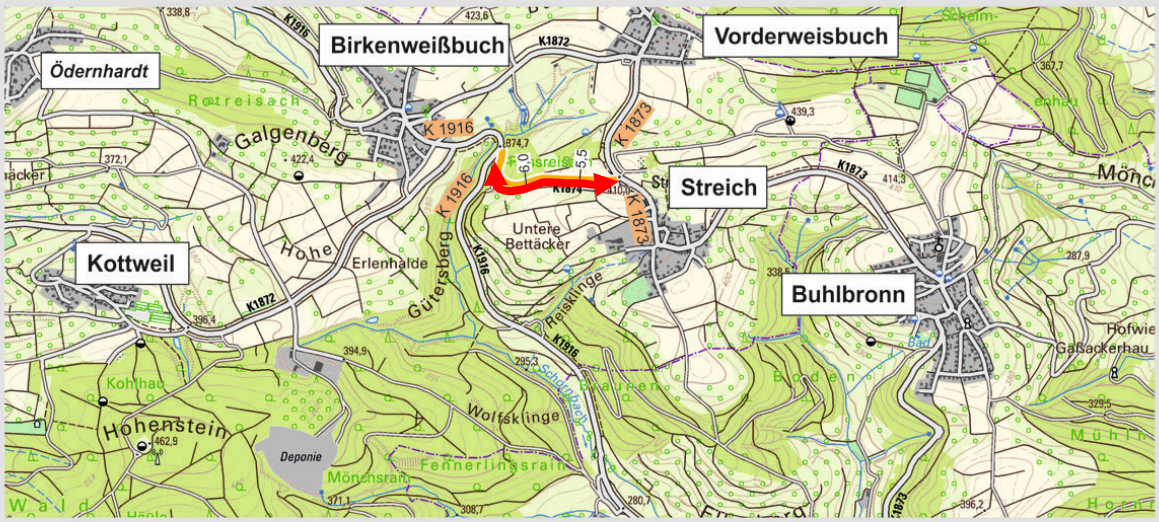


Gesamtlänge: 4,608 km

K 1906 Burgstall - Erbstetten (R_02)					
Beschreibung:	Zwischen dem Ortsausgang von Erbstetten und dem Ortseingang von Burgstall befindet sich straßenbegleitend ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Der Radweg ist Bestandteil der RadNETZ-BW Trasse und des Landesradfernweges Stromberg-Murrtal-Radweg. Der Weg ist sehr hoch frequentiert und sollte deshalb richtlinienkonform ausgebaut und in weiten Teilen auch instandgesetzt werden.				
Geometrie:	Länge: 1,0 km | Breite: 2,5 m				
DTV-Wert (gerundet):	3.400 Kfz/Tag				
Kostenschätzung	874.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten; Synergie mit Erhaltungsmaßnahme				
Umfang der Maßnahme:					
Neubau	☐	Instandsetzung	☒	Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐
Radwegenetz Rems-Murr-Kreis	☒	RadNETZ Baden-Württemberg	☒	Grunderwerb	☒

Kreisstraße 1874

K 1916 - K 1873 (Streich)





N

Gesamtlänge: 0,652 km

K 1874 Birkenweißbuch - Streich (R_03)					
Beschreibung:	Zwischen Birkenweißbuch und Streich besteht aktuell keine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur. Von Birkenweißbuch in Richtung Streich endet der straßenbegleitende Weg auf der Hälfte der Strecke. Der Neubau des Radweges stellt daher einen wichtigen Lückenschluss im kreisweiten Radwegenetz dar. Der bestehende Geh- und Radwegabschnitt muss instandgesetzt werden.				
Geometrie:	Länge: 0,7 km | Breite: 2,5 m				
DTV-Wert (gerundet):	1.300 Kfz/Tag				
Kostenschätzung:	506.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Neubau	☒	Instandsetzung	☒	Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐
Radwegenetz Rems-Murr-Kreis	☒	RadNETZ Baden-Württemberg	☐	Grunderwerb	☒

Kreisstraße 1858

Waiblingen (K 1911) - Korb (K 1912)

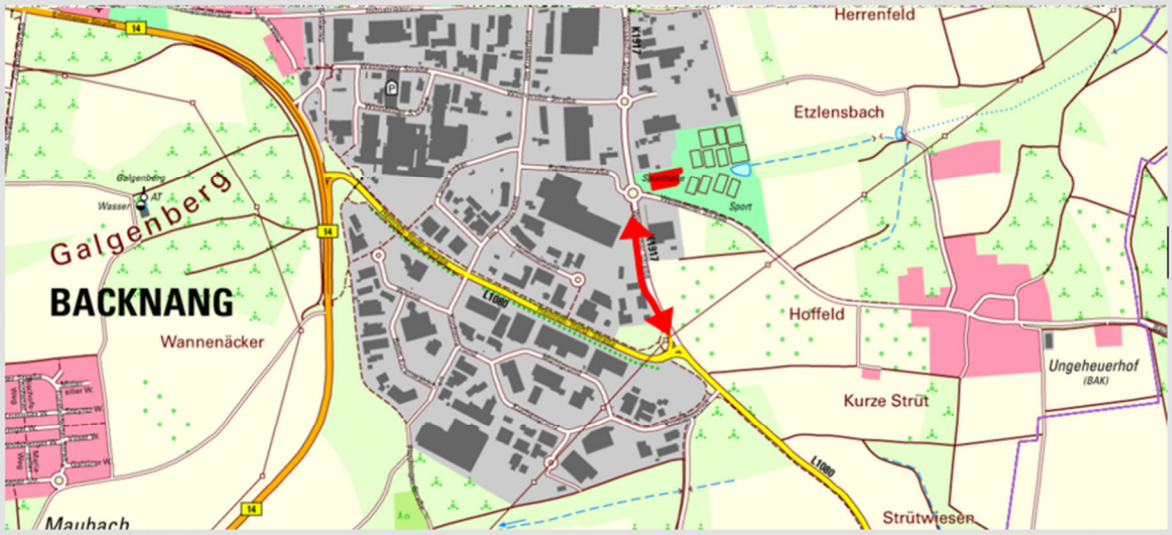


Gesamtlänge: 2,169 km

K 1858 Waiblingen - Korb (R_04)					
Beschreibung:	Der vorhandene Radweg parallel zur K1858 zwischen dem Ortsteil Waiblingen Korber Höhe und dem Ortseingang von Korb entspricht nicht der Regelbreite nach den Vorgaben der ERA. Begegnungsverkehr kann nur erschwert erfolgen. Dennoch wird der Weg von Radfahrenden stark frequentiert, da er die schnellste Verbindung zwischen Waiblingen und Korb darstellt. Im Zuge des Ausbaus ist die Aufnahme des Streckenabschnitts in das kreisweite Radwegenetz eingeplant.				
Geometrie:	Länge: 0,8 km | Breite: 2,5 m				
DTV-Wert (gerundet):	8.000 Kfz/Tag				
Kostenschätzung:	644.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis & Stadt Waiblingen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Neubau	☐	Instandsetzung	☒	Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐
Radwegenetz Rems-Murr-Kreis	☒	RadNETZ Baden-Württemberg	☐	Grunderwerb	☒

Kreisstraße 1917

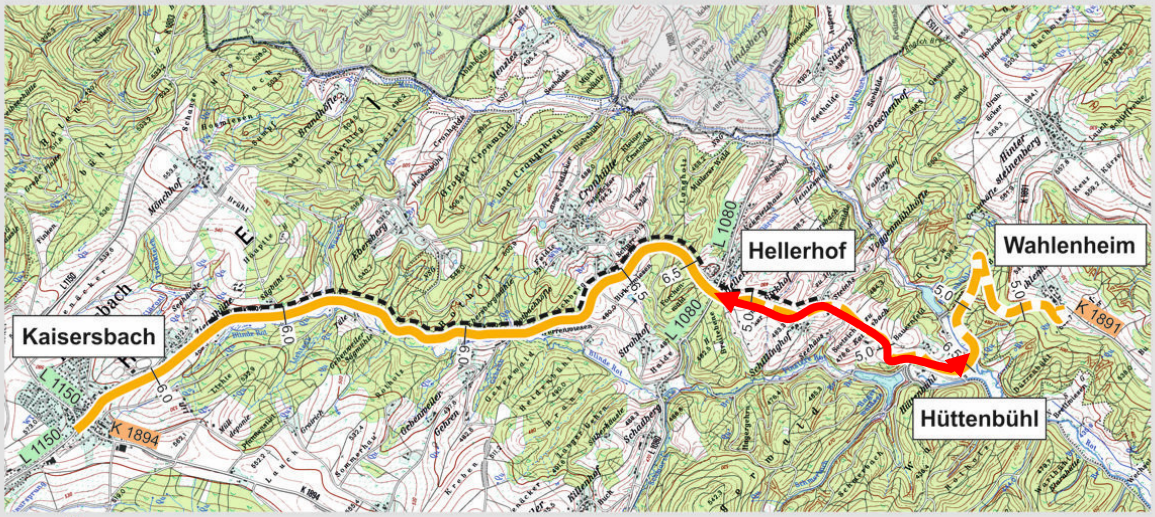
Backnang – L1080



K 1917 Backnang - Abzweigung L1080 (R_05)					
Beschreibung:	Der vorhandene Radweg parallel zur K 1917 von Backnang zur L1080 entspricht nicht den für das landkreisweite Radwegenetz vorgesehenen Regelbreiten und befindet sich auch baulich in einem schlechten Zustand. Begegnungsverkehr ist nur sehr erschwert möglich. Der Weg wird von Radfahrenden stark frequentiert.				
Geometrie:	Länge: 0,25 km | Breite: 2,5 m				
DTV-Wert (gerundet):	> 5.000 Kfz/Tag				
Kostenschätzung:	202.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Neubau	☐	Instandsetzung	☒	Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐
Radwegenetz Rems-Murr-Kreis	☒	RadNETZ Baden-Württemberg	☐	Grunderwerb	☐

Kreisstraße 1892

Kaisersbach (L 1150) - Hellershof - Hüttenbühl - Wahlenheim (K 1891)



