

*Offener Brief an die lokale und regionale Presse*

## **40 Jahre Planung A 81**

### **Abschnitt Leonberg, Kreuz Stuttgart bis Gärtringen**

Betrachtung einer Planungsgeschichte contra politischer Einsicht und zeitangemessenen Handelns.

**1966** beginnt konkret, mit der Aufnahme einer Strassen-Trasse in den „Vierjahresplan für den Ausbau- und Bedarfsplan der Bundesfernstraßen“ ab Autobahndreieck bei Leonberg nach Süden, - in den 3. Vierjahresplan 1967 bis 1970 - eine lange und mühevoll Planungs-geschichte für den Fernstraßenbau im Landkreis Böblingen.

Im Herbst **1984** trafen sich die kommunalpolitisch Verantwortlichen der betroffenen Städte und Gemeinden unter der Ägide des Landrats Dr. Heeb beim damaligen Innen- und Verkehrsminister **Dietmar Schlee**, als es um den Neubau einer B464, von Sindelfingen, nördlich der L1183 bis Leonberg ging. Über die, „als gemutmaßte Ersatztrasse für die A81“, galt es zu beraten. Die B 464 sollte westlich der Hulb nach Norden bis Leonberg, nach dem Vorschlag des Lenkungsausschusses - ab der Calwer-/ Döffinger-Str., - vierstreifig verlängert werden, was die betroffenen Gemeinden natürlich mehrheitlich ablehnten. Maximal ein zweispuriger Ausbau zwischen Böblingen und Leonberg sei mehrheitsfähig, das war die Stimmungslage im Kreis, nach den heftigen Debatten der zurückliegenden Jahre. Die seit Jahren geführten Auseinandersetzungen über die Strassen-Infrastruktur im Kreis Böblingen waren niemals zielführend, sondern stets lokalen Interessen untergeordnet, geführt worden. Was war aus damaliger Sicht für alle Anliegergemeinden mehr zu befürchten, als dass (in diesem Jahr 1984) entweder ein vierstreifiger Neubau der B 464 nach Norden ab der L 1183, oder die bereits zur Verbindungs-Autobahn avancierte **B 14** (A 831) zwischen dicht bebauten Wohngebieten, Unteres Lauch und Goldberg, zum Fernstrassenersatz nochmals „befördert“ werden könnte. Die **B 14** war schon 1973 gegen den Einspruch der Stadt Böblingen zur **A 831** aufgestuft worden. Schließlich war es zuvor, vor allem der Stadt Leonberg, gegen allen fachlichen Rat und Einsicht gelungen, - den geplanten Fernstraßenabschnitt, seit den 30iger Jahren! als **A** - Trasse-, als Neubaustrecke in direkter Linie vom Autobahnkreuz Herrenberg (Gärtringen) nach Norden bis Leonberg, zu verhindern.

Wie schon oben angemerkt, wurde deshalb eine zweistreifige Verlängerung der B464 ins Auge gefasst, - man sehe und staune, mit diesem Neubau wurde zum Jahreswechsel 2005 / 2006, mehr als zwanzig Jahre danach, begonnen.

Weil infolge dieser „Entscheidung“ bei Minister Dietmar Schlee gleichzeitig eine erhebliche Verkehrszunahme auf der A 831 (B14) indiziert schien, forderten alle beteiligten Bürger- und Oberbürgermeister mit dem Landrat, unisono, eine Überdeckung des Autobahnabschnitts zwischen Böblingen und Sindelfingen vor zu sehen.

Heute, im Jahr 2006, mit dem Antrag auf Planfeststellung und bevorstehender Erörterungsverhandlung für einen sechsstreifigen Ausbau der inzwischen zur **A 81** deklarierten Fernstraße, kann die Einlösung dieser „Vereinbarung aus 1984“ nicht unterschlagen werden. Auch 1984 wusste die Politik um die Konsequenzen, dass diese Forderung/ Vereinbarung erheblich mehr Geld kosten würde als eine offene Straße!

Vor allem unter volkswirtschaftlichen Aspekten müssen die, seit den 50iger- Jahren dort entstandenen, reinen Wohngebiete und die planerisch falsche Bündelung der Fernstraße auf der A831 (A81), in der Kostenrechnung Berücksichtigung finden!

Hilfsweise, zur Erläuterung dieser Positionen, noch ein paar planungs-historische Anmerkungen:

Die bezogene Ausbaustrecke der **B14** ( A 831) vom AK-Stuttgart bis zum AK-Herrenberg (Gärtringen ) ist ca. 17 km lang, - in 3 Abschnitten 1969, 1973/1975 und Juni 1978 in Betrieb genommen, - ist heute Autobahn (**A81**) und spart möglicherweise endgültig eine Direktverbindung Gärtringen / Leonberg, bis zum Anschluss an die **A8** ein. Für eine damals, von der Fachwelt favorisierte A81-Trasse, westlich von Warmbronn, Magstadt, Maichingen und Dagersheim, östlich vorbei an Ehningen bis zum AK Herrenberg (Gärtringen) lagen zwei Varianten (Tunnel- und Längenbühl-Trasse) vor. Bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes 1980 wurde diese Linie „in die Legende verwiesen“, die Politik hatte resigniert, die Planer mussten resignieren. Eine direkte Fortsetzung der A81 von Leonberg nach Süden war nach dem 2. Weltkrieg zunächst unumstritten und bis 1970 in den Bedarfsplänen so auch enthalten. Leonberg hat diese ca.17 km lange Linienführung stets bekämpft und sich schließlich durchgesetzt. Bei diesen Trassen waren unter anderem z.B. ein ca. 500 m langer Tunnel, bzw. im anderen Falle ein langes Viadukt enthalten. Zahlreiche aufwendigste Alternativen wurden in den 60er Jahren der Stadt Leonberg durch Autobahnverwaltung als Bauträger sowie durch das Wirtschaftsministerium des Landes vorgestellt. Es blieb bei unerfüllbaren Forderungen der Stadt, einer Position, die aus heutiger Sicht nicht mehr nachvollziehbar erscheint. Zuletzt, beim Anhörungstermin am 18.06.1973 für die Linienbestimmung der BAB, Teilstrecke Leonberg – Gärtringen gemäß § 16FStrG in Leonberg stimmten sämtliche betroffene Fachbehörden und Verbände und vor allem die Gemeinden (außer Leonberg) der geplanten Linienführung zu und wünschten eine zügige Verwirklichung. Das Autobahnamt hatte zuvor noch einmal davor gewarnt, auf den Bau des Abschnitts Leonberg – Gärtringen (Direktverbindung) zu verzichten und statt dessen die B 14 (später A831) auf 6 bzw. 8 Spuren auszubauen.

Diesbezügliche Dokumente dürften beim ehemaligen Autobahnamt ausreichend verfügbar sein.

Gez.: Hans A m b r o s