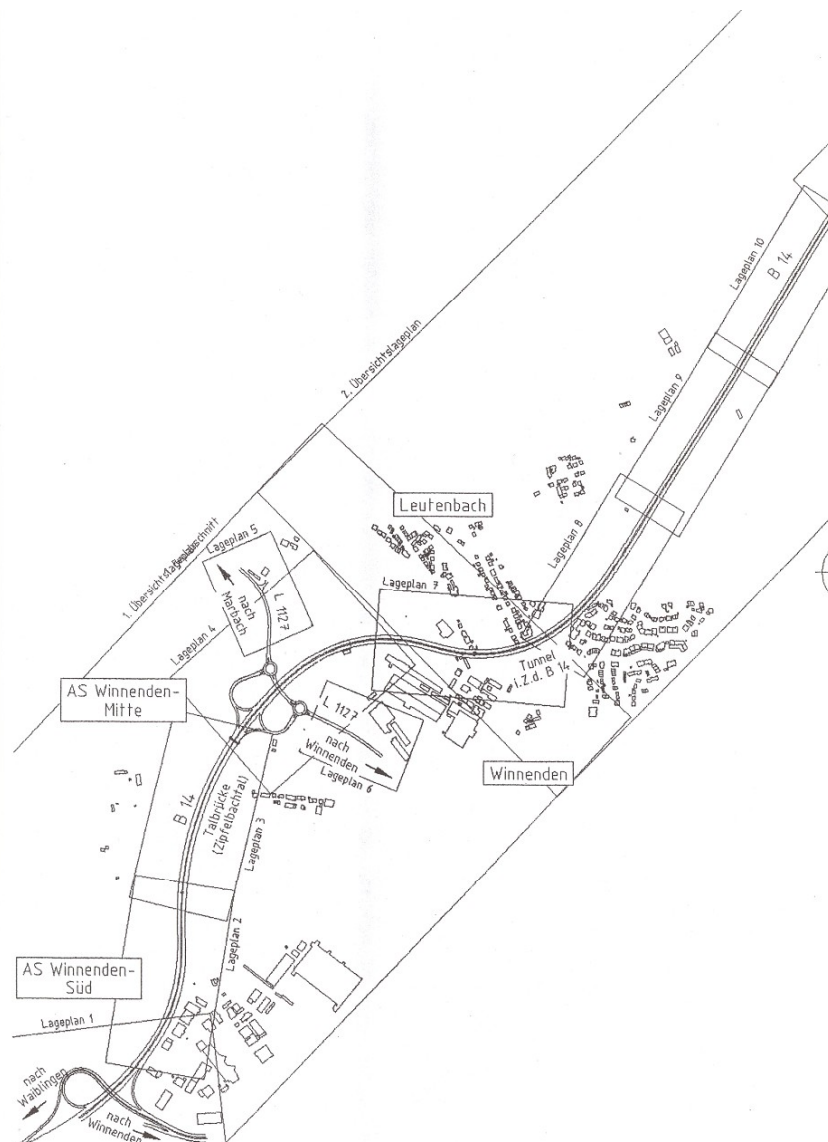


## Vorwort / Allgemeines

Wir, der Erdkundekurs der 12. Klasse des Georg-Büchner-Gymnasiums Winnenden, haben uns in der Zeit von Februar bis Juni 2003 mit dem Neubau der B 14, welcher ja unmittelbar „vor unserer Haustüre“ derzeit in vollstem Gange ist, beschäftigt. Dieser gegenwärtige Neubau- bzw. Ausbauprozess kann in gewisser Weise in drei Bauabschnitte eingeteilt werden:

- Anschlussstelle Winnenden Süd - Anschlussstelle Winnenden-Mitte
- Anschlussstelle Winnenden Mitte - Tunnel unter Leutenbach - Anschlussstelle Nellmersbach
- Nellmersbach - Waldrems - Maubach - Backnang

Das vorliegende Portfolio beschäftigt sich hierbei mit dem ersten und zweiten Bauabschnitt, zumal der dritte ja noch eine Zeit lang hin ist. Auf dem ersten laufen derzeit die Bauarbeiten (nun wieder) auf Hochtouren, der zweite wurde von Seiten der Bundesregierung blockiert.



## **Winnenden und die B 14**

Schon seit jeher führt durch die Winnender Innenstadt sowie durch den Stadtteil Hertmannsweiler die B 14. Für viele tagtägliche Pendler und Reisende in die Landeshauptstadt sowohl aus Winnenden selbst, den umliegenden Gemeinden wie beispielsweise der Ortsverband Berglen oder Leutenbach, als auch aus dem Hinterland (Backnang, Sulzbach, Murrhardt, Schwäbisch Hall, etc.) stellt sie den Verkehrsweg schlechthin dar.