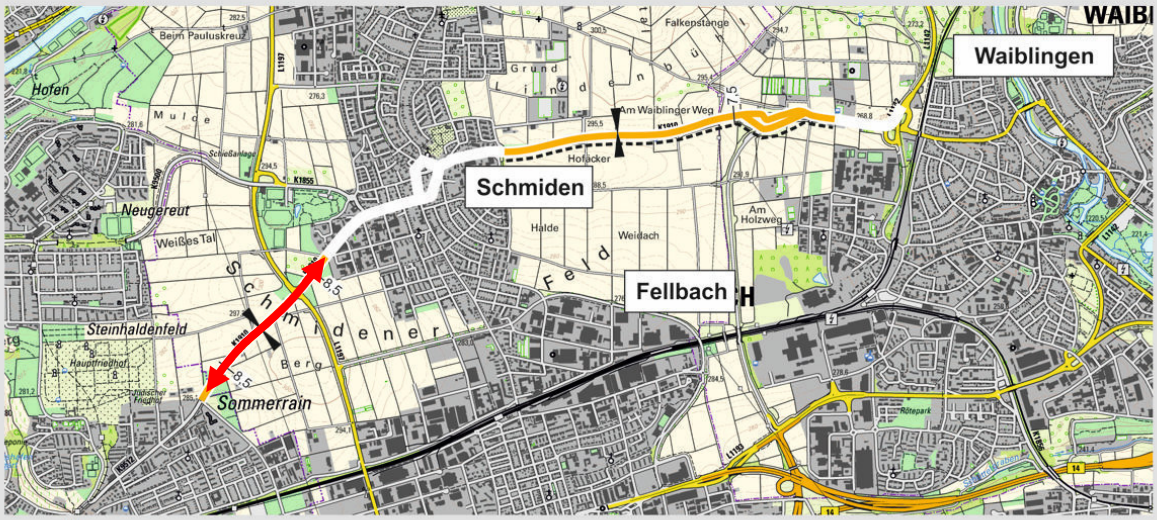


Gesamtlänge: 9,400 km

K 1892 Hüttenbühl – Hellershof (R_06)					
Beschreibung:	Zwischen dem Ortschaften Hüttenbühl (Alfdorf) und Kaisersbach besteht keine durchgängige Geh- und Radverkehrsinfrastruktur. Auf der Höhe von Hüttenbühl bestehen für den Fuß- und Radverkehr eine schlechte Einsicht in den Kurvenbereich. Durch den Neubau nördlich der K 1892 soll ein Lückenschluss zwischen den beiden Gemeinden erreicht und der Fuß- und Radverkehr parallel zur Fahrbahn gesichert geführt werden. Im Zuge der Maßnahme sollen bestehende unbefestigte Erdwege asphaltiert und der Neubau einer straßenbegleitenden Radverkehrsinfrastruktur nach den Qualitätsstandards des kreisweiten Radwegenetzes umgesetzt werden.				
Geometrie:	Länge: 1 km | Breite: 2,5 m				
DTV-Wert (gerundet):	< 2.500 Kfz/Tag				
Kostenschätzung	805.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Neubau	☒	Instandsetzung	☒	Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐
Radwegenetz Rems-Murr-Kreis	☒	RadNETZ Baden-Württemberg	☐	Grunderwerb	☒

Kreisstraße 1910

Kreisgrenze - Schmiden - Waiblingen (L 1142)

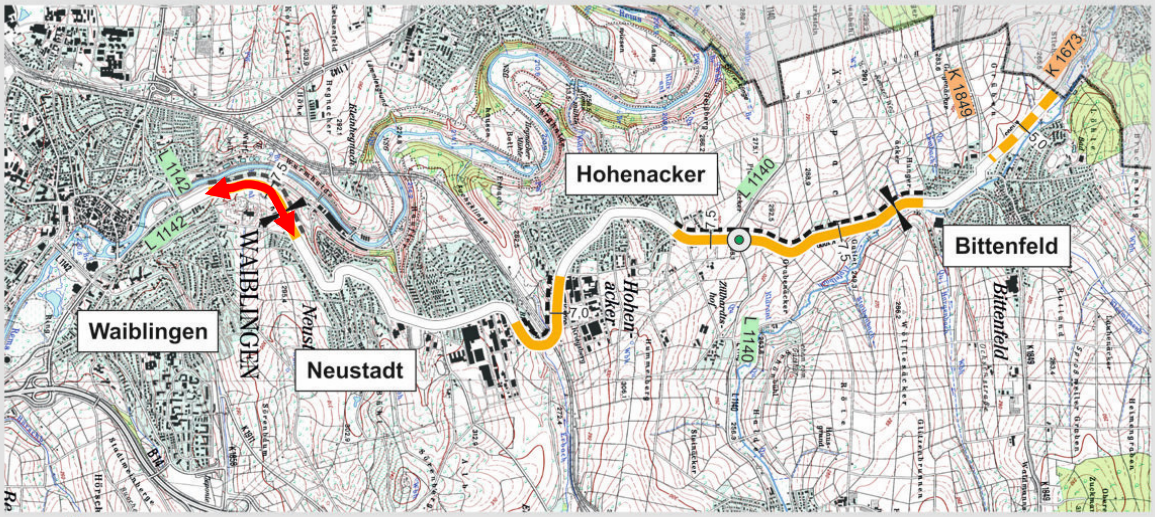


Gesamtlänge: 5,553 km

K 1910 Sommerrain – Schmiden (R_07)					
Beschreibung:	Der vorhandene Radweg führt vom Ortsausgang Fellbach-Schmiden bis zur Ortseinfahrt von Stuttgart-Sommerrain. Entlang der K 1910 besteht in diesem Abschnitt derzeit auf der Nordseite ein sehr schmaler Gehweg, welcher ehemals als Radweg ausgewiesen wurde, aber in dieser Funktion aufgrund der geringen Breite und Oberflächenbeschaffenheit nicht mehr nutzbar ist. Dennoch wird er von Radfahrern weiterhin befahren, weil die alternative Radwegverbindung aus verschiedenen Gründen unattraktiv ist. Für eine sichere Nutzung soll der bestehende Weg als Geh- und Radweg ausgebaut werden.				
Geometrie:	Länge: 1,3 km | Breite: 2,5 m				
DTV-Wert (gerundet):	19.600 Kfz/Tag				
Kostenschätzung:	892.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Fellbach				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Neubau	☐	Instandsetzung	☒	Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐
Radwegenetz Rems-Murr-Kreis	☒	RadNETZ Baden-Württemberg	☐	Grunderwerb	☒

Kreisstraße 1909

Waiblingen (L 1142) - Neustadt - Hohenacker - Bittenfeld -Kreisgrenze



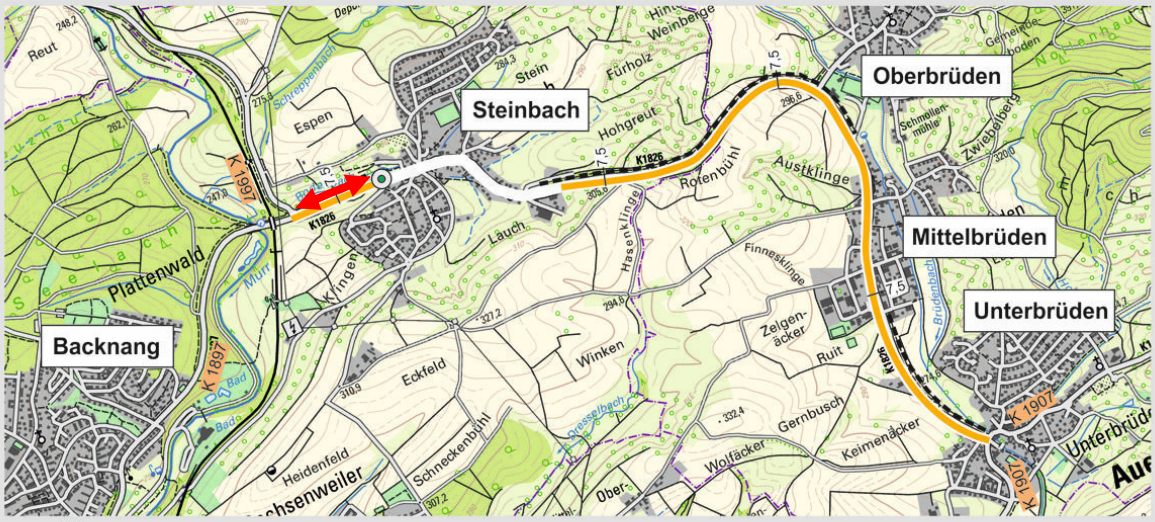


Gesamtlänge: 8,193 km

K 1909 Waiblingen – Neustadt (R_08)					
Beschreibung:	Aktuell führt zwischen Waiblingen und dem Ortsteil Neustadt entlang der K 1909 ein straßenbegleitender Weg mit einer Breite von 1,5 Meter. Der Weg wird von vielen Radfahrenden genutzt, entspricht aber nicht den Anforderungen des kreisweiten Radwegenetzes. Der Weg ist die schnellste Verbindung zwischen dem Ortskern von Waiblingen und dem Teilort Neustadt.				
Geometrie:	Länge: 0,75 km | Breite: 2,5 m				
DTV-Wert (gerundet):	10.000 Kfz/Tag				
Kostenschätzung:	920.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Waiblingen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten; Synergie mit Erhaltungsmaßnahme				
Umfang der Maßnahme:					
Neubau	☐	Instandsetzung	☒	Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☒	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐
Radwegenetz Rems-Murr-Kreis	☒	RadNETZ Baden-Württemberg	☐	Grunderwerb	☒

Kreisstraße 1826

Steinbach (K 1897) - Oberbrüden - Unterbrüden (K 1907)





