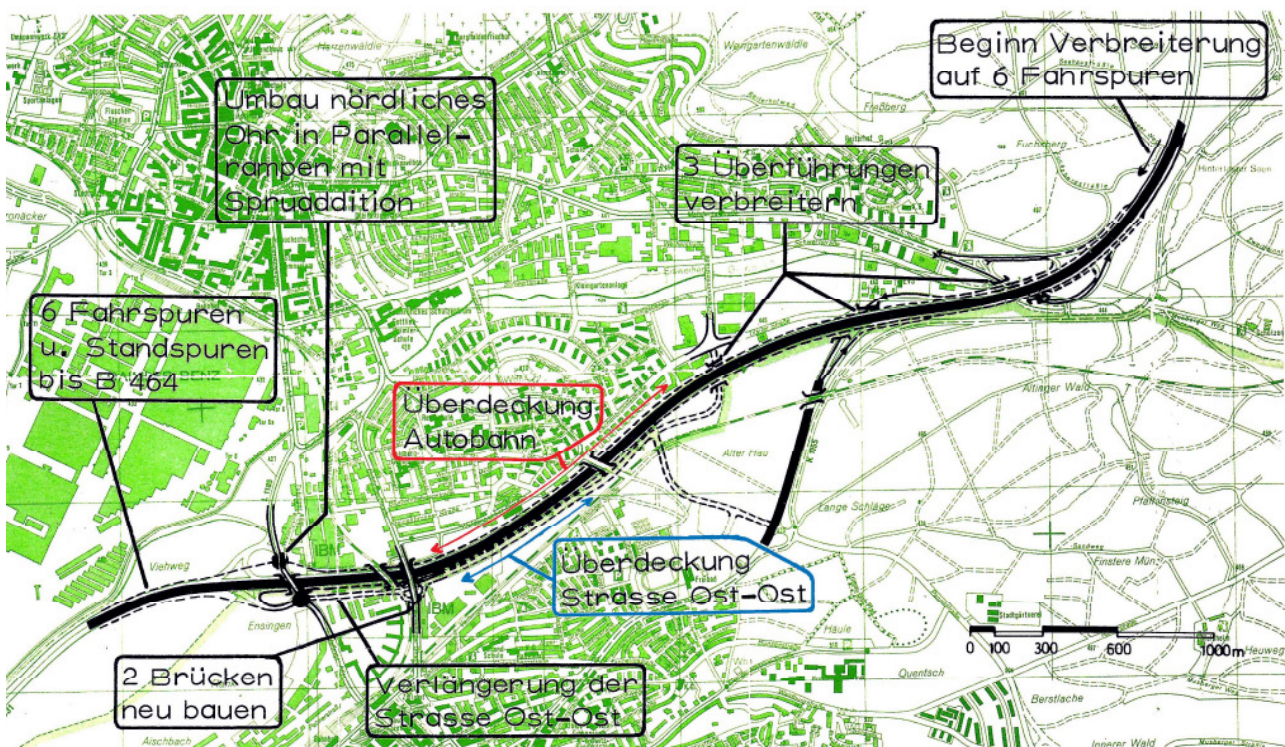


Zeitzeuge Altstadtrat Klaus Offermann belegt die Geschäftsgrundlage für den A81 Deckel

A81 und Leibnizstrasse wurden schon 1979 im gesamten Goldbergbereich überdeckelt!

Es ist erfreulich, daß die verwaltungsübergreifende Arbeitsgruppe A81 installiert wurde und endlich die Überdeckelung der A81 ins Auge gefaßt wird. Wenig erfreulich ist, daß es anscheinend nur ein Mini-Deckelchen von 300 m werden soll. Dies hat Klaus Offermann veranlaßt, seinen reichen Fundus aus seiner Stadtratstätigkeit 1975 – 1984 in Sindelfingen nach der Geschäftsgrundlage für den Entfall der Trasse Leonberg-Gärtringen (LG-Trasse) und für die Überlagerung der A831 mit der A81 zu durchforsten. Und er ist fündig geworden.

