



Studenten des Architekturprofessors Stephan Engelsmann haben ihre Vorstellungen eines Autobahndeckels gezeichnet (links oben, rechts oben und links unten). Ein Park soll auf einem ähnlichen Deckel über die A 7 in Hamburg entstehen (rechts unten).
 Visualisierungen: Studenten der Stuttgarter Akademie für Bildende Künste, Phalanx Fotoagentur, Büro Luchterhandt

Sonntags ein Picknick über der Autobahn

Böblingen/Sindelfingen Experten stellen Pläne für einen Lärmschutzdeckel über die A 81 vor. *Von Gerlinde Wicke-Naber*

Alle Partner stehen zu ihrer Zusage: „Auf der Autobahn 81, die mitten durch die Städte Böblingen und Sindelfingen führt, soll ein 850 Meter langer Deckel für den Schutz der lärmgeplagten Anwohner sorgen.“ Darüber hinaus wolle sich das Land an zusätzlichen Lärmschutzwänden entlang der Wohngebiete Viehweide und Unteres Lauch beteiligen, die vom Deckel nicht profitierten. Dies war die wohl wichtigste Aussage, die Jürgen Holzwarth, der Chefplaner für die Straßen im Regierungsbezirk Stuttgart, am Donnerstagabend auf einer Informationsveranstaltung zur A 81 verkündet hat. „Allerdings müssen wir noch den Bund davon überzeugen, sich an den Mehrkosten zu beteiligen“, sagte Holzwarth.

Gut 120 Zuhörer waren zu der Veranstaltung gekommen, die die Bürgerinitiative Leise A 81 und die Böblinger Architektenkammer gemeinsam angeboten hatten. Im Mittelpunkt stand die Frage, wie der viel diskutierte Deckel eigentlich aussehen könnte. Denn dieser diene nicht nur dem Lärmschutz, „sondern biete darüber hinaus die Chance, den historischen Fehler der Zerschneidung der Wohngebiete durch die Autobahn wieder zu reparieren und städtebauliche Akzente zu setzen“,

sagte Wilfried Borchers, der Vorsitzende der Böblinger Architektenkammer. Der Deckel soll künftig die Bewohner diesseits und jenseits der Autobahn miteinander verbinden. Und wo heute noch täglich 130 000 Fahrzeuge im Dauerstau stehen, könnten in einigen Jahren sogar Familien Picknick im Grünen machen.

Experten aus Hamburg und Stuttgart stellten mehrere Pläne zur Oberflächengestaltung des Deckels vor. Daniel Luchterhandt, Stadtplaner aus Hamburg, zeigte die Ergebnisse eines städtebaulichen Wettbewerbs, den die Hansestadt zur Gestaltung zweier Einhausungen durchgeführt hatte. Dort haben die Planer das gleiche Problem wie in Böblingen/Sindelfingen: Die Autobahn trennt Stadtteile. Nach den Hamburger Siegerentwürfen soll in einigen Jahren ein grünes Band auf dem Dach der A 7 die Stadtteile verbinden. Geplant sind ein großer Park sowie Kleingartenanlagen.

Stephan Engelsmann, Architekturprofessor an der Akademie für Bildende Künste in Stuttgart, hatte seine Studenten Entwürfe für eine Einhausung der A 81 anfertigen lassen. Sie gingen ganz unterschiedlich an die Herausforderung heran. Einige Studenten wollen ein stadtbildprä-

gendes Bauwerk errichten, mit einem Dach in Ziehharmonikatechnik oder mit futuristischen Kurven und Hügeln. „Der Deckel könnte zum Wahrzeichen der Städte werden“, sagte Engelsmann. Andere sehen die Einhausung eher als Naherholungsgebiet für die Bewohner der umliegenden Areale und haben fantasievolle Gärten und Spielplätze auf der Hochfläche angesiedelt. Engelsmann schlug vor, ähnlich wie in Hamburg einen Wettbewerb für die Ausgestaltung des Deckels auszuschreiben.

Jürgen Holzwarth vom Regierungspräsidium hatte zuvor die topografischen Gegebenheiten der A 81 erläutert. Sie seien günstig, weil es links und rechts bereits Böschungen gebe und die Fahrbahn sehr tief liege. „Deshalb brauchen wir kein Tragwerk, sondern können mit einem einfachen Betontunnel arbeiten.“ Helmut Dinkelacker, Inhaber eines Ingenieurbüros in Stuttgart, schlug vor, die Eingangsbereiche des Tunnels ähnlich wie die des Österfeld-

tunnels in Stuttgart zu gestalten – mit leichten Elementen.

Rudolf Maly von der Bürgerinitiative Leise A 81 lobte zwar alle Pläne, machte aber auch deutlich, dass es den Anwohnern der Autobahn vor allem „auf eine schnelle Lösung“ ankomme. Er stellte die Pläne der Initiative für einen weiter gehenden Lärmschutz vor und hinter dem Tunnel vor. Mit 13 Millionen Euro rechnet Maly für gekrümmte Lärmschutzwände, die den Schall optimal auffangen würden.

„Diese 13 Millionen Euro müssten drin sein, wenn man sich andere, wesentlich teurere Deckelprojekte des Bundes anschaut“, sagte Maly. So investiere der Bund bei Fulda 135 Millionen Euro in einen 1,6 Kilometer langen Tunnel. Und bei Kassel habe man zum Schutz der Molche die A 44 für 50 Millionen Euro überdeckelt. „Das ergibt 10 000 Euro pro Molch. Bei unserem Deckel sind es 195 Euro pro menschlichem Einwohner“, sagte Maly.

ÜBER NACHT IST AUS DER LANDESSTRASSE EINE AUTOBAHN GEWORDEN

Historie Im Jahr 1972 war die Bundesstraße 14, die mitten durch Böblingen und Sindelfingen führte, über Nacht zur Autobahn umgewandelt worden, zunächst als Provisorium. Als dann die Pläne zum Ausbau der Autobahn zwischen Gärtlingen und Leonberg fallen gelassen wurden, wurde die vierspurige A 81 zu einer der am

dichtesten befahrenen Straßen der Bundesrepublik. Rund 130 000 Fahrzeuge werden täglich gezählt, der Trend ist weiter steigend.

Ausbau Nun soll die A 81 sechsspurig ausgebaut werden. Den Anwohnern war bereits vor 25 Jahren vom Land versprochen worden, dass sie

bei einem Ausbau einen Lärmschutzdeckel erhalten würden. Im Juli des vergangenen Jahres wurde der 850 Meter lange und 50 Mio. Euro teure Tunnel beschlossen, die Anwohner hatten eine 1,5 Kilometer lange Überdeckung gefordert. Finanziert wird er von Bund, Land, Kreis sowie den Städten Böblingen und Sindelfingen. *wi*