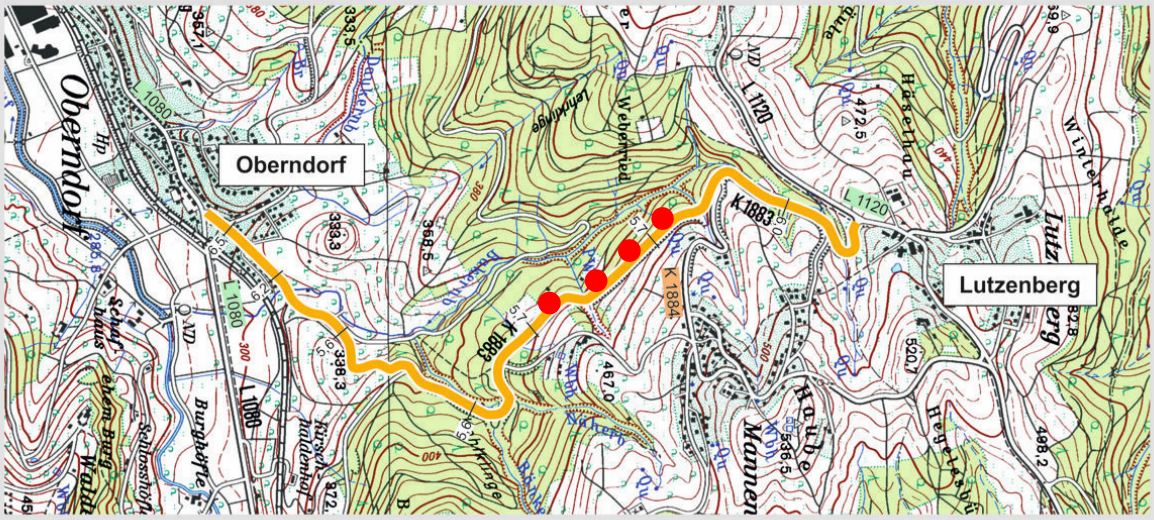
Gesamtlänge: 4,455 km

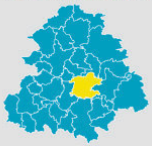
K 1826 Steinbach bis Abzweigung K 1897 (R_09)					
Beschreibung:	Entlang der K 1826 von Backnang nach Steinbach verläuft ein straßenbegleitender Weg, der für die gemeinsame Nutzung durch den Rad- und Fußverkehr zu schmal ist. Zudem befindet sich der Weg in einem schlechten Zustand. Der Weg soll auf eine Breite von 2,50 Meter ausgebaut werden. Zudem wird die Überleitung des Radverkehrs auf die Straße am Ortseingang von Steinbach angepasst.				
Geometrie:	Länge: 0,4 km | Breite: 2,5 m				
DTV-Wert (gerundet):	7.800 Kfz/Tag				
Kostenschätzung:	345.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Waiblingen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten; Synergie mit Erhaltungsmaßnahme				
Umfang der Maßnahme:					
Neubau	☐	Instandsetzung	☒	Verbreiterung	☒
Entwässerung	☒	Passive Schutzeinrichtungen	☐	Instandsetzung- oder Neubau von Ing. Bauwerken	☐
Radwegenetz Rems-Murr-Kreis	☒	RadNETZ Baden-Württemberg	☐	Grunderwerb	☒

2.5. Rutschungen

Kreisstraße 1883

Oberndorf (L 1080) - L1120 (Lutzenberg)



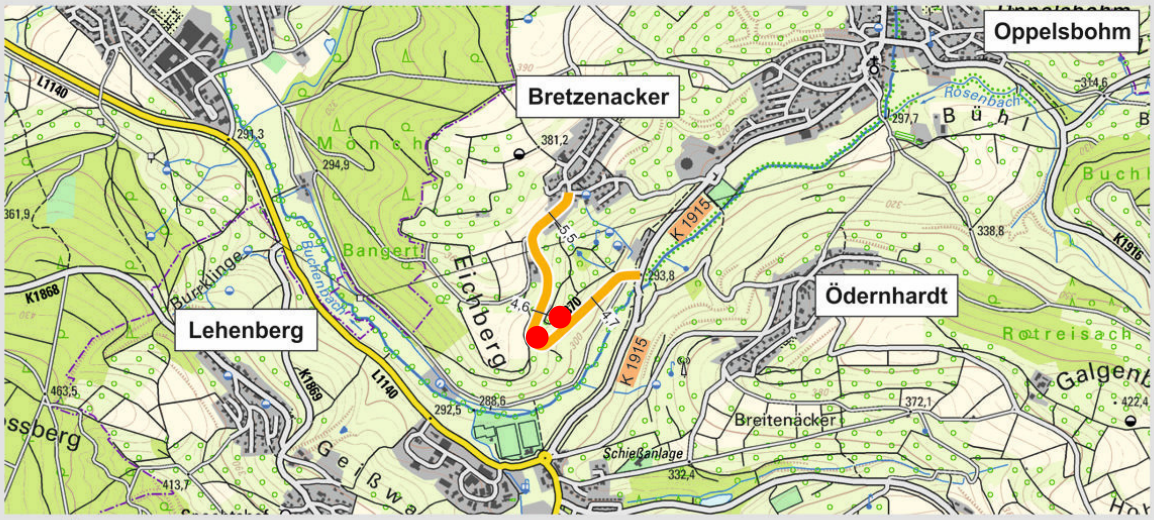


Gesamtlänge: 2,981 km

K 1883 Oberndorf – Mannenberg (U_01)	
Beschreibung:	Die K 1883 verläuft von der L 1080 in Oberndorf bis an die L 1120 in Lutzenberg. Auf dem Streckenabschnitt haben sich vier talseitige Rutschungen sowie Ausspülungen ereignet. Eine der Rutschungen besteht bereits seit dem Jahr 2022. Aufgrund der Rutschungen war die Kreisstraße zunächst vollgesperrt. Im Juli 2024 wurden Sofortmaßnahmen, welche weiteren Wassereintritt vermeiden sollen, durchgeführt. Auch wurden alle Hindernisse von der Strecke geräumt. Gemäß dem jüngsten geologischen Gutachten konnte die Kreisstraße mit einer Tonnagebeschränkung auf 7,5 Tonnen für eine Fahrrichtung freigegeben werden (Einbahnregelung). Der Verkehr wird hangseitig geführt und durch Betonleitwände sowie Baken abgesichert.
Aktueller Zustand	Beschränkte Verkehrsführung in beide Richtungen mit mobiler Signalanlage
Geometrie:	4 talseitige Rutschungen | Länge: 15 m, 2x 30 m, 40 m
Kostenschätzung:	3.000.000 Euro
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis
ÖPNV:	Betroffen
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten

Kreisstraße 1870

K 1915 - Bretzenacker

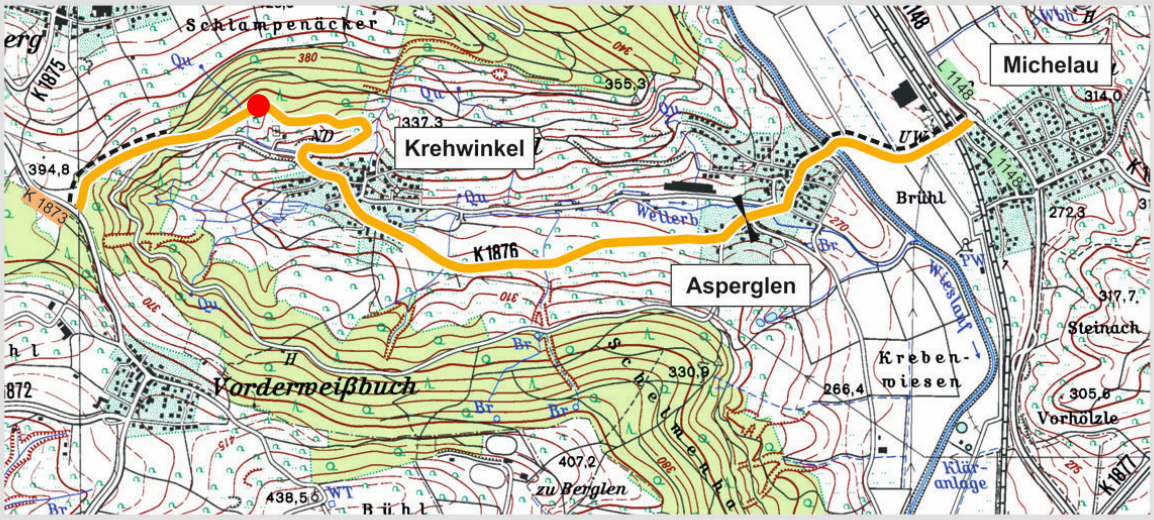


Gesamtlänge: 1,123 km

K 1870 Bretzenacker – Abzweigung K 1915 (U_02)	
Beschreibung:	Die K 1870 verläuft von Berglen-Bretzenacker bis zur K 1915. Auf dem Streckenabschnitt wurden zwei tal- und hangseitige Rutschungen festgestellt, die zunächst eine Vollsperrung der Strecke erforderlich machten. Zur Umsetzung von Sofortmaßnahmen und zur dauerhaften Sicherung wurde ein geologisches Gutachten erstellt. Auf Grundlage des Gutachtens wurde die Strecke geräumt und die Bruchkanten mittels Leitschwellen sowie Kaltasphalt vor weiteren Schäden gesichert. Ein Rutschungskörper wurde von der SM provisorisch verfüllt. Durch die Maßnahmen ist die Straße aktuell halbseitig befahrbar (Fahrtrichtung K 1915 – Bretzenacker). Die Rutschung soll mittels eines Neuaufbaus des Straßenkörpers in Verbindung mit bewehrter Erde und Geogitter wieder instandgesetzt werden.
Aktueller Zustand	Halbseitig Befahrbar - Einbahnregelung
Geometrie:	Eine Rutschung | Länge: ca. 20 m
Kostenschätzung:	750.000 Euro
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis
ÖPNV:	Betroffen
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten

Kreisstraße 1876

K 1873 - Krehwinkel - Asperglen - Michelau (L 1148)

