

Immer noch möglich

Zu einer Autobahn Leonberg-Gärtringen

Manfred Bulling, Regierungspräsident von 1977 bis 1989, wurde 80 Jahre alt. Die Pläne für die wegen ihrer Ortsnähe umstrittene Trasse 3a der Bundesstraße B 464 ist auch schon 22 Jahre alt. Seit fünf Jahren schleppt sich ihr Bau dahin. So wie die Andrioff-Brücke in Remseck ist diese Bulling-Trasse ein Teil des vernünftigen Versuchs, Stuttgart mit einem Verkehrsring zu entlasten. Das Regierungspräsidium (RP) hat sie aber den lärmgeplagten Anliegern als „reine Umgehungsstraße“ zweispurig verkauft. Viele Ampeln sollten verhindern, dass Autobahnverkehr auf sie überschwappt. „Diese oder keine Trasse“, drohte Bulling den Gemeinderäten.

Mit der Faust in der Tasche und einigen Gegenstimmen hat der Magstadter Gemeinderat 1988 diese Version akzeptiert. Die Maichinger Bauern aber prozessierten noch im Jahr 2000 wegen ihrer zersäbelten Aussiedlerhöfe. Sie wurden mit ihrem Argument, die zweispurige B 464 könne den Verkehr gar nicht aufnehmen, beim Verwaltungsgerichtshof in Mannheim belächelt. Für den verlorenen Prozess mussten sie 30 000 DM berappen, obwohl sie recht hatten. Das RP hatte nur 16 000 tägliche Fahrzeuge angesetzt, die Magstadter Bürgerinitiative in ihrem Einspruch 30 000. Heute nennt das RP 40 000 Fahrzeuge täglich, und es könnten noch mehr werden. Nur mit der B 464 lässt sich der sechsspurige Ausbau und die Überdeckung der A 81 zwischen Sindelfingen und Böblingen bewerkstelligen. Aus der Umgehungsstraße wird eine unzulängliche Ersatzautobahn. Deren Steigungen sind nämlich zu groß und die Radien entsprechen nicht den Standards.

Michael Schmidt schreibt, beim Projekt der A 81 Leonberg-Gärtringen handele es sich um „verfehlte Autobahnpläne“. Damit steht er im Widerspruch zu den Ministerpräsidenten Teufel und Oettinger. Erwin Teufel hat 1991 vergeblich versucht, den Böblinger Landrat Reiner Heeb zum Bau dieser seit 1934 geplanten Autobahnergängungsstrecke zu bewegen. Günther Oettinger hat bei der Debatte zur Überdeckung der A 81 bei Böblingen den Verzicht auf die Verbindung Leonberg-Gärtringen einen „historischen Fehler“ genannt. In der Tat waren in den 90er Jahren die heftigen Auseinandersetzungen um den Autobahnausbau in Leonberg beendet. Das problematische Autobahndreieck wurde entzerrt auf Leo-Ost und Leo-West. Der Engelbergbasistunnel wurde auf sechs Spuren verbreitert. Die unaufhaltsame Zunahme der Kraftfahrzeuge machte die Bevölkerung aufgeschlossener für den Straßenbau. So wurde die Abfahrt der B 464 von der A 8 bis zur unbedeutenden Abzweigung nach Warmbronn vierspurig gebaut. Der Anfang einer Autobahn? Nur die Magstadter Verwaltung lief vergeblich Sturm gegen den Autobahnstummel. Mit etwas diplomatischem Geschick wäre das Teilstück der A 81 bis zur Abzweigung der A 833 von Maichingen zur Hulb politisch durchsetzbar gewesen. Die Fortführung nach Gärtringen wäre nach Bedarf möglich.

Nun ist aber die ortsnahe Trasse B 464 3a seit fünf Jahren im Bau. Von den 16 Brücken stehen 13 im Gelände herum, die meisten für eine vierspurige Fahrbahn errichtet. Die unzulängliche Bundesstraße musste nämlich „ertüchtigt“ werden. Alle Ampeln entfallen nun, ein zweites Ohr sorgt für kreuzungsfreie Auffahrten. In Salamitaktik baut das RP seinen Autobahnersatz und tut so, als sei es von der Entwicklung des Straßenverkehrs völlig überrascht worden. Noch nicht gebaut ist die Unterführung der S 60 an der Renninger Markungsgrenze. Sie war umstritten, weil sie in den Grundwasserbereich des Rankbachs gerät. Gerade dies hätte die A 81 Leonberg-Gärtringen vermieden, sie überquert die Eisenbahnlinie auf Stelzen. Ist es ein Zufall? Dank der ortsnahen Bulling-Trasse ist der Bau der Autobahn A 81 Leonberg-Gärtringen immer noch möglich.

Honi soi qui mal y pense!

Reinhold Kienle; Magstadt