

Eine Art Straßenbau-Wunder: B14 vierspurig - die Vollendung naht tatsächlich

Peter Schwarz



Symbolbuddeln: Spatenstich fürs zweite Murr-tal-Viadukt bei Backnang – es wird haargenau so aussehen wie das erste, das sich im Bildhintergrund beeindruckend aufspannt. © Palmizi

Wann werden Auto-Pendler endlich vierspurig von [Waiblingen](#) bis [Backnang](#)-West fahren können? Am Sankt-Nimmerleins-Tag, haben nicht wenige einst prophezeit. Aber jetzt geht es tatsächlich weiter: Am Montag wurde der erste Spatenstich für die zweiten zwei Spuren des Murr-tal-Viadukts zelebriert wie ein Staatsakt. Und es gibt sogar einen Termin, bis wann es auf der ganzen Strecke autobahnähnlich ausgebaut flutschen soll ...

B14-Ausbau: Geballte Polit-Prominenz unterm Murr-tal-Viadukt

Treffpunkt Backnanger Etwiesen, direkt unterm bereits seit 2011 stehenden ersten Viadukt: Festzelt! Pavillons! Buffet! Beflaggung, mit Backnanger Blau-Gelb, baden-württemberger Schwarz-Gelb und Schwarz-Rot-Gold! Dazu: rund 200 Gäste. Die Politpromis ballten sich am Montagnachmittag dichter als die VfB-Fans im Stehblock: Von Landesverkehrsminister Winfried Hermann bis zu Michael Theurer, FDP, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, von Landrat Richard Sigel bis zu Polizeipräsident Reiner Möller, von der CDU-

Bundestagsabgeordneten Ingeborg Gräßle bis zu den Landtagsköpfen Ralf Nentwich, Grüne, Julia Goll, FDP, Gernot Gruber, SPD, vom [Backnanger Oberbürgermeister Maximilian Friedrich](#) bis zur Aspacher Kollegin Sabine Welte-Hauff und dem Leutenbacher Schultes Jürgen Kiesel – niemand schwänzte diesen symbolwichtigen Termin.

B14-Ausbau: Der Zeitplan fürs zweite Murrthal-Viadukt - und mehr

Dabei ging es am Montag streng genommen nur um den [Baubeginn fürs zweite zweispurige Murrthal-Viadukt, das sich wie ein Zwilling direkt neben das erste schmiegen wird](#). Die Brücke quasi zu klonen, ist aber der Startschuss zum ganz großen Schlussspurt:

Bis 2025 oder 2026 soll das zweite Viadukt fertig und befahrbar sein: 24 Millionen Euro schwer, 395 Meter lang, gut 14 Meter breit.

Dazu, erklärte Regierungspräsidentin Susanne Bay, „wollen wir auch noch in diesem Jahr den Ausbauabschnitt vom Viadukt bis zur Anschlussstelle Backnang-West in Angriff nehmen.“ Derzeit läuft das europaweite Ausschreibungsverfahren, mit der Auftragserteilung ist diesen Herbst zu rechnen. Die Passage könnte, so der Plan, bis 2027 fertig sein.

Dann fehlt noch die Strecke von Maubach bis zum Viadukt. Ihre Vollendung ist bis 2028 oder 2029 angepeilt.

Zusammen mit der Umfahrung Winnenden (gibt es seit 2006), dem Abschnitt Winnenden-Nellmersbach (seit 2009), der Passage Nellmersbach-Waldrems (seit 2018) wäre dann, voilà, aus dem Stückwerk eine durchgehende vierspurige Strecke geworden.

B14-Ausbau: "Ein Generationenprojekt" nähert sich der Vollendung

Kurze Rückblende: Davon, dass der B14-Ausbau bald beginnen werde, war in Backnang schon in den 1970er-Jahren die Rede. Bis zur Vollendung würde es, sofern das mit 2029 echt klappen sollte, dann nur etwa ein halbes Jahrhundertchen gedauert haben. Oder, wie sich Verkehrsstaatssekretär Michael Theurer ausdrückte: „ein Generationenprojekt“.