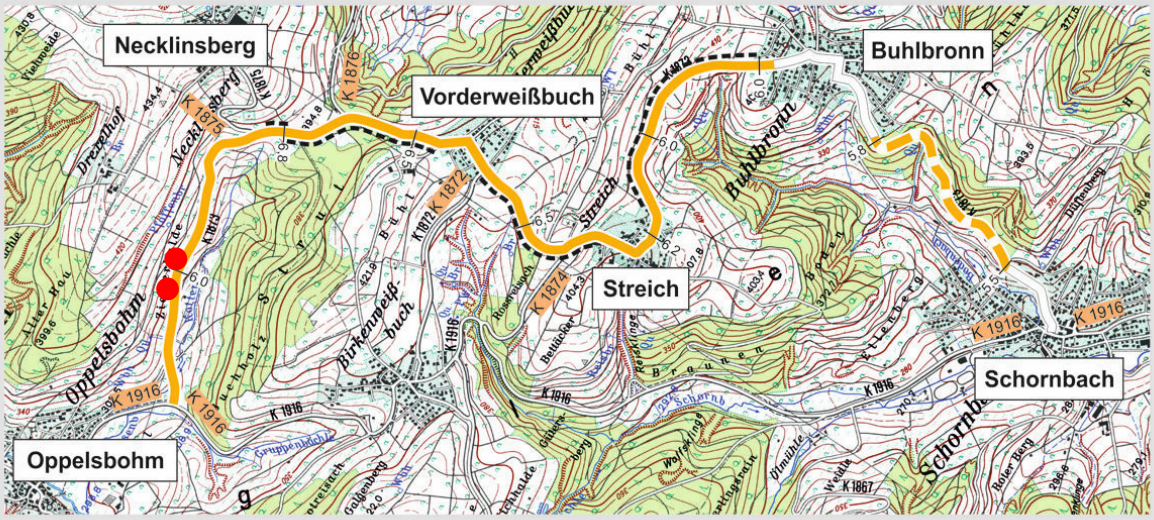


Gesamtlänge: 3,728 km

K 1876 Abzweigung 1873 – Krehwinkel (U_03)	
Beschreibung:	Die K 1876 verläuft vom Anschluss an die K 1873 bis zum Anschluss an die L 1148 in Michelau. Westlich von Krehwinkel ist eine hangseitige Rutschung aufgetreten. Als Sofortmaßnahmen wurde die Böschung profiliert. Die Kreisstraße ist derzeit halbseitig gesperrt.
Aktueller Zustand	Halbseitig gesperrt
Geometrie:	eine Rutschung / Länge: 50 m
Kostenschätzung:	600.000 Euro
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis
ÖPNV:	Betroffen | Buslinie 229
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten

Kreisstraße 1873

K 1916 - Vorderweißbuch - Streich - Buhlbronn - Schornbach





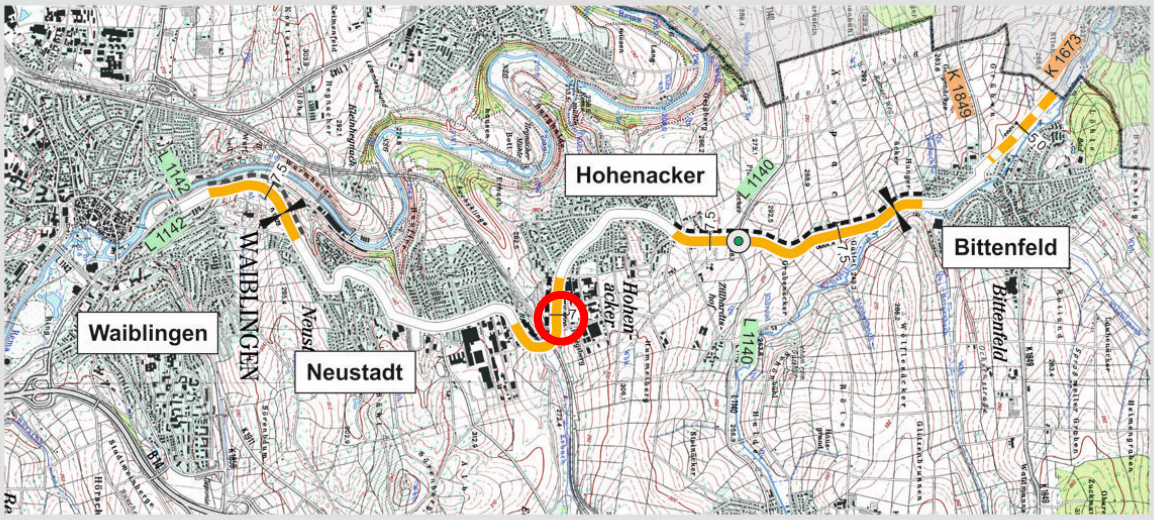
Gesamtlänge: 6,896 km

K 1873 Abzweigung Necklingsberg - K 1916 (U_04)	
Beschreibung:	Die K 1873 verläuft vom Anschluss an die K 1916 in Schornbach bis zum Anschluss an die K 1916 zwischen Birkenweißbuch und Oppelsbohm. Auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Anschluss an die K 1875 und dem Anschluss an die K 1916 in Richtung Oppelsbohm wurden zwei hangseitige Rutschungen festgestellt. Auf Grundlage eines Gutachtens wurden Sofortmaßnahmen umgesetzt. Aufgrund anhaltender Bewegung im Hang sind weitere Sofortmaßnahmen nicht auszuschließen. Eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit besteht jedoch nicht.
Aktueller Zustand	Keine Beeinträchtigung
Geometrie:	zwei Rutschungen | Länge:10 m u. 20 m
Kostenschätzung:	800.000 Euro
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis
ÖPNV:	Betroffen
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten

2.6. Haltestellen

Kreisstraße 1909

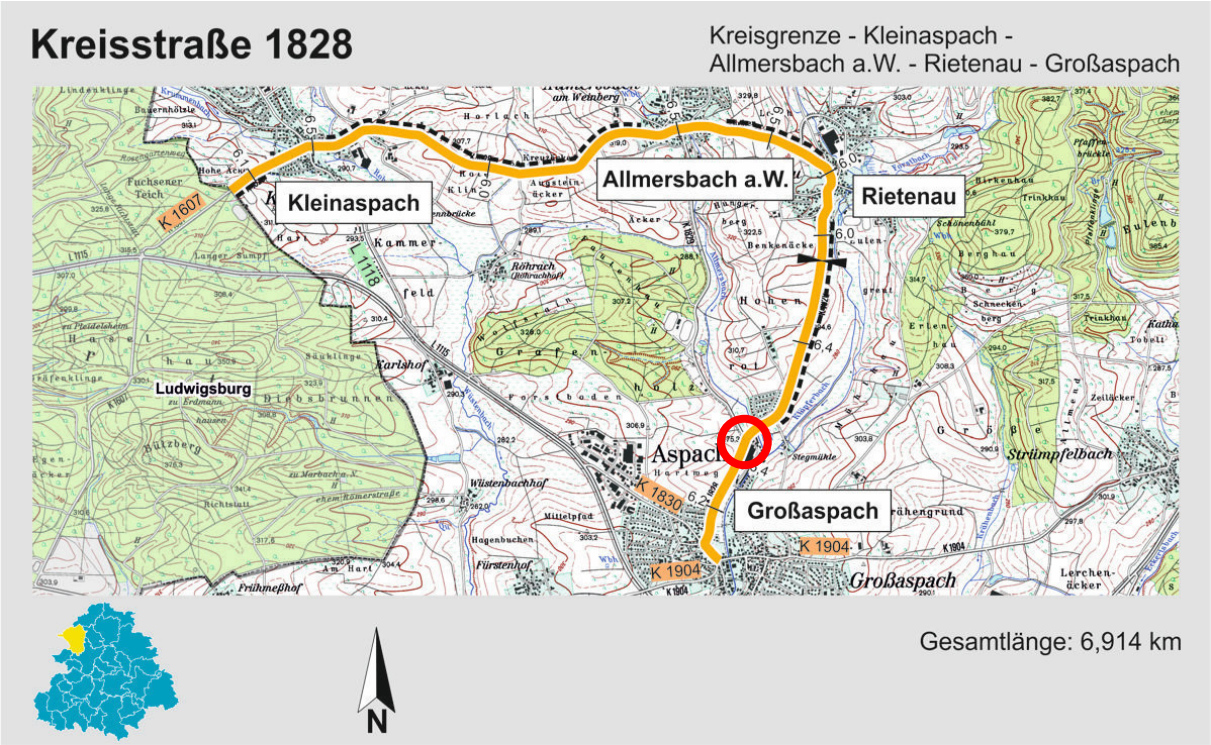
Waiblingen (L 1142) - Neustadt - Hohenacker - Bittenfeld -Kreisgrenze





Gesamtlänge: 8,193 km

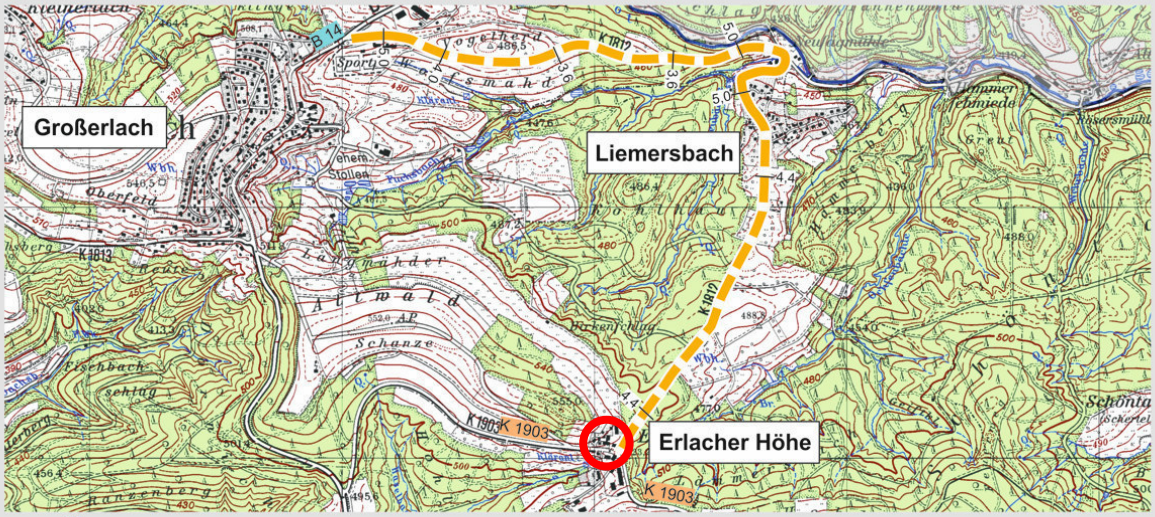
K 1909 Hohenacker – Haltestelle Kriegsberg (H_01 und H_02)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1909 führt von der Abzweigung der L 1142 in Waiblingen über Neustadt - Hohenacker - Waiblingen-Bittenfeld bis zur Kreisgrenze zum Landkreis Ludwigsburg. Die vorhandenen Busbuchten sollen barrierefrei umgebaut werden.				
Geometrie:	Diagonal gegenüberliegend				
Gesamtkosten:	230.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Waiblingen				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☒	Bushalt	☐	Buskap	☐



