

Hans A m b r o s
Stadtbaudirektor i.R.
ehemaliger Leiter des
Tiefbauamts der Stadt Böblingen

71 034 Böblingen, den 09.Dez. 2006
Geleenerstraße 51
Tel. 07031 - 287210
Fax. 07031- 632672

Regierungspräsidium STUTTGART

Postfach 80 07 09

70 507 S t u t t g a r t

**Betr.: Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren (Planvorlagen vom 30.10.2006)
„Ausbau der A81 zwischen AS Sindelfingen und AS Böblingen/ Hulb“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Planfeststellungsverfahren hat sich bisher, wie ein Selbstläufer auf den zwingend erforderlichen Lärmschutz fokussiert. Damals (1984 mit OB Wolfgang Brumme) wie heute (2006 mit OB Alexander Vogelgsang und OB Dr. Vöhringer) bekennt sich, so glaube ich zu wissen, eine deutliche Mehrheit beider betroffener Städte zur Erweiterung dieses Bauabschnitts im Bundesfernstraßennetz.

In Konsequenz der damaligen (in den siebziger Jahren) Planungsabläufe und ausschließlich politisch begründeter Entscheidungen leite ich das „Recht auf Gleichbehandlung“ im neuen Verfahren zum Ausbau und Erweiterung ab. Die wirtschaftlichen Fragen schienen sekundär.

1981 hatte der Lenkungsausschuss des Wirtschaftsministeriums mit der Alternative 1 (heutiger Trassenverlauf) aus 4 Varianten, die Weichen gestellt.

1984 wurde das mit enormem Aufwand betriebene Linien-Verfahren einer Direktverbindung über die Längenbühltrasse von Leonberg nach Herrenberg/Gärtringen (Anschlussstelle Böblingen) abgebrochen, entgegen dem dringenden Rat der Fachleute.

Den Straßengegnern gelang es, Ökologie und Landschaftszerstörung in den Vordergrund zu schieben und so konnte der Widerstand der Stadt Leonberg zu fragwürdigem Erfolg führen.

Die Empfehlungen der Straßenplaner zum Festhalten an der Längenbühltrasse galten damals wie heute, neben der Tatsache der kürzesten Trasse als wirtschaftlichste Lösung und vor allem in Bezug geringster Betroffenheit von Anwohnern. Deshalb muss heute, nachdem man sich grundsätzlich zur Überlagerung der **A81**, ab dem Autobahndreieck Leonberg mit der **A8 und A831** bis zum Autobahnkreuz Herrenberg durchgerungen hatte, über die Folgen und baulichen Erfordernisse wiederum eine politische Entscheidung :

pro Einhausung dieses o.g. Straßenabschnitts getroffen werden.

Für ein gesundes Demokratieverständnis ist es nicht mehr nachvollziehbar, sich heute auf fehlende rechtsverbindliche Aussagen der damals Verantwortlichen zurückzuziehen. Die unmittelbar betroffenen Bürgern sehen sich getäuscht, Demokratieverdross ist die Folge.

Die jetzt zur Genehmigung anstehende Planung ignoriert die elementarsten Ansprüche der Anwohner auf beiden Seiten der Straße auf Unversehrtheit ihrer Gesundheit.

Ein Flüsterasphalt und Geschwindigkeitsbegrenzungen sind untaugliche Mittel, zur dauerhaften u. verlässlichen Lärminderung beizutragen, da sie ausschließlich den Betrieb der Straße und nicht das Strassen-Bauwerk als solches betreffen. Ich habe Zweifel, ob solche Zusagen, sollten sie im Plan festgestellt werden, jemals wirksam werden.

Darüber hinaus sehe ich elementarste städtebauliche Bedürfnisse beider Städte verletzt. Der geplante „Kanal, eingefasst mit bis zu 18 m hohen Betonwänden“, stellt eine praktisch nicht mehr korrigierbare urbane Störung, um nicht zu sagen Katastrophe dar. Die Lebensqualität in den benachbarten Stadtgemeinden ist ebenfalls unkorrigierbar und massiv beeinträchtigt.

Die ursprüngliche, in der regionalen Verkehrsnetzplanung realisierte Bundesstraße, **B 14** war nach damaliger Planungsphilosophie jeweils als *Nordumfahrung / Südumfahrung* für die Städte Böblingen und Sindelfingen konzipiert. Schleichend und problemlos ging dann die Höherstufung von statten, erst zur Verbindungsautobahn **A 831** (1973) und später zur **A 81**.

All dies geschah, weil man dem Widerstand Leonbergs gegen die, seit den dreissiger Jahren des letzten Jahrhunderts gültige und fachtechnisch einzig richtige Fernstraßenplanung, nachgegeben hatte. Beleg für diese Fehlentscheidung ist das zum Zeitpunkt der planerischen Netzkorrektur bereits fertig gestellte Autobahnkreuz A81 / A831 Herrenberg, auf Markung Gärtringen, welches für die direkte Nord-Südverbindung angelegt war.

Es wäre bedauerlich, müsste man es heute der Bürgerschaft Sindelfingens und Böblingens als Versäumnis anrechnen, nicht durch organisierten Protest ihre Forderungen durchgesetzt zu haben. Dies war aber niemals ein Anliegen, hatte man doch die Notwendigkeit des Baus dieses Verkehrs - weges anerkannt.

Beredter Beweis hierfür ist beiliegende Aktennotiz vom 17.Dez.1979/ 04.Febr.1980 des Stadtplanungsamtes.

Am 20.Sept.1984 stellten die Abgeordneten von der SPD, Grunert & Kollegen den Antrag, als vorrangige Lärmschutzmaßnahme die A831 zwischen Sindelfingen und Böblingen zu „überdeckeln“. Nachdem klar war, dass mit der Höherstufung der ehemaligen **B 14** zur Autobahn die Nord-/ Süd-Umfahrung (Tangente) für beide Städte quasi entfallen war, musste vor Ort durch die Leibnizstraße Ersatz geschaffen werden, wodurch die Belastungswirkung für die Anwohner zusätzlich gesteigert wurde. Die Topografie und die Enge dieses Tales mit angrenzender dichter und reiner Wohnbebauung, waren deshalb niemals für den Bau einer Bundesfernstraße geeignet.

Fakt ist, dass die heute geplanten monströsen Lärmschutzwände in der Summe der Höhen fast gar der Breite des Regelquerschnitts der neuen Straße entsprechen. Warum wird dann nicht aus der Vertikalen der Lärmschutzwände in die Horizontale eines Deckels gedacht??

Politische Redlichkeit und die Endgültigkeit bei der Umsetzung des geplanten Eingriffs erzwingen, die Zusagen oder Forderungen aus der damaligen Plangeschichte einzuhalten und diesen Streckenabschnitt von der Wolfgang-Brumme-Allee bis zur Brücke in Verlängerung der Eschenbrünnlesstraße einzuhausen.

Mit freundlichen Grüßen

Hans A m b r o s

Anlage: Protokoll des Planungsamts der Stadt BB vom 17.12.1979 / 04.02.1980