Warum hat es so lange gedauert? Dafür gibt es viele Erklärungen: Die Vierspur-Variante war nicht unumstritten. Phasenweise fehlte dem Bund schlicht das Geld. Und dass in Deutschland Planungs- und Genehmigungsverfahren gerne mal mit einer Elastizität beeindrucken, wie man sie sonst nur von sehr gut durchgespeicheltem Kaugummi kennt, ist auch kein Geheimnis.

Theurer aber brachte noch eine weitere Erklärung ins Spiel: „Die meisten Spatenstiche mache ich in Bayern“ – die Amtsvorgänger Volker Wissings im Bundesverkehrsministerium waren seit 2009 alle von der CSU und mögen ihren Freistaat gerne mal bevorzugt behandelt haben. Manches andere musste eben etwas länger warten.

B14-Ausbau? Ja! Nordoststring? Nun ja ...

„Ein Freudentag“ für Backnang und die ganze Region, schwärmte Oberbürgermeister Maximilian Friedrich – für alle, die noch immer vom vierspurigen Nordosttring übers Schmidener Feld träumen, war die Spatenstich-Zeremonie am Montag hingegen kein Party-Event: Der „klare Schwerpunkt“ bei Straßenbauten werde künftig auf der „Instandsetzung der bestehenden Infrastruktur“ liegen, sagte Theurer. Und falls jemand den Satz überhört haben sollte, setzte Landesverkehrsminister Hermann in guter Pädagogenmanier auf den Lerneffekt von Wiederholung: Es gehe nun darum, das, was wir haben, zu [„sanieren und zu unterhalten“](#). 9000 Bundes- und Landesstraßenbrücken gebe es in Baden-Württemberg; die meisten kommen „jetzt ins Sanierungsalter. Wir brauchen alle Kraft, alles Geld und alle Manpower, um das hinzukriegen.“ Frei übersetzt: Neue Mega-Projekte auf der grünen Wiese passen nicht mehr in die Zeit.

Der Backnanger Stadtchef Maximilian Friedrich aber erklärte das Wettrennen für eröffnet: Was, fragte er, wird zuerst fertig – das zweite Murrthal-Viadukt? Stuttgart 21 (angepeilter Einweihungstermin Ende 2025)? Oder doch „die Sagrada Familia“? An der grandiosen Kirche in Barcelona arbeiten sie seit 1882.

Wann werden Auto-Pendler endlich vierspurig von [Waiblingen](#) bis [Backnang](#)-West fahren können? Am Sankt-Nimmerleins-Tag, haben nicht wenige einst prophezeit. Aber jetzt geht es tatsächlich weiter: Am Montag wurde der erste Spatenstich für die zweiten zwei Spuren des Murrthal-Viadukts zelebriert wie ein Staatsakt. Und es gibt sogar einen Termin, bis wann es auf der ganzen Strecke autobahnähnlich ausgebaut flutschen soll ...

B14-Ausbau: Geballte Polit-Prominenz unterm Murrthal-Viadukt

Treffpunkt Backnanger Etwiesen, direkt unterm bereits seit 2011 stehenden ersten Viadukt: Festzelt! Pavillons! Buffet! Beflaggung, mit Backnanger Blau-Gelb, baden-württemberger Schwarz-Gelb und Schwarz-Rot-Gold! Dazu: rund 200 Gäste. Die Politpromis ballten sich am Montagnachmittag dichter als die VfB-Fans im Stehblock: Von Landesverkehrsminister Winfried Hermann bis zu Michael Theurer, FDP, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, von Landrat Richard Sigel bis zu Polizeipräsident Reiner Möller, von der CDU-Bundestagsabgeordneten Ingeborg Gräßle bis zu den Landtagsköpfen Ralf Nentwich, Grüne, Julia Goll, FDP, Gernot Gruber, SPD, vom [Backnanger Oberbürgermeister Maximilian Friedrich](#) bis zur Aspacher Kollegin Sabine Welte-Hauff und dem Leutenbacher Schultes Jürgen Kiesel – niemand schwänzte diesen symbolwichtigen Termin.