K 1828 Großaspach – Haltestelle Hohrot (H_03 und H_04)					
Beschreibung:	Die K 1828 verläuft nordöstlich der B 328 von Großaspach über Allmersbach am Weinberg bis Kleinaspach. Die vorhandenen Bushaltestellen sollen barrierefrei umgebaut werden.				
Geometrie:	Diagonal gegenüberliegend				
Gesamtkosten:	290.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☒	Bushalt	☒	Buskap	☐

Kreisstraße 1812

Großerlach (B 14) - Liemersbach - Erlacher Höhe (K 1903)

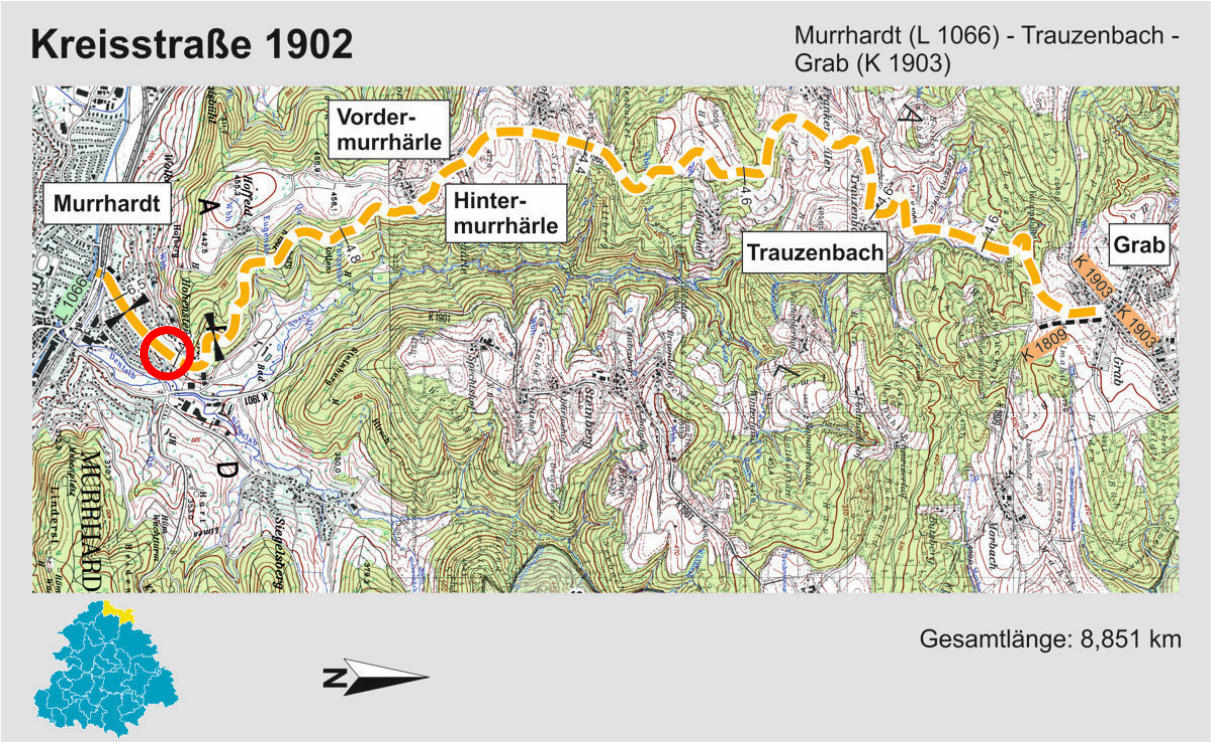






Gesamtlänge: 3,718 km

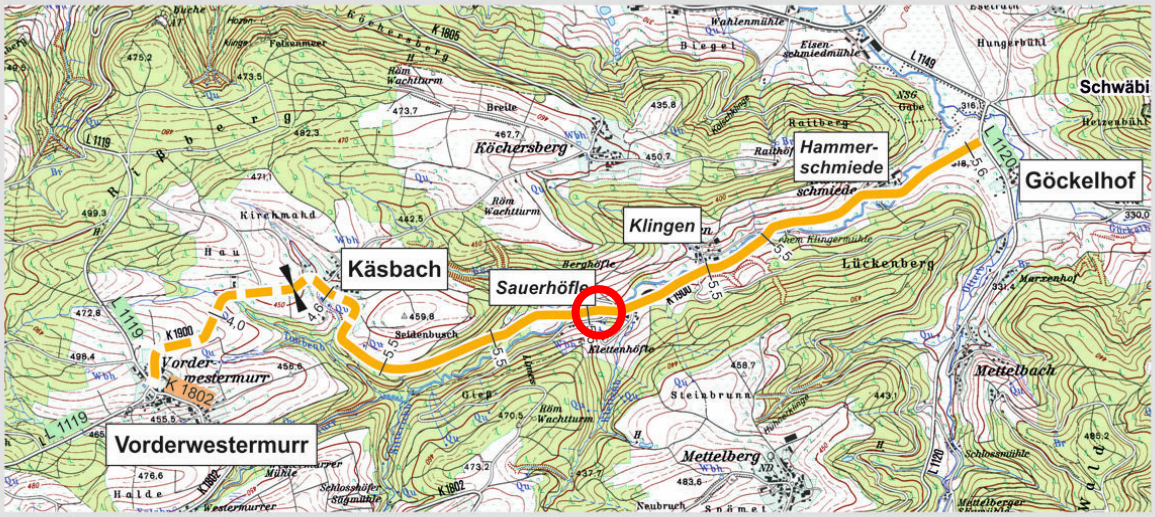
K 1812 Großerlach – Haltestelle Erlach (H_05 und H_06)					
Beschreibung:	Die K 1812 verläuft vom Anschluss an die K 1903 auf der Erlacher Höhe bis zur B 14 bei Liemersbach. Die vorhandenen Haltestellen sollen barrierefrei gestaltet werden.				
Geometrie:	Diagonal gegenüberliegend				
Gesamtkosten:	110.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☐	Bushalt	☒	Buskap	☐



K 1902 Murrhardt – Haltestelle Robert-Franck-Straße (H_07 und H_08)					
Beschreibung:	Die K 1902 verläuft vom Anschluss an die L 1066 in Murrhardt bis zum Anschluss an die K 1809 bei Grab. Die bestehenden Bushaltestellen sollen barrierefrei umgebaut werden. Umfangreicher Umbau, da derzeit keine Bushaltestellen mit Aufhaltsbereich vorhanden.				
Geometrie:	Haltestellen gegenüberliegend				
Gesamtkosten:	180.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☐	Bushalt	☒	Buskap	☐

Kreisstraße 1900

Vorderwestermurr - (L 1119 / K 1802) - Käsbach - L 1120 (Göckelhof)





N

Gesamtlänge: 5,226 km

K 1900 Murrhardt – Haltestelle Sauerhöfle (H_09)					
Beschreibung:	Die K 1900 verläuft vom Anschluss an die L 1120 bei Göckelhof bis zum Anschluss an die L 1119 / K 1802 bei Vorderwestermurr. Die bestehende Bushaltestelle soll barrierefrei umgebaut werden.				
Geometrie:	Einzelhaltestelle				
Gesamtkosten:	30.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☐	Bushalt	☒	Buskap	☐

Kreisstraße 1903

B 14 (Großerlach) - Grab - Schönbronn - Kreisgrenze

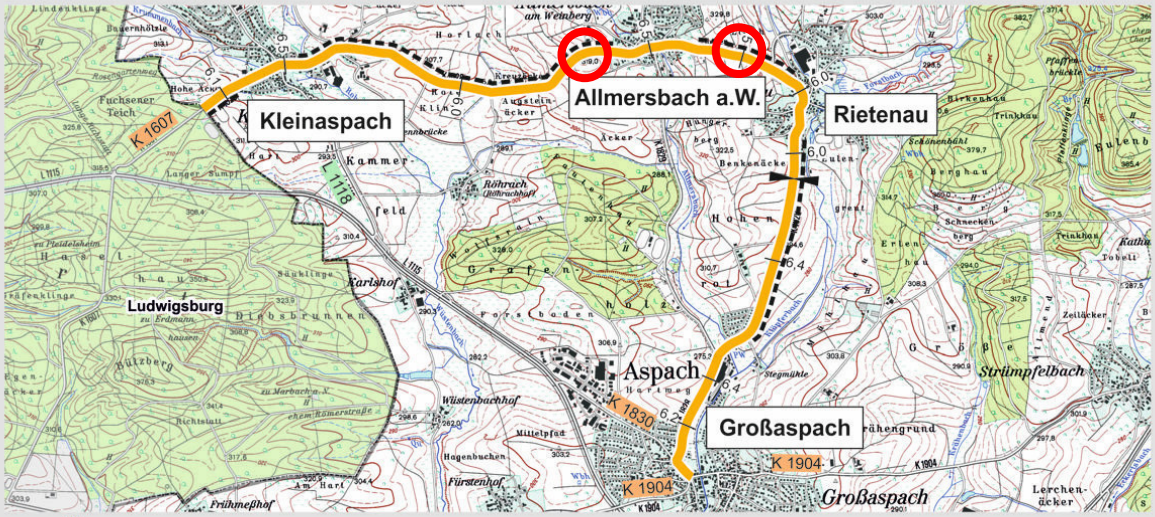


Gesamtlänge: 7,124 km

K 1903 Grab – Haltestelle Hohenbrach (H_10 und H_11)					
Beschreibung:	Die K 1903 verläuft von der B 14 kurz vor Großerlach über Grab und Schönbronn bis zur Kreisgrenze. Vorgesehen ist der Umbau der bestehenden Haltestellen zur Busbucht oder einem Bushalt.				
Geometrie:	Einzelhaltestellen				
Gesamtkosten:	130.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☒	Bushalt	☒	Buskap	☐