Im Jahre 1979 wurde deshalb die bis dahin zweispurige Straßentrasse von Waiblingen nach Winnenden Süd durch eine neue, vierspurige ersetzt. Bereits bei der damaligen Eröffnungsfeier wurde der Wunsch nach einem über Winnenden hinausgehenden vierspurigen Ausbau laut. Durch den Bau des Kappelbergtunnels im Jahr 1991, welcher es ermöglicht, beim Fahren in die Landeshauptstadt oder zur B 10-Anschlussstelle, die Stadt Fellbach und den Stuttgarter Stadtteil Bad Cannstatt zu umfahren, bedingt, folgte eine weitere Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Ohne lästige Ampeln wurde dadurch ein flüssiger, „autobahnähnlicher“ Verkehrsfluss von Stuttgart bis hin nach Winnenden erreicht. Am Ende der vierspurigen Ausbaustrecke vor den Toren Winnendens - im Volksmund an der „Pfortnerampel“ - staut es sich seit den letzten Jahren nunmehr zwangsweise. Nicht selten reicht in der Feierabendzeit der Stau bis zur drei Kilometer entfernten Ausfahrt Schwaikheim; die Buslinie 389 der Regional Bus Stuttgart GmbH, welche diesen Bundesstraßenabschnitt auf ihrem Linienlauf integriert hat, weist bisweilen bei der Ankunft in Backnang Verspätungen von bis zu 20 Minuten auf.

Aufgrund dieses Stauaufkommens und der großen Bedeutung der B 14 im Kontext des süddeutschen Straßennetzes (siehe Rückseite), musste gehandelt werden: 1998 wurde der Vorschlag für einen Tunnel unter Leutenbach angenommen, im April 1999 wurde der Ausbau von der Anschlussstelle Winnenden-Süd bis hin zur Anschlussstelle Nellmersbach - die Bauabschnitte 1 und 2 - planfestgestellt.

## Die B 14 im Kontext des süddeutschen Straßennetzes

Als Bundesstraße, welche durch die beiden Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg führt, stellt die B 14 eine bedeutende und unentbehrliche Ergänzung zu den Autobahnen des Landes dar. Es ist absehbar, dass sie bald - auch wenn durchgängig vierspurig - den Ansprüchen nicht mehr genügen wird.



## Die B 14 als „Teil der LKW-Achse Hamburg-Mailand“

Im Hinblick auf die Bedeutung der B 14 für das süddeutsche Straßennetz muss zusätzlich angemerkt werden, dass wenn - wie es ja bereits geplant ist - der Autobahnzubringer von Backnang nach Mundelsheim dreispurig oder gar vierspurig ausgebaut werden wird, sich das Verkehrsaufkommen auf dem B 14-Abschnitt AS Backnang-West - AS Stuttgart-Untertürkheim (B 10) in der Folge um weitere 10 000 Fahrzeuge pro Tag erhöhen wird. Kommt die Maut, würde sich des Weiteren der LKW-Anteil um ein Vielfaches erhöhen, da diese um Gebühren zu sparen in Mundelsheim die Autobahn A 81 verlassen und via Autobahnzubringer, B 14 und B 10 bis nach Wendlingen und dort erneut auf die Autobahn fahren würden. In diesem Kontext ist es unbedingt notwendig, die B 14 ebenfalls von Winnenden nach Backnang vierspurig auszubauen und vor allem den Tunnelbau durchzusetzen, denn ansonsten gäbe es auf der ganzen „LKW-Abkürzungsstrecke“ von Wendlingen bis nach Mundelsheim nur einen einzigen zu passierenden Ort, in welchem sich sodann alles stauen würde: die Gemeinde Leutenbach.



## **Finanzierung des Neu- bzw. Ausbaus der B 14**

Wie die Abkürzung B 14 es bereits ausdrückt, handelt es sich beim Bauvorhaben um eine Bundesstraße, was so viel heißt wie, dass die Finanzierung dem Bund und nicht dem Land obliegt. Dem Umwelt- und Verkehrsministerium Baden-Württembergs kommt bei dieser Angelegenheit keine Entscheidungsgewalt zu. Aus eben diesem Grund ist die Bürgerpetition anlässlich des Baustopps auch an Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe und nicht an Landesverkehrsminister Ulrich Müller gerichtet.

### **1. Juli 2004: Der „Stand der Aktien“**

Die gute Nachricht am besten zuerst: Nach dem Konkurs des Bauunternehmers J. G. Müller, welcher nach Angebotsunterbreitung mit dem Bau des ersten Bauabschnitts der neuen Trasse beauftragt worden war, und einer längeren Zeit des Baustillstandes, laufen nun seit einigen Wochen auf eben diesem ersten Bauabschnitt von der Anschlussstelle Winnenden-Süd zur Anschlussstelle Winnenden-Mitte, der eigentlich schon zum Jahreswechsel dem Verkehr hätte freigegeben werden sollen, die Bauarbeiten wieder auf Hochtouren. Erst in der letzten Woche wurden die die Bahnlinie säumenden Bäume gerodet. Im Zipfelbachtal entsteht derzeit ein Regenklärbecken, dessen Funktion sein wird, das Oberflächenwasser der neuen Fahrbahn von Schwebstoffen zu befreien, ehe es dann als sauberes Wasser in den Zipfelbach geleitet wird.

