

Ausbau BAB 81 Zwischen BB/SIFI

Statement der Architektenkammer Baden-Württemberg Kammergruppe Böblingen und der Bürgerinitiative Leise A 81

Mit dem aktuellen Statement nimmt die Kammergruppe Bezug auf die Stellungnahme vom 05.07.2007 und beschreibt ihre Position zur gemeinsamen Informationsveranstaltung zum Ausbau der A81 mit der BI A81 am 18.11.2010.

Die Architektenkammer unterstützt die Bürgerinitiative „Leise A 81“ in ihrer Forderung nach einem effektiven Lärmschutz bzw. Einhausung der A 81. Hierbei ist es das besondere Anliegen der Architektenkammer, nochmals ausdrücklich auf die städtebaulichen Aspekte des Projektes hinzuweisen.

Fehlplanung BAB 81

Die in den 1970er Jahren getroffene Entscheidung, die Trasse der A 81 zwischen den dynamisch wachsenden Städten Böblingen und Sindelfingen hindurchzuführen, war bereits damals eine Fehlplanung. Leidtragende sind dabei nicht nur die lärmgeplagten Anrainer der Wohngebiete rechts und links der Autobahn. Beide Kommunen wurden dadurch räumlich rigoros voneinander getrennt und die Entwicklung ihrer zur Autobahn gelegenen Randgebiete nachhaltig behindert.

Die verkehrspolitische Entscheidung von damals lässt sich nicht mehr rückgängig machen. Paradoxerweise ist es jetzt gerade der weitere Ausbau der A 81, der, nach Ansicht der Architektenkammer, nicht nur Probleme schafft, sondern neue Chancen eröffnet.

Der Deckel als Chance

Durch eine Überdeckung der Autobahn, bietet sich hier die Chance, die Fehlplanung von einst zu korrigieren. Neben einer sicheren Lösung des Lärmproblems kann sie darüber hinaus in unserem dicht besiedelten Gebiet neue Flächen erschließen und wertvollen Lebensraum für die dort lebende Bevölkerung schaffen. Aus der Vogelperspektive betrachtet wirken beide Stadtgebiete sowieso schon wie ein gemeinsamer Ballungsraum der nur durch die Zäsur der A 81 durchtrennt ist.

Dabei ist der Deckel selbst noch nicht die Lösung aller Probleme. – Aber er eröffnet das Denken. Er dient als Katalysator für eine zukunftsorientierte städtebauliche Entwicklung, die beiden Städten die Möglichkeit gibt, ihre bisherigen Randbereiche aufzuwerten und neu zu nutzen. Deshalb tritt die Kammergruppe für einen möglichst langen Tunnel ein, der auch die Gegebenheiten der Topografie geschickt ausnutzt und eine Vernetzung der angrenzenden Gebiete ermöglicht.

Was geschieht an den Enden der Überdeckung? Zum Schutz weiterer Stadtgebiete vor Verkehrslärm ist auch der notwendige Lärmschutz über den Bereich einer Überdeckung hinaus so effektiv wie möglich zu planen. Auch diese Bereiche müssen städtebaulich verträglich ausgeführt werden, um die noch intakten Sichtbeziehungen zwischen beiden Städten nicht dauerhaft zu zerstören und die trennende Wirkung der Autobahn noch weiter zu verstärken. Wie die Chance einer nachträglichen Autobahnüberdeckung im Zuge von Ausbaumaßnahmen genutzt wird soll das Beispiel des Ausbaus der BAB 7 in Hamburg zeigen.

Beispiel Überdeckung BAB7

Der Ausbau der Bundesautobahn 7 (BAB 7) ist Teil eines Maßnahmenpakets, mit dem die Bundesfernstraßen in der Freien und Hansestadt Hamburg den stark gestiegenen Verkehrs- und Umwelterfordernissen angepasst werden sollen. In diesem Rahmen bietet sich in hohem Maße die Gelegenheit, stadtentwicklungs- und verkehrspolitische Zielsetzungen zu einem bedeutenden Leitprojekt zu verbinden. Dort, wo die BAB 7 bislang

Siedlungs- bzw. Wohnquartiere zerschneidet, soll durch insgesamt mehr als **drei Kilometer** lange Überdeckelungen des Straßenkörpers in drei Abschnitten dessen trennende Wirkung aufgehoben werden. Durch diese „Stadtreparatur“ können das Landschafts- und Wohnggefüge in den Quartieren in Bahrenfeld/ Othmarschen, Stellingen und Schnelsen wieder stärker zusammenwachsen und damit deutlich aufgewertet werden.

Im Zuge des Ausbaus werden in zwei Abschnitten aus Lärmschutzgründen Tunnelbauwerke errichtet. **In Abstimmung mit der Bundesrepublik Deutschland wird die Freie und Hansestadt Hamburg die Deckelflächen durch selbstfinanzierte Tunnelabschnitte ergänzen und diese Bauwerke einer neuen Freiraumnutzung zuführen.** Geplant sind in den Abschnitten Bahrenfeld, Stellingen und Schnelsen Überdeckelungen, die neben ihrer Lärmschutzwirkung auch neue Optionen für die angrenzenden Stadtteile eröffnen.



Fazit

Was in Hamburg an der BAB 7 möglich ist und in großem Stil durchgeführt wird sollte auch in Baden-Württemberg zwischen den beiden Städten Böblingen und Sindelfingen machbar sein.

Die Architektenkammer fordert deshalb das nicht nur technische Realisierungskonzepte für den notwendigen Lärmschutz erarbeitet werden, sondern dass das Land mit den beiden Städten einen städtebaulichen Realisierungswettbewerb auslobt (wie in Hamburg geschehen) um die städtebaulichen Fragestellungen einer vernünftigen Lösung zuzuführen. Dabei könnten sich Möglichkeiten eröffnen, an die im Moment noch gar nicht gedacht wird. Gemeinschaftsprojekte der Kommunen könnten an dieser Stelle ebenso ihren Platz finden wie eine ausgedehnte neue Grünzone, möglicherweise geplant und erschlossen im Rahmen einer gemeinsamen Landesgartenschau Böblingen-Sindelfingen.

Beide Städte hätten hier die Möglichkeit - im wahrsten Sinne des Wortes – Neuland zu betreten und durch die Umsetzung innovativer städtebaulicher Konzepte ins Blickfeld der Öffentlichkeit zu treten.

Beide Städte der Landkreis und das Land sind aufgefordert, politisch und planerisch an einem Strang zu ziehen. Angesichts der großen Chancen, die dieses Projekt für die Bevölkerung eröffnet, sollten über die Finanzierung des technischen Schallschutzes hinaus alle Möglichkeiten zur Finanzierung auch einer städtebaulichen nachhaltigen Lösung voll ausgeschöpft werden.

Mit Blick auf die verfahrenre Situation des Projekts „Stuttgart 21“ wird vom Verfahrensträger eine bessere Informationspolitik und eine frühzeitigere und umfassende Bürgerinformation- und Beteiligung gefordert. Aus zahlreichen gemachten Erfahrungen hat sich erwiesen, dass insbesondere offene Wettbewerbsverfahren mit zu einer Informationsverbreitung und Bürgerbeteiligung beitragen können. Allerdings darf damit die Informationspflicht nicht enden, sondern sollte am Anfang einer guten Informationspolitik stehen und muss über den gesamten Projektverlauf intensiv betrieben werden.