Kreisstraße 1828

Kreisgrenze - Kleinaspach -
Allmersbach a.W. - Rietenau - Großaspach





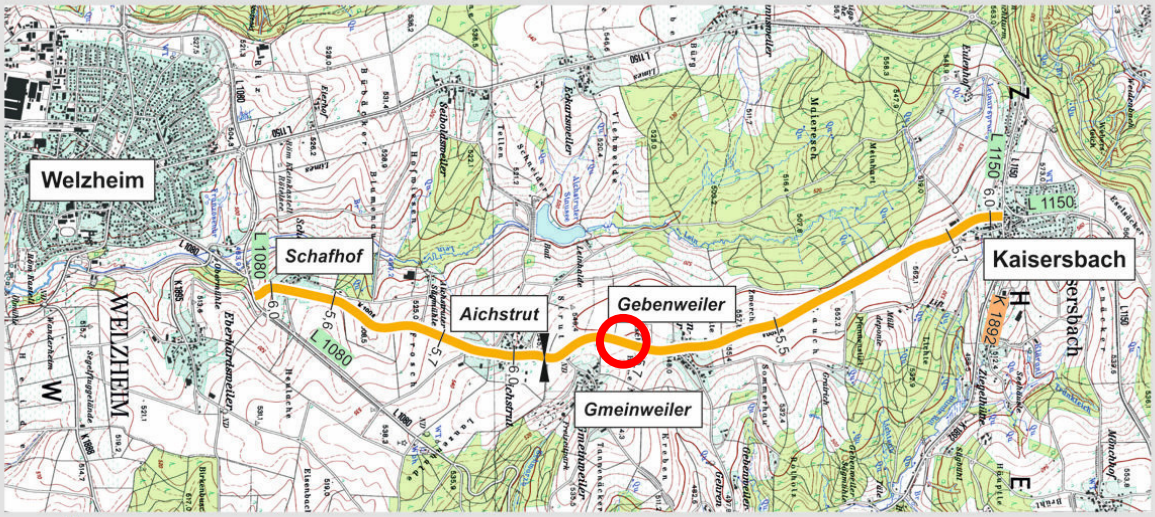
N

Gesamtlänge: 6,914 km

K 1828 Allmersbach am Weinberg (H_12 und H_13)					
Beschreibung:	Die K 1828 verläuft nordöstlich der L 1115 von Großaspach über Allmersbach am Weinberg bis Kleinaspach. Vorgesehen ist der barrierefreie Umbau der bestehenden Haltestellen zur Busbucht und Bushalt.				
Geometrie:	Einzelhaltestellen				
Gesamtkosten:	120.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☒	Bushalt	☐	Buskap	☐

Kreisstraße 1894

L 1080 - Schafhof - Aichstrut - Gebenweiler - Kaisersbach (K 1892)



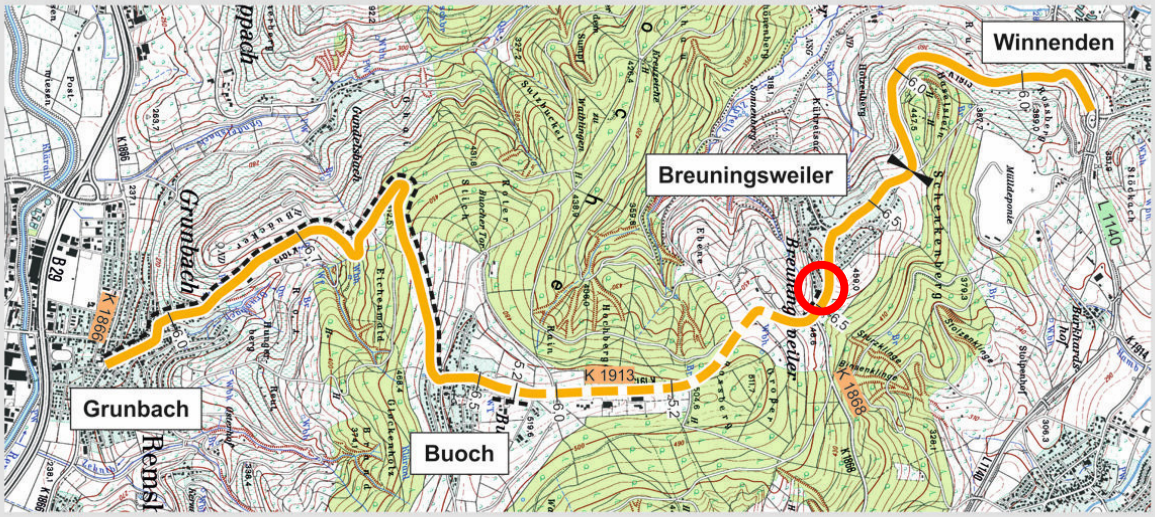


Gesamtlänge: 5,273 km

K 1894 Kaisersbach – Haltestelle Gmeinweiler (H_14 und H_15)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1894 führt von der Einmündung in die Landesstraße L 1080 bei Welzheim über Schafhof – Aichstrut – Gebenweiler bis zur Einmündung in die Kreisstraße K 1892 in Kaisersbach. Der Fahrbahnbelag von der Einmündung in die Landesstraße L 1080 bis zum Ortsende von Aichstrut befindet sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Die Haltestellen befinden sich direkt am Schwabenpark. Sie sollen weiterhin als Busbucht eingerichtet werden. Hier soll auch gleichzeitig ein Fußgängerkonzept mit der Gemeinde geplant und umgesetzt werden.				
Geometrie:	Diagonal gegenüberliegend				
Gesamtkosten:	300.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Landratsamt Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Synergie mit Anbindung Schwabenpark; Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☒	Bushalt	☐	Buskap	☐

Kreisstraße 1913

Winnenden (L 1140) - Grunbach (K 1866)



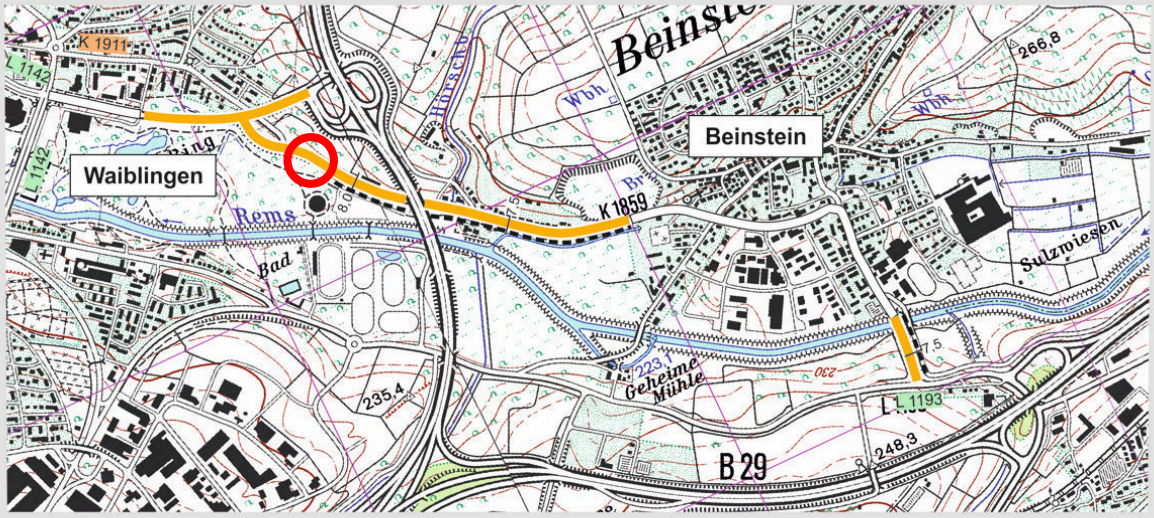


Gesamtlänge: 8,617 km

K 1913 Breuningsweiler – Haltestelle Buocher Straße (H_16)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1913 führt von der Einmündung in die Kreisstraße K 1866 bei Grunbach über Buoch – Breuningsweiler bis zur Einmündung in die Landesstraße L 1140 bei Winnenden. Die bestehende Bushaltestelle Richtung Bouch soll barrierefrei als Bushalt umgebaut werden.				
Geometrie:	Einzelhaltestelle				
Gesamtkosten:	40.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Winnenden				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☐	Bushalt	☒	Buskap	☐

Kreisstraße 1859

Waiblingen (L 1142/K 1911) - Beinstein - L 1193





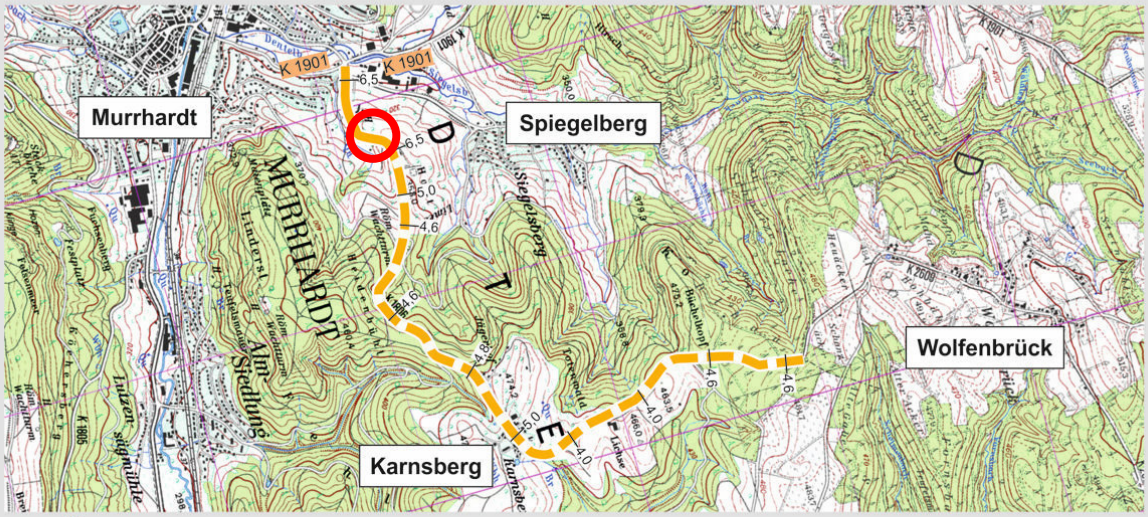


Gesamtlänge: 3,077 km

K 1859 Waiblingen – Haltestelle Rundsporthalle (H_17 und H_18)					
Beschreibung:	Die K 1859 verläuft vom Anschluss an die B 14 bis zum Anschluss an die L 1193 in Waiblingen-Beinstein. Die bestehenden Busbuchten sollen hier im Bereich der Rundsporthalle barrierefrei umgebaut werden.				
Geometrie:	Diagonal gegenüberliegend				
Gesamtkosten:	230.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Waiblingen				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten; Synergie mit Erhaltungsmaßnahme				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☒	Bushalt	☐	Buskap	☐

