



Das Teilstück der Landesstraße 1115 zwischen Backnang und der A 81 wird dreistreifig ausgebaut und zur Bundesstraße hoch gestuft.

Foto: Gottfried Stoppel

Verkehrsplaner: Nord-Ost-Ring bleibt wichtig

Straßenbau „Wir brauchen beides“, sagt Thomas Kiwitt. Der Verkehrsplaner erteilt damit Hoffnungen eine Absage, dass sich mit dem dreispurigen Ausbau der Verbindung zur A 81 die Notwendigkeit der Trasse über das Schmidener Feld erledigt haben könnte. *Von Harald Beck*

Was verändert sich, wenn irgendwann der Verkehr ungehindert von der B 29 im Remstal über die B 14 an Backnang vorbei und über das dreispurig ausgebaute Bundesstraßenteilstück der B 29 weiter zur Autobahnauffahrt Mundelsheim fließt? Dass dann die große Blechlawine über eine neue, quasi autobahnartig ausgebaute, A-8-Ausweichtrasse rollt, das befürchtet zumindest der unter anderem für die regionale Verkehrsplanung zuständige Leitende Technische Direktor des Verbands Region Stuttgart (VRS), Thomas Kiwitt, überhaupt nicht. Als Abkürzung für andere Autobahnverbindungen taugt die Trasse nicht – „da weichen die Fahrer im Zweifelsfall eher über die A 6 aus.“ Für Kiwitt ist andererseits ganz klar, dass im regionalen Verkehrsgefüge der Ausbau der bisherigen L 1115 richtig und wichtig sei – „nicht nur als schneller Zugang von Backnang zur Autobahn“.

Wegen ihrer Bedeutung für den Fernverkehr werde die täglich von durchschnittlich knapp 23 000 Fahrzeugen befahrene Strecke künftig als Bundesstraße ausgewiesen, hat das Verkehrsministerium dieser Tage verkündet. Weil eine eigene Bezeichnung für das gut 15 Kilometer lange Straßenstück nicht in Frage kommt, gilt es

künftig namenstechnisch als Fortführung der B 29. Als Gesamtstrecke führt die B 29 damit in Zukunft von Nördlingen bis Waiblingen, dann quasi auf gemeinsamer Trasse mit der B 14 bis Backnang-West und vom dortigen Abzweig weiter bis zur Autobahnauffahrt Mundelsheim. Mit der Hochstufung, so das Verkehrsministerium, übernehme für den „wichtigen Bestandteil der Verbindung zwischen den Mittelzentren Backnang und Heilbronn“ der Bund zugleich auch „die Straßenbau- und die Kostenlast“.

Je schneller, desto besser sollte dieser Ausbau nach Ansicht des Kernener Landtagsabgeordneten Jochen Haußmann stattfinden: „Aus der L1115 eine Bundesstraße 29 zu machen, ist der richtige

DIE BUNDESSTRASSE 29

Historie Die württembergische Staatsstraße 36 war einst mit 90 km Streckenlänge die zweitlängste Staatsstraße des Königreiches und führte von Stuttgart über Aalen bis Nördlingen. Der westliche Streckenabschnitt bis Aalen wurde im 18. Jahrhundert fertiggestellt, der östliche Streckenabschnitt zwischen Aalen und Nördlingen zwischen 1815 und 1817. Im Jahre 1932 wurde die Strecke zwischen Waib-

lingen und Nördlingen zur Reichsstraße 29. Schritt.“ Er hoffe, dass ein breiter ausgebauter Autobahnzubringer nebenbei auch die Diskussion um den Nordosttring über das Schmidener Feld erübrige. „Mit einem leistungsfähigen Zubringer wäre sicherlich ein Teil des Druckes beim Nordosttring herausgenommen“, meint Haußmann, der auch verkehrspolitischer Sprecher der Landtags-FDP ist. „Es gibt dann eine Alternative zur Fahrt durch Stuttgart gibt“.

Waiblingens Oberbürgermeister Andreas Hesky sieht die Sache anders: Der Ausbau der Anbindung an die A 81 bei Mundelsheim sei eine sehr wünschenswerte Maßnahme. Allerdings sei außerdem die Vernetzung der Wirtschaftsräume Waiblingen/Ludwigsburg dringend geboten. Die zweispurige Nordost-Tangente habe des-

lingen und Nördlingen zur Reichsstraße 29.

Ausbau Der Abschnitt zwischen Fellbach und Beinstein wurde im Jahr 1970 ausgebaut, von Beinstein bis Großheppach ging es 1972 weiter. Weitere Abschnitte: Urbach-Lorch 1982, Lorch-Schwäbisch Gmünd 1985, Großheppach-Winterbach 1986, Winterbach - Urbach 1997, Umfahrung Mögglingen April 2019. *har*

halb weiterhin oberste Priorität. Hesky mit Blick auf die lokalen Verkehrsbelange: „Mit beiden Maßnahmen kann auch Hegnach entlastet werden, was ebenso positive Auswirkungen auf das Straßennetz in der Waiblinger Innenstadt hat, weil Schleichverkehre unattraktiver werden.“

„Wir brauchen beides“, sagt auch Thomas Kiwitt zur Paralleldisussion zur seit Jahrzehnten heftig umstrittenen Verbindung zwischen Fellbach/Waiblingen und Ludwigsburg/Kornwestheim. Beide Trassen seien aus regionaler Verkehrsperspektive wichtig. „In einer Entfernung von 30 Kilometern bringe ich keine Entlastung für das, was wir im Kernbereich der Region brauchen.“ Allerdings könne man sich für den Fall, dass beide Vorhaben realisiert würden „dazwischen einiges sparen“.

Letztlich seien aber bezüglich der Verkehrszahlen für einen Nordosttring nur geringe Auswirkungen zu erwarten – „das lassen wir jetzt alles nochmals genau durchrechnen“. Kiwitts Zusammenfassung zum Zubringerausbau: „Das ist sicher eine gute Maßnahme, aber nicht die Lösung aller Probleme.“ Und die Realisierungsperspektive? „Da gelten zehn bis 15 Jahre als zügig“, sagt der oberste Verkehrsplaner des Regionalverbands.