

Drei Spuren sollen reichen

Regierungspräsident zum Autobahnzubringer Mundelsheim: Ja zur Umstufung in eine Bundesstraße, nein zu vier Spuren

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
MARTIN WINTERLING

Leutenbach/Backnang.

Mit dem Vorschlag, den Autobahnzubringer Backnang-Mundelsheim vier-spurig als Bundesstraße auszubauen, hat das Stuttgarter Verkehrsministerium ein überraschendes Ausrufezeichen gesetzt. Im Rems-Murr-Kreis wird diese Idee überwiegend abgelehnt.

Regierungspräsident Johannes Schmalz bleibt jedenfalls bei seinen Plänen. Er kann sich auf Nachfrage unserer Zeitung zwar mit der Umstufung der Landesstraße 1115 in eine Bundesstraße anfreunden. Einen vier-spurigen Ausbau lehnt er aber ab, hält an drei Spuren zwischen Kleinspach und Großbottwar (rund fünf Kilometer) fest. Schmalz weiß seinen FDP-Partei-freund Landrat Johannes Fuchs an seiner Seite.

Bürgermeister Kies: Ausweich-Autobahn „eine Horrorvorstellung“

Nachdem das Land den kleinen Nordost-ring von Ludwigsburg über das Schmiedener Feld nach Waiblingen/Fellbach beordnigt hat und einen Dauerstreit vorläufig beendete, ist nun die Vision eines neuen Nordost-rings geboren. Die Idee ist ein schätzungsweise 57 Millionen Euro teurer Ring-schluss von der A 81 zur A 9, der fast ein wenig an die Neckar-Alb-Autobahn aus der Mottenkiste der 70er Jahre erinnert. Die Reaktionen auf den Vorschlag waren heftig bis deftig (*wer haben berührt*). So nannte der Leutenbacher Bürgermeister Jürgen Kies die „Ausweich-Autobahn“ eine Horrorvorstellung, da sie den Verkehr deutlich anschwellen ließe.

Während Regierungspräsident Schmalz noch über einen teilweise dreispurigen, aber längst nicht finanzierten Ausbau der



Landesstraße von Backnang zur A 81. An-schluss Mundelsheim bräutet und die Plan-feststellungsverfahren für die vier Teilab-schnitte vorbereitet, stellt das Stuttgarter Verkehrsministerium diese Pläne faktisch infrage. Die Idee für einen vier-spurigen Ausbau als Bundesstraße stammt aus dem Entwurf für den Verkehrswegeplan des Bundes, in dem die Autobahnen und Bun-desstraßen aufgelistet werden, die bis 2030

neu oder ausgebaut werden sollen.

Raffiniert ist diese Idee insofern, als dann nicht mehr das Land für die Finanzierung zuständig wäre, sondern der Bund. Als vordringlicher Bedarf ausgewiesen, also mit höchster Präferenz, listet der Entwurf im Rems-Murr-Kreis ferner die Bundesstraße 14 Nellersbach-Backnang auf. Für deren 7,4 Kilometer langen vier-spurigen Ausbau sind 162 Millionen Euro angesetzt. Ob und

wann Berlin das Geld zur Verfügung stellt, steht in den Sternen. Heute begann offiziell der acht Millionen Euro teure Anschluss Backnang-Mitte. Welche Projekte im Land mit welcher Dringlichkeit tatsächlich im Bundesverkehrswegeplan verankert werden, klärt sich im Herbst. Bis dahin darf ge-redet werden. Bei einer Regionalkonferenz am 25. April in Stuttgart dürfte der neue Nordost-ring für rege Diskussionen sorgen.

Autobahnzubringer-Idee: Reaktionen aus dem Kreis

Verkehrerschließung im Spannungsfeld von belastendem Schwerlastverkehr, Feinstaub und Blechlawinen allgemein

Waiblingen.

Landrat Johannes Fuchs hält's mit dem Re-gierungspräsidenten Johannes Schmalz. „Wenn die dringend notwendige Erhöhung eines zweispurigen Ausbaus nicht bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag hinausge-schoben werden soll, dann sollte man sich nicht dem Versuch verschließen, mit Mit-teln des Bundes zeitnah an einen optimier-ten Autobahnzubringer zu kommen“, heißt es in einer Pressemitteilung des Landrats-amtes. Geschäftsgrundlage müsse aber die bisherige Planung bleiben: zwei Spuren und abschnittsweise eine dritte Spur als Überholspur. Der Rems-Murr-Kreis sei Teil einer der wirtschaftsstarkesten Metropol-reionen Europas, weshalb eine solide Ver-kehrerschließung der Mittelzentren ein be-achtlicher Standortfaktor für die teilweise international agierenden Mittelstands-unternehmen darstelle.