Kreisstraße 1806

Murrhardt (K 1901) - Karnsberg - Kreisgrenze







Gesamtlänge: 3,997 km

K 1806 Murrhardt – Haltestelle Jugendherberge (H_19)					
Beschreibung:	Die K 1806 verläuft von der K 1901 in Murrhardt über Karnsberg bis zur Kreisgrenze an die K 2609 bei Wolfenbrück im Landkreis Schwäbisch Hall. Die Bushaltestelle liegt an der Eugen-Nägele-Jugendherberge.				
Geometrie:	einseitig				
Gesamtkosten:	85.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☐	Bushalt	☒	Buskap	☐

Kreisstraße 1904

Großaspach (L 1124) - Strümpfelbach (B14)





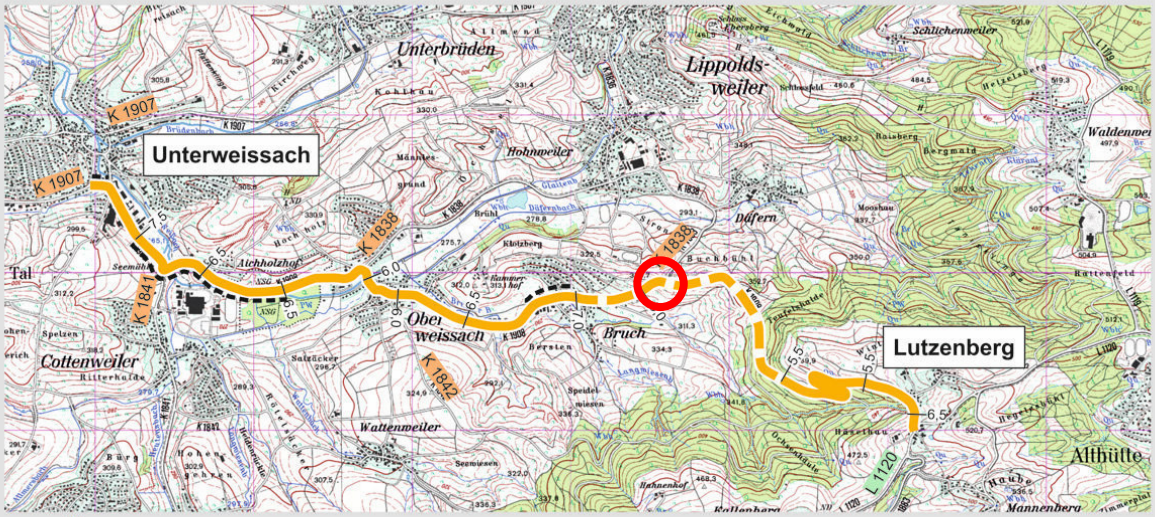
N

Gesamtlänge: 3,985 km

K 1904 Großaspach – Haltestelle Marbacher Str. (H_20 und H_21)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1904 verläuft vom Anschluss an die B 328 bei Aspach-Großaspach über Strümpfelbach bis zum Anschluss an die B 14. Die Haltestellen liegen auf der Marbacher Str. in Richtung Fürstenhof und Richtung Klöpferbach.				
Geometrie:	Diagonal gegenüberliegend				
Gesamtkosten:	130.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☐	Bushalt	☒	Buskap	☐

Kreisstraße 1908

Unterweissach (K 1907) - Oberweissach - Bruch - Lutzenberg (L 1120)





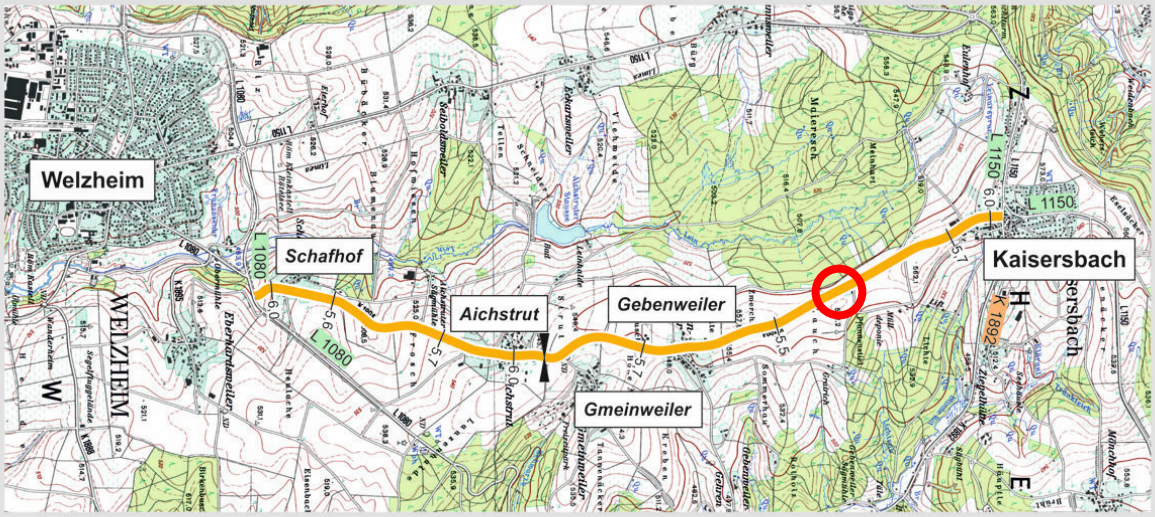
N

Gesamtlänge: 6,942 km

K 1908 Bruch – Haltestelle Kelter (H_22 und H_23)					
Beschreibung:	Die K 1908 verläuft vom Anschluss an die K 1907 in Unterweissach bis zum Anschluss an die L 1120 in Lutzenberg. Die kurz nach der Ortsausfahrt Bruch in Richtung Lutzenberg liegenden Haltestellen sollen barrierefrei umgebaut werden.				
Geometrie:	Diagonal gegenüberliegend				
Gesamtkosten:	165.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Stadt Backnang				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☐	Bushalt	☒	Buskap	☐

Kreisstraße 1894

L 1080 - Schafhof - Aichstrut - Gebenweiler - Kaisersbach (K 1892)





Gesamtlänge: 5,273 km

K 1894 Kaisersbach – Haltestelle Grairich (H_24)					
Beschreibung:	Die Kreisstraße K 1894 führt von der Einmündung in die Landesstraße L 1080 bei Welzheim über Schafhof – Aichstrut – Gebenweiler bis zur Einmündung in die Kreisstraße K 1892 in Kaisersbach. Hier soll die Einzelhaltestelle in Richtung Schafhof barrierefrei umgebaut werden.				
Geometrie:	einseitig				
Gesamtkosten:	85.000 Euro				
Verkehrsbehörde:	Rems-Murr-Kreis				
ÖPNV:	Betroffen				
Besonderheiten:	Förderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten				
Umfang der Maßnahme:					
Busbucht	☐	Bushalt	☒	Buskap	☐