Eine schlechte oder besser gesagt nahezu jämmerliche Nachricht gibt es leider vom Baufortschritt des zweiten Bauabschnittes zu vermelden: Gespannt warteten viele Bürger darauf, bis die ersten Bauarbeiten für den ein Kilometer langen Tunnel, Kosten um die 60 000 000, einsetzen würden. Doch so weit kam es nicht einmal. Aus heiterem Himmel setzte die Bundesregierung den Tunnelbau auf die „Strichliste“, dabei hatte sie sich noch letztes Jahr für die Bereitstellung der Gelder groß feiern lassen. Durch diesen Vergabestopp werden die Bürger der Gemeinde Leutenbach durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen stark beeinträchtigt werden (Rückseite). Aber nicht nur das - es ist außerdem mit erheblichen Schadensersatzforderungen von dem Anbieter, der mit dem Tunnelbau beauftragt worden ist, zu rechnen.

## **Momentane Situation der Leutenbacher Bürger**

Bei Berichten und Dokumentationen sollte natürlich stets Objektivität gewährleistet sein. Bei diesem Punkt kann ich es jedoch nicht unterlassen, subjektive Elemente mit einfließen zu lassen. In diesem Zusammenhang möchte ich kurz auf meine Zeit als Leutenbacher Bürger von Mai 1987 bis November 2002 hinweisen. In diesem Zeitraum habe ich zusammen mit meiner Familie in einer 4-Zimmer-Eigentumswohnung am Rathausplatz in Leutenbach, direkt an der „Hauptkreuzung“ Leutenbachs (Hauptstraße/Nellmersbacher Straße/Winnender Straße), gewohnt. Wir alle waren der Ansicht, dass der Verkehr in diesen 15 Jahren kontinuierlich zugenommen hatte. Ein Nickerchen auf dem Balkon war nie drin, ganz zu schweigen von den sich nächtlich ereignenden Ruhestörungen von Seiten der Straße. Diese Zunahme der Verkehrsbelastung war unter anderem ein Grund dafür, uns im Jahr 2002 nach einer anderen Immobilie umzusehen. Von vielen Leuten, die unsere Wohnung besichtigten, wurden wir belächelt, da die Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen von Seiten der Straße zu offensichtlich waren. Hierzu sei folgendes Zitat einer Interessentin angeführt: „Och, ein Straßenhaus, das ist nichts für mich. Ich gehe lieber gleich wieder.“ Selbstverständlich haben wir bei diesen Besichtigungen stets auf den zukünftigen Tunnelbau hingewiesen. Viele - wahrscheinlich Hellsehende - meinten jedoch, dies sei doch noch alles ziemlich wage. Schlussendlich führte das Ganze dann dazu, dass wir die Wohnung zu einem Spottpreis, welcher weit unter unseren ursprünglichen Erwartungen lag, verkauft haben. Heute bereuen wir diesen Entschluss nicht!

Sind wir doch einmal ehrlich: Der vierspurige Neubau von der Anschlussstelle Winnenden-Süd zur Anschlussstelle Winnenden-Mitte wäre dem Verkehr freigegeben worden, man könnte also von Stuttgart bis zum Ortseingang Leutenbachs durchbrausen, und die K 1898 - die Straße, welche das Leutenbacher Straßennetz mit der Anschlussstelle Winnenden-Mitte verbinden würde - wäre gebaut worden (Bau übrigens vom Bürgermeisteramt Leutenbach offiziell bestätigt!) - ich bin der Meinung, dass es eine regelrechte Abkanzelung ist zu sagen, die Autofahrer würden dann bei Abfahrt an der Anschlussstelle Winnenden-Mitte über die Marbacher Straße, Palmer- und Bachstraße zur „alten“ B 14-Trasse nach Winnenden fahren. Dies kann meiner Meinung nach nicht der Realität entsprechen. Viel einladender als diese Eckverbindung über Winnenden zu fahren, ist es doch, sich irgendwie schnell durch Leutenbach und Nellmersbach durchzuschlängeln.

Das Verkehrsaufkommen in Leutenbach war zu keinem Zeitpunkt gering, aber unter diesen Umständen - kein Tunnelbau - werden sich katastrophale Zustände hinsichtlich Lärmbelastungen und Abgasemissionen für alle Leutenbacher Bürger ergeben.

Deshalb mein Appell: „Der Tunnel muss her!“