Bereits 1979 hat die Stadt Leonberg als einer der Hauptgegner der LG-Trasse das Planungsbüro Billinger Stuttgart beauftragt, mögliche alternative Varianten für den Entfall der LG-Trasse zu untersuchen und Realisierungsvorschläge auszuarbeiten ¹⁾. Aufgrund eingehender Verkehrs-, Kosten- und Flächenbedarfsanalysen kam das Planungsbüro zu dem Schluß, daß Alternativen auf einen Neubau der Autobahn (d.h. LG-Trasse) verzichten könnten und eine Überlagerung der Autobahnen A831 mit der A81 möglich wäre, vorausgesetzt, es würden Überdeckungen als Lärmschutzmaßnahmen gebaut. In allen Fällen ist demnach nicht nur eine „Überdeckung“ der A81 im Bereich Böblingen-Sindelfingen, sondern auch der Leibnizstrasse (damals Ost-Ost-Strasse) notwendig. Die Varianten entsprechen damit dem Ziel des Bundesverkehrsministers und der Landesregierung Baden-Württemberg: *Ausbau vor Neubau, Qualität geht vor Quantität*. Dem ist auch heute nichts hinzuzufügen, außer daß sich heute einige Verantwortliche trotz eindeutiger Rechtsnachfolge offenbar nicht mehr daran halten wollen.



Billinger Gutachten 1979 ¹⁾ : Länge der Überdeckung der Ost-Ost Straße : 900 m. Länge der projektierten A 831-Überdeckung: 1.300 m bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung von 53.000 Kfz/24h. Heute fahren hier bereits 120.000 Kfz/24h! Die Behörden schlagen 300 m für die A81 vor! Trotz einer mehr als doppelt so hohen Belastung soll nun plötzlich ein Mini-Deckelchen von 300 m ausreichen?

Die Kostenanalyse des Büros Billinger zeigt weiter, daß die 1985 beschlossene Überlagerung der A831 mit der A81 einschließlich beider Überdeckungen (A81 und Ost-Ost Strasse = 123 Mio DM) wenigstens um 100 Mio DM billiger war als die geplante LG-Trasse (= 222 Mio DM). (Bei Berücksichtigung der 3 bei der LG- Trasse notwendigen Überdeckungen Kapellenberg, Hummelberg und Hochberg sogar um 212 Mio DM!). Land und Bund konnten also mit der Überlagerung erhebliche Einsparungen realisieren. Dies hat schließlich auch dazu geführt, daß in voller Kenntnis aller Konsequenzen 1985 die Überlagerung beschlossen wurde. Ein Blick auf die Billinger-Planung (großes Bild) zeigt die zugrunde gelegte, notwendige Überdeckung der A81 im gesamten Bereich zwischen der Fa. Bitzer und der Böblinger/Sindelfinger Strasse bei gleichzeitiger Überdeckung der Ost-Ost Strasse (heutige Leibnizstrasse) über den gesamten Wohnbereich Unteres Lauch. Der Querschnitt (kleines Bild) zeigt die vorgesehene kompakte und kostensparende Bauweise bei der Überdeckung.



Billinger Gutachten 1979: gemeinsame Überdeckung von A81 und Ost-Ost Strasse.

Das Planungsbüro Billinger stellte dazu fest: „Die Alternativen der Überlagerung der A 81 mit der A 8 und A 831 sind im Bereich Böblingen/Sindelfingen technisch einwandfrei realisierbar und bringen durch die Überdeckung der A 81/A 831 und der Strasse Ost-Ost nicht nur eine große Entlastung der angrenzenden Wohngebiete, sondern lassen 10 ha Fläche ohne Lärmbelastung zwischen Böblingen und Sindelfingen neu gewinnen“.

Spätere Gutachten haben die Überdeckung ebenfalls als erforderlich bewertet. So hat das Planungsbüro Bender und Stahl im April 1984 vorgeschlagen ²⁾: „... die Autobahn in ihrer heutigen Höhenlage zu belassen und mit Hilfe einer Betonkonstruktion zu überdecken. Das nördliche Ende dieses Lärmschutztunnels wird gestaffelt ausgebildet, so daß seine Länge 1.460 m auf der Sindelfinger Seite und 1.220 m auf der Böblinger Seite beträgt. Durch seitliche Anschüttungen kann das Bauwerk gut in die Umgebung eingepaßt werden.“ Die ermittelten Kosten sind mit denen des Planungsbüros Billinger vergleichbar.

Und auch das Planungsbüros Steierwald Schönharting geht in seiner Stellungnahme zum vorläufigen Ergebnis der interministeriellen Straßenbaukommission vom September 1984 ebenfalls eindeutig von einer Überdeckung beim künftigen Ausbau der A81 aus ³⁾. Sie empfehlen sogar. „Der bei der Überdeckung neu geschaffene Bereich Goldberg sollte in einem städtebaulichen Wettbewerb untersucht werden“. Bei der Entscheidung für den Entfall der LG-Trasse waren also die drei Konsequenzen bestens bekannt: 1. völliger Umbau des Dreiecks Leonberg, 2. die Verbreiterung des Abschnittes Leonberg – AK Stuttgart und 3. die Überdeckung zwischen Böblingen und Sindelfingen. Diese dritte Konsequenz harret aber heute noch ihrer Realisierung.