B14-Ausbau: Der Zeitplan fürs zweite Murrthal-Viadukt - und mehr

Dabei ging es am Montag streng genommen nur um den [Baubeginn fürs zweite zweispurige Murrthal-Viadukt, das sich wie ein Zwilling direkt neben das erste schmiegen wird](#). Die Brücke quasi zu klonen, ist aber der Startschuss zum ganz großen Schlussspurt:

Bis 2025 oder 2026 soll das zweite Viadukt fertig und befahrbar sein: 24 Millionen Euro schwer,

395 Meter lang, gut 14 Meter breit.

Dazu, erklärte Regierungspräsidentin Susanne Bay, „wollen wir auch noch in diesem Jahr den Ausbauabschnitt vom Viadukt bis zur Anschlussstelle Backnang-West in Angriff nehmen.“ Derzeit läuft das europaweite Ausschreibungsverfahren, mit der Auftragserteilung ist diesen Herbst zu rechnen. Die Passage könnte, so der Plan, bis 2027 fertig sein.

Dann fehlt noch die Strecke von Maubach bis zum Viadukt. Ihre Vollendung ist bis 2028 oder 2029 angepeilt.

Zusammen mit der Umfahrung Winnenden (gibt es seit 2006), dem Abschnitt Winnenden-Nellmersbach (seit 2009), der Passage Nellmersbach-Waldrems (seit 2018) wäre dann, voilà, aus dem Stückwerk eine durchgehende vierspurige Strecke geworden.

B14-Ausbau: "Ein Generationenprojekt" nähert sich der Vollendung

Kurze Rückblende: Davon, dass der B14-Ausbau bald beginnen werde, war in Backnang schon in den 1970er-Jahren die Rede. Bis zur Vollendung würde es, sofern das mit 2029 echt klappen sollte, dann nur etwa ein halbes Jahrhundertchen gedauert haben. Oder, wie sich Verkehrsstaatssekretär Michael Theurer ausdrückte: „ein Generationenprojekt“.

Warum hat es so lange gedauert? Dafür gibt es viele Erklärungen: Die Vierspur-Variante war nicht unumstritten. Phasenweise fehlte dem Bund schlicht das Geld. Und dass in Deutschland Planungs- und Genehmigungsverfahren gerne mal mit einer Elastizität beeindrucken, wie man sie sonst nur von sehr gut durchgespeicheltem Kaugummi kennt, ist auch kein Geheimnis.

Theurer aber brachte noch eine weitere Erklärung ins Spiel: „Die meisten Spatenstiche mache ich in Bayern“ – die Amtsvorgänger Volker Wissings im Bundesverkehrsministerium waren seit 2009 alle von der CSU und mögen ihren Freistaat gerne mal bevorzugt behandelt haben. Manches andere musste eben etwas länger warten.

B14-Ausbau? Ja! Nordoststring? Nun ja ...

„Ein Freudentag“ für Backnang und die ganze Region, schwärmte Oberbürgermeister Maximilian Friedrich – für alle, die noch immer vom vierspurigen Nordoststring übers Schmidener Feld träumen, war die Spatenstich-Zeremonie am Montag hingegen kein Party-Event: Der „klare Schwerpunkt“ bei Straßenbauten werde künftig auf der „Instandsetzung der bestehenden Infrastruktur“ liegen, sagte Theurer. Und falls jemand den Satz überhört haben sollte, setzte Landesverkehrsminister Hermann in guter Pädagogenmanier auf den Lerneffekt von Wiederholung: Es gehe nun darum, das, was wir haben, zu „[sanieren und zu unterhalten](#)“. 9000 Bundes- und Landesstraßenbrücken gebe es in Baden-Württemberg; die meisten kommen „jetzt ins Sanierungsalter. Wir brauchen alle Kraft, alles Geld und alle Manpower, um das hinzukriegen.“

Frei übersetzt: Neue Mega-Projekte auf der grünen Wiese passen nicht mehr in die Zeit.

Der Backnanger Stadtchef Maximilian Friedrich aber erklärte das Wettrennen für eröffnet: Was, fragte er, wird zuerst fertig – das zweite Murr-tal-Viadukt? Stuttgart 21 (angepeilter Einweihungstermin Ende 2025)? Oder doch „die Sagrada Familia“? An der grandiosen Kirche in Barcelona arbeiten sie seit 1882.