

# STRASSE UND AUTOBAHN

Zeitschrift für Straßen- und Brückenbau, Straßenverkehrstechnik und Straßenverwaltung  
mit den amtlichen Bekanntmachungen der Straßenbaubehörden  
Organ der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V. und des Nationalen Komitees des  
Internationalen Verbandes der Straßenkongresse - Verbandsmitteilungen der Landesstraßenbaubeamten  
Mitteilungen der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Schleswig-Holstein

Kirschbaum Verlag · Bielefeld

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

Jahrgang VIII

Januar 1957

Heft 1

## Neubau der Bundesstraße Nr. 27 zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Ludwigsburg (Umgehungsstraße Kornwestheim)

Von Regierungsbaudirektor Kirschenmann, Ludwigsburg

**Inhalt:** Der Bau der Umgehungsstraße Kornwestheim gehört zu den großen neueren Bauausführungen der Straßenbauverwaltung Baden-Württembergs. Der Verfasser erörtert die Gesichtspunkte für die Linienführung der neuen Straße und beschreibt die Bauausführung. Querschnittsabmessungen, Arbeitsleistungen und Kosten werden angegeben.

### I. Warum zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Ludwigsburg eine neue Straße gebaut werden mußte (Abb. 1)

Die etwa 7 km lange Teilstrecke der Bundesstraße Nr. 27 zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Ludwigsburg hatte schon immer die stärkste Verkehrsbelastung aller klassifizierten Straßen in Württemberg. Der Verkehr auf dieser Straße ist seit dem Jahr 1936 von rd. 4200 Fahrzeugen/Tag auf 10 500 Fahrzeuge/Tag im Jahr 1952/53 und auf etwa 15 000 Fahrzeuge/Tag im Jahr 1955 angewachsen. Diesem Verkehr ist die alte Bundesstraße mit einer Fahrbahnbreite von nur 6,0 m schon längst nicht mehr gewachsen (Abb. 2 und 3). Außerdem wirkte sich der starke Anlieger- und Ortsverkehr im Bereich der etwa 2 km langen Ortsdurchfahrt Kornwestheim, die zudem auch noch ungünstige Steigungsverhältnisse aufweist, sehr nachteilig auf einen flüssigen

Verkehrsablauf aus. Die Folge davon ist, daß auch schon zu normalen Verkehrszeiten zwischen Stuttgart und Ludwigsburg nicht mehr überholt werden konnte und in der Regel in einer Kolonne gefahren werden mußte. Ein Ausbau dieser Straße war daher von der Straßenbauverwaltung schon seit langem ins Auge gefaßt worden.

### II. Begründung der Querschnittsgestaltung und Linienführung der neuen Straße

Die ersten ernsthaften Überlegungen bezüglich der Querschnittsgestaltung und Linienführung für eine neue Straße wurden im Jahr 1949 aus Anlaß der dringend notwendigen Wiederherstellung der kriegszerstörten Brücke über die Bahnlinie Kornwestheim—Münster im Zuge der Bundesstraße Nr. 27 etwa 2 km südlich von Kornwestheim (Lerchenbergbrücke) angestellt (Abb. 4). Diese Brücke mußte hinsichtlich ihrer Lage und ihres Querschnittes mit dem geplanten Straßenbau Stuttgart—Ludwigsburg in Übereinstimmung gebracht werden. Dabei war es von Anfang an klar, daß die neue Straße vierspurig ausgebaut werden muß. Für die neue Brücke über die Bahn und die nach Süden anschließende etwa 1,5 km lange Strecke bis zur Ortsdurchfahrtsgrenze Stuttgart-Zuffenhausen wurde eine Fahrbahnbreite von



Abb. 1: Umgehungsstraße Kornwestheim — Anschlußstelle südlich von Ludwigsburg am Riedgraben