



Protest in kreative Formen gießen ist eine der Stärken der Bürgerinitiative „Leise A 81“. Im Bild die letzte diesbezügliche Aktion im Sindelfinger Wohngebiet Viehweide KRZ-Fotos: Wandel/Bischof/Archiv

## Von null auf 850 in fünf Jahren

Die Bürgerinitiative „Leise A 81“ feiert ihren ersten runden Geburtstag und kämpft weiter dafür, dass der zugesagte Deckel verlängert wird

Fünf Jahre ist es her, dass sich im Paladion in Böblingen Bürgerinnen und Bürger trafen, um die Keimzelle dessen zu schaffen, was sich