Die beiden Backnanger SPD-Abgeord-neten zeigen sich überrascht – und wenig be-gestert. Der Landtagsabgeordnete Gernot Gruber schreibt: „Meiner Ansicht nach sol-te an der jetzigen, überwiegend dreispuri-gen Planung des Autobahnzubringers fest gehalten werden, um den Verkehrsfluss zu verbessern, aber auch, um die Verkehrszu-nahme zu begrenzen.“ Aus seiner Sicht sol-te insbesondere der Schwerlastverkehr

ohne Ziel im Rems-Murr-Kreis auf der Au-tobahn bleiben „und nicht unsere Straßen verstopfen und die Anlieger mit Abgasen und Feinstaub belasten“.

Gernot Gruber versteht, dass sich viele Menschen im Raum Fellbach und Waibling-en gegen den zunehmenden Verkehr auf einem vier-spurigen Nordost-ring über das Schmiedener Feld gewehrt haben. Er hält aber eine Verbindung auf bestehenden Straßen und eine zweispurige Variante zur Verbindung von Ludwigsburg, Remseck so-wie Fellbach und Waiblingen für möglich und sinnvoll.

MdB Christian Lange vermutet, dass es Landesverkehrsminister Hermann lediglich darum geht, die Kosten für den Ausbau des Autobahnzubringers vom Land auf den Bund zu verschieben. Er hält den dreispuri-gen Ausbau sowohl unter ökologischen wie auch ökonomischen Gesichtspunkten für angemessen. Der Bundestagsabgeordnete hat starke Zweifel, ob sich der Bund auf die Hand überhaupt einlässt. Im Gegenzug würde sicherlich verlangt, anderswo eine Bundes- zur Landesstraße herabzustufen.

Viel entscheidender sei, dass endlich die B 14 von Nellersbach bis Backnang vier-spurig ausgebaut wird. Auf Spekulationen, wann das Bundesverkehrsministerium diese Mittel endlich bereitstellt, lässt sich Lan-

ge nicht an, erinnert aber an die Orts-um-fahrung Winnenden, die zu Zeiten einer rot-grünen Bundesregierung gebaut wurde. Seither passiert nichts. Und Lange betont: „Ramsauer entscheidet allein.“ Baden-Württemberg könne allenfalls helfen, in dem es selbst die Bedeutung dieses Ausbaus höher als bisher einstuft.

„Teillösungen sind abzulehnen“

Der FDP-Landtagsabgeordnete Jochen Haufmann spricht von einem Ablenkungs-manöver. Um eine Landes- zur Bundesstraße hochzustufen, sei eine „überregionale Netzverknüpfung“ notwendig. Haufmanns größte Sorge ist, dass der Autobahnzubringer im Bundesverkehrswegeplan 2015 des-halb „durch den Rost“ fällt – und dann bis 2030 gar nichts mehr geschieht.

Als Regionalrat erinnert Haufmann ein-mal mehr, wie notwendig eine Nordost-Umfahrung und damit eine Entlastung von Remseck sei. „Ich warte auf ein Signal des Verkehrsministers“, erinnert Haufmann Winfried Hermann an sein Versprechen, diese Umfahrung prüfen zu wollen.

„Grundsätzlich begrüße ich die Ein- und Absicht des Verkehrsministers, sich für eine Verbesserung der Verkehrsinfra-

struktur im Raum Backnang einsetzen zu wollen“, stellt der CDU-Landtagsabgeord-nete Winfried Klenk fest. Allerdings ist er ausgesprochen skeptisch, ob die Aufstufung der L 1115 Backnang-Mundelsheim zur Bundesstraße realistisch ist. Neu sei die Idee jedenfalls nicht.