Der Bevölkerung und den Städten, insbesondere Böblingen und Sindelfingen, wurde somit die Überdeckung als unverrückbare Geschäftsgrundlage für die Überlagerung der A81 mit der A831 vermittelt, was sich auch in der Pressemitteilung der Landesregierung (SZBZ vom 3.4.1985) manifestiert.: „Bei einem sechsspurigen Ausbau der A831 könnten nach Informationen des Innenministeriums die Lärmwerte so hoch werden, daß ein Lärmschutz für die Bürger in Böblingen und Sindelfingen unvermeidlich wird. An einen anderen Lärm-

schutz als eine Überdeckelung ist dabei nicht gedacht. Höchstens, so ein Pressesprecher des Innenministeriums, könnte bis zur Realisierung die Technologie so weit sein, daß Autos nicht mehr zu hören sind und ein Lärmschutz damit überflüssig wird. Das Kabinett folgte dem Vorschlag des Innenministeriums“.

Dr. Burger, anerkannter Fachanwalt für Verwaltungsrecht, ehemaliger Sindelfinger Oberbürgermeister und Zeitzeuge am 12.5.07 in der SZBZ: „Auch mit dem Abstand von mehr als 22 Jahren läßt sich feststellen, daß der Planungsstand von 1984 heute noch gültig und in der Realisierung ist. Dazu gehört aber dann auch die Verbreiterung der heutigen A81 zwischen Sindelfingen-Ost und Gärtringen sowie die Überdeckelung zwischen Böblingen und Sindelfingen“.

Die Forderungen der BI LeiseA81 nach einer Überdeckelung im gesamten Bereich Viehweide, Goldberg und Unteres Lauch sind also keine aus der Luft gegriffenen neuen Erfindungen. Sie sind lediglich die berechtigten Einforderungen der Bürger und Gemeinden zur vollständigen Realisierung der Beschlüsse von 1985 auf der hier nochmals klargelegten Geschäftsgrundlage einer Überdeckung auf 1.500 m. Es können daher weder die Länge der Überdeckelung noch die Kosten als Verhinderungsargumente ins Feld geführt werden, denn diese waren bei der Beschlußfassung Grundlagen für die Entscheidung für die kostengünstigere Überlagerung von A831 und A81 anstelle des Neubaus der LG-Trasse.

Klaus Offermann: „Bei dieser Faktenlage kann ich die Planungsgruppe A81 nur auffordern, sich an die Geschäftsgrundlage für die damalige Entscheidung zu halten und einen Deckel mit mindestens 1,5 km Länge sowie eine Lärmschutzgalerie von wenigsten 1,5 km Länge im Bereich Viehweide endlich zu beschließen, die der bereits heute schon mehr als doppelt so hohen Verkehrsbelastung gerecht werden. Es wäre fatal, wenn die Bürger und die Städte den Eindruck bekämen, man wurde und werde auch heute noch vom Land und vom Bund bewußt irreführt“.

Darüber hinaus ist zu hoffen, daß unsere gewählten Volksvertreter in Land und Bund der zögerlichen Haltung der Behörden energisch entgegenwirken. Enttäuschung der Betroffenen könnte ansonsten die Folge sein und damit eine weitere Abkehr der Wähler von den Altparteien.

Klaus Offermann weiter: „ im Übrigen bin ich nicht der einzige Zeitzeuge. Zeitzeugen sind beispielsweise auch Landrat Meier, ehemaliger Bürgermeister in Renningen, Dr. Dieter Ortlieb, ehemaliger Oberbürgermeister von Leonberg oder Hans Ambros, Böblinger Stadtrat und ehemaliger Verkehrsplaner in Böblingen. Diese Zeitzeugen stehen der Planungsgruppe mit Sicherheit ebenfalls Rede und Antwort für eventuelle weitere Bestätigungen der Geschäftsgrundlage für die anstehende Planungsarbeit und die erfolgreiche Erarbeitung einer sach- und bürgergerechten Überdeckelung der A81 in den Bereichen Viehweide, Goldberg und Unteres Lauch.“

- 1) Planungsbüro Billinger, Verkehrsplaner, *Studie zur Autobahn A 81 zwischen Leonberg und Gärtringen*, Juli 1979.
- 2) Bender + Stahl, Ingenieurbüro, *Baukosten A81 Alternativen I bis IV*, April 1984.
- 3) Steierwald Schönharting und Partner GmbH, Ingenieurbüro, *Vorbehaltstrecke A 81 Leonberg - Gärtringen, Stellungnahme zum vorläufigen Untersuchungsergebnis der interministeriellen Straßenbaukommission*, September 1984.