3. Anlagen

Übersichtslageplan

Priorisierung Erhaltung

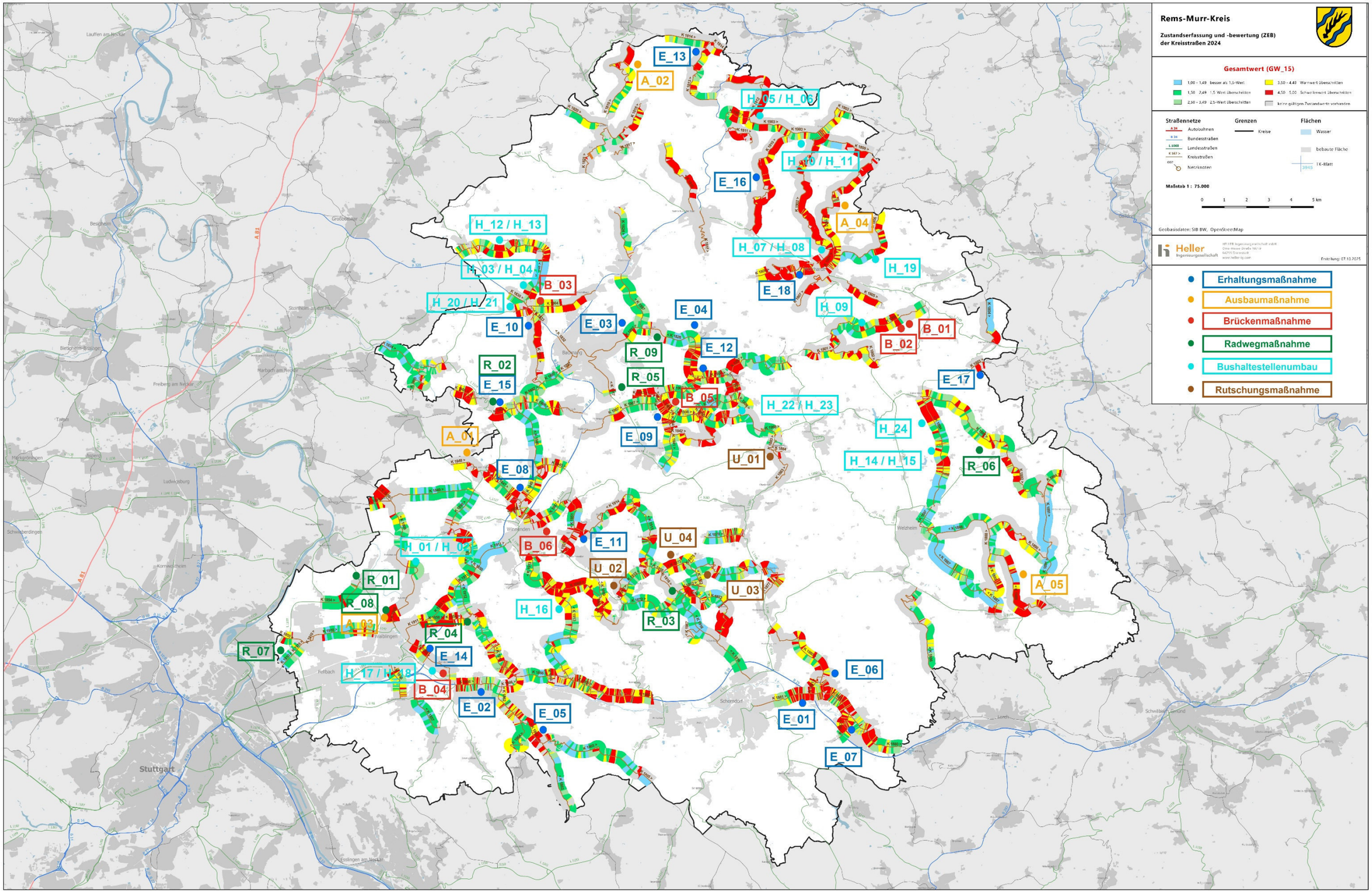
Priorisierung Ausbau

Priorisierung Bauwerke

Priorisierung Radwege

Priorisierung Rutschungen

Priorisierung Haltestellen


Rems-Murr-Kreis
Zustandserfassung und -bewertung (ZEB)
der Kreisstraßen 2024
Gesamtwert (GW_15)
1,00 - 1,49 besser als 1,5-Wert
1,50 - 2,49 1,5 Wert überschritten
2,50 - 3,49 2,5-Wert überschritten
3,50 - 4,49 Warnwert überschritten
4,50 - 5,00 Schadenswert überschritten
keine gültigen Zustandswerte vorhanden
Straßennetze
Autobahnen
Bundesstraßen
Landesstraßen
Kreisstraßen
Netzknoten
Grenzen
Kreise
Flächen
Wasser
bebaute Fläche
TK-Blatt
Maßstab 1 : 75.000
0 1 2 3 4 5 km
Geobasisdaten: SIB BW, OpenStreetMap
Heller Ingenieurgesellschaft
Erstellung: 07.10.2025
Erhaltungsmaßnahme
Ausbaumaßnahme
Brückenmaßnahme
Radwegmaßnahme
Bushaltestellenumbau
Rutschungsmaßnahme
E_13
A_02
H_05 / H_06
H_10 / H_11
E_16
A_04
H_12 / H_13
H_07 / H_08
H_19
H_03 / H_04
B_03
E_18
H_20 / H_21
E_10
E_03
E_04
H_09
B_01
B_02
E_12
R_09
R_02
E_15
R_05
E_17
B_05
H_22 / H_23
A_01
H_24
E_09
U_01
H_14 / H_15
R_06
E_08
H_01 / H_02
B_06
E_11
U_04
U_02
U_03
A_05
R_01
R_08
H_16
R_03
R_04
R_07
E_14
E_06
H_17 / H_18
B_04
E_02
E_05
E_01
E_07

Lfd Nr.	Straße	Streckenabschnitt	förder-fähig*	geschätzte Projektkosten
				[€]
Erhaltung				
E_01	K1881	Wasenstraße Urbach	-	1.200.000
E_02	K1866	L1193 bis Viadukt Endersbach	-	600.000
E_03	K1897	Backnang bis Abzweigung K 1826	-	400.000
E_04	K1826	Steinbach bis Abzweigung K 1897	-	800.000
E_05	K1865	Ortsdurchfahrt Schnait	-	280.000
E_06	K1880	Ortsdurchfahrt Urbach	-	350.000
E_07	K1882	Ortsdurchfahrt Plüderhausen	-	300.000
E_08	K1847	Ortsdurchfahrt Leutenbach	-	200.000
E_09	K1908	Ortsdurchfahrt Unterweissach	-	300.000
E_10	K1831	Oberschöntal bis B 328	-	650.000
E_11	K1914	Abzweigung K 1851 bis Baach	-	380.000
E_12	K1907	Unterweissach bis Unterbrüden	-	200.000
E_13	K1813	Altfürstenhütte bis Abzweigung K 1814	-	380.000
E_14	K1859	Waiblingen bis Beinstein	-	320.000
E_15	K1906	Burgstall bis Erbstetten	-	280.000
E_16	K1810	Eschenstruet bis Hohenbrach	-	720.000
E_17	K1803	L 1150 Abzweigung - Kreisgrenze Altersberg	-	390.000
E_18	K1808	Ortsdurchfahrt Murrhardt	-	630.000
				8.380.000

* Zum Zeitpunkt der Erstellung des MKR 2026-2029

Lfd Nr .	Straße	Streckenabschnitt	förder-fähig*	geschätzte Projektkosten
				[€]
Ausbau				
A_01	K 1848	Ortsdurchfahrt Gollenhof	x	1.800.000
A_02	K 1819	Vorderbüchelberg - Kreisgrenze	x	1.200.000
A_03	K 1909	Waiblingen – Mitte mit Radweg	x	700.000
A_04	K 1901	Steinberg	x	1.900.000
A_05	K 1889	Leinecksmühle - Brend	x	2.000.000
				7.600.000

* Zum Zeitpunkt der Erstellung des MKR 2026-2029

Lfd Nr.	Straße	BW-Nr.	Streckenabschnitt	förder-fähig*	geschätzte Projektkosten
					[€]
Bauwerke					
B_01	K 1900	7023-521	Murrbrücke bei Klingen	-	450.000
B_02	K 1900	7023-522	Murrbrücke bei Klingen	-	450.000
B_03	K 1904	7022-550	Klöpferbachbrücke Großaspach	x	1.200.000
B_04	K 1859	7121-612C	Rialtobrücke Beinstein	x	400.000
B_05	K 1907	7023-551	Brüdenbachbrücke Unterweissach	x	490.000
B_06	K 1847	7122-545	Buchenbachbrücke Winnenden	x	480.000
					3.470.000

* Zum Zeitpunkt der Erstellung des MKR 2026-2029

Lfd Nr.	Straße	Streckenabschnitt	förder-fähig*	geschätzte Projektkosten
				[€]
Radwege				
R_01	RS 8	Waiblingen – Hegnach - Kreisgrenze	x	5.700.000
R_02	K 1906	Burgstall - Erbstetten	x	874.000
R_03	K 1874	Birkenweißbuch - Streich	x	506.000
R_04	K 1858	Waiblingen - Korb	x	644.000
R_05	K 1917	Backnang – L1080	x	202.000
R_06	K 1892	Hüttenbühl - Hellershof	x	805.000
R_07	K 1910	Schmiden - Sommerrain	x	892.000
R_08	K 1909	Waiblingen - Neustadt	x	920.000
R_09	K 1826	Steinbach - Backnang	x	345.000
				10.888.000

* Zum Zeitpunkt der Erstellung des MKR 2026-2029

Lfd Nr.	Straße	Streckenabschnitt	förder-fähig*	geschätzte Projektkosten
				[€]
Rutschungen				
U_01	K 1883	Oberndorf – Mannenberg	x	3.000.000
U_02	K 1870	Bretzenacker – Abzweigung K 1915	x	750.000
U_03	K 1876	Abzweigung 1873 – Krehwinkel	x	600.000
U_04	K 1873	Abzweigung Necklingsberg - K 1916	x	800.000
				4.650.000

* Zum Zeitpunkt der Erstellung des MKR 2026-2029

Lfd Nr.	*Straße*	*Streckenabschnitt*	*förder-fähig**	*geschätzte Projektkosten*
				[€]
Barrierefreie Bushaltestellen				
H_01	**K 1909**	**Hohenacker – H Kriegsberg**	**x**	**115.000**
H_02	**K 1909**	**Hohenacker – H Kriegsberg**	**x**	**115.000**
H_03	**K 1828**	**Großaspach – H Hohrot**	**x**	**145.000**
H_04	**K 1828**	**Großaspach – H Hohrot**	**x**	**145.000**
H_05	**K 1812**	**Großerlach – H Erlach**	**x**	**55.000**
H_06	**K 1812**	**Großerlach – H Erlach**	**x**	**55.000**
H_07	**K 1902**	**Murrhardt – H Robert-Franck-Straße**	**x**	**90.000**
H_08	**K 1902**	**Murrhardt – H Robert-Franck-Straße**	**x**	**90.000**
H_09	**K 1900**	**Murrhardt – H Sauerhöfle**	**x**	**30.000**
H_10	**K 1903**	**Grab – H Hohenbrach**	**x**	**65.000**
H_11	**K 1903**	**Grab – H Hohenbrach**	**x**	**65.000**
H_12	**K 1828**	**Allmersbach am Weinberg**	**x**	**60.000**
H_13	**K 1828**	**Allmersbach am Weinberg**	**x**	**60.000**
H_14	**K 1894**	**Kaisersbach – H Gmeinweiler**	**x**	**150.000**
H_15	**K 1894**	**Kaisersbach – H Gmeinweiler**	**x**	**150.000**
H_16	**K 1913**	**Breuningsweiler – H Buocher Straße**	**x**	**40.000**
H_17	**K 1859**	**Waiblingen – H Rundsporthalle**	**x**	**115.000**
H_18	**K 1859**	**Waiblingen – H Rundsporthalle**	**x**	**115.000**
H_19	**K 1806**	**Murrhardt – H Jugendherberge**	**x**	**85.000**
H_20	**K 1904**	**Großaspach – H Marbacher Str.**	**x**	**65.000**
H_21	**K 1904**	**Großaspach – H Marbacher Str.**	**x**	**65.000**
H_22	**K 1908**	**Bruch – H Kelter**	**x**	**90.000**
H_23	**K 1908**	**Bruch – H Kelter**	**x**	**75.000**
H_24	**K 1894**	**Kaisersbach – H Grairich**	**x**	**85.000**
				2.125.000

* Zum Zeitpunkt der Erstellung des MKR 2026-2029

REMS-MURR-KREIS.DE

Landratsamt
Rems-Murr-Kreis
Alter Postplatz 10
71332 Waiblingen
Telefon 07151 501-0
Telefax 07151 501-1525
www.rems-murr-kreis.de