Und ob es überhaupt Geld gibt, ist eine weitere Frage. Klenk vermutet, dass mit dem jetzigen Vorstoß kein anderes Ziel verfolgt wird, „als die Finanzierung und die Kosten langfristig loszuwerden, indem man sie nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass der vollständige Ausbau der B 14 bis zur Krahenbachkreuzung und der Weiterbau des Autobahnzubringers unter verbesserten Bedingungen für die anliegenden Kommu-nen zeitnah und zusammenhängend ausge-führt wird“, schreibt Winfried Klenk.

„Teillösungen, welche einen erhöhten Verkehrsfluss anziehen, dazuweisen aber Nadelöhre beinhalten, sind deshalb abzulehnen“, so Klenk abschließend.

Ausbau der B-14-Anschlussstelle Backnang-Mitte

Bis es so weit kommen konnte, war es „ein mühseliges Unterfangen“, sagt Landrat Johannes Fuchs

Backnang.

Jahrelang wurde geredet, geplant, diskutiert und vorbereitet, jetzt ist es tatsächlich so weit: Am heutigen Frei-tag erfolgt bei der Brücke der Kreisstraße 1897 über die B 14 der erste, symboli-sche Baggerbiss für den Neubau des An-schlusses Backnang-Mitte.

„Wir sind froh, dass nach nunmehr drei Jahren endlich alle Hürden aus dem Weg geräumt werden konnten – das war ein mühseliges Unterfangen“, lässt sich Landrat Johannes Fuchs in einer Mitteilung zitieren.

Die Anschlussstelle Backnang Mitte ist ein Teil des Ausbaus der B 14 zwischen Nellersbach und Backnang West. Durch den Bau wird eine Verknüpfung der B 14 mit der K 1897 erfolgen. Derzeit ist keine

Verbindung zwischen der Bundes- und der Kreisstraße vorhanden. Die Anschlussstelle soll nun vor dem eigentlichen Ausbau der Bundesstraße im Gesamtstreckenabschnitt vorgezogen errichtet werden. Durch den

Bau der Anschlussstelle Backnang Mitte wird der von der Stadt Backnang lang ge-forderte Direktanschluss der Biokompos-tierungsanlage bei Backnang-Neuschontal, die seit 17. November 2011 in Betrieb ist, an

Heute Baggerbiss: Bevölkerung eingeladen

Heute Mittag ist es so weit. Um 13.30 Uhr erfolgt der symbolische Baggerbiss für den B-14-Anschluss Backnang-Mitte, um den es seit Jahren einen Hickhack gegeben hatte.

Die Bevölkerung ist herzlich zum sym-bolischen Baggerbiss eingeladen. Park-möglichkeiten sind vorhanden. Es werden Parkplätze entlang der Kreisstraße K 1897 eingerichtet. Die Straße wird daher halbseitig in Fahrtrichtung von Erbstetten nach Backnang in der Zeit von 12 bis 17 Uhr

gesperrt. In dieser Zeit sind Fahrten auf der K 1897 von Erbstetten nach Backnang nicht möglich.

Erwartet werden der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsmini-sterium, Andreas Scheuer, Landesver-kehrsminister Winfried Hemmann, Re-gierungspräsident Johannes Schmalz, Landrat Johannes Fuchs und der Backnanger Oberbürgermeister Frank Nop-per.

die B 14 hergestellt. Außerdem entsteht eine direkte Anbindung der Backnanger Innen-stadt an die B 14.

Der Planfeststellungsbeschluss für die Maßnahme wurde 2007 rechtskräftig. Im April 2010 erfolgte die Genehmigung des Anschlusses durch das Bundesverkehrsmini-sterium. Im Frühjahr 2012 stellte sich he-raus, dass die Projektkosten von ursprüng-lich 4,743 Millionen Euro auf 8,031 Millio-nen Euro angestiegen sind. Ursache dafür waren westlich der B 14 liegende Felshän-ge, die die Erdarbeiten erschwert haben. Außerdem mussten entlang der B 14 lie-gende Entwässerungsleitungen aufwendig ver-legt und Altlasten im Bereich der Trasse entsorgt werden. All das verteuerte das Pro-jekt, so dass die Nachgenehmigung des Bundesverkehrsministeriums erforderlich war. Die weitere Finanzierung wurde dann mit Beschluss der Haushaltskommission des Bundestages Anfang Dezember 2012 si-chergestellt. Die vorläufige Fertigstellung ist für April 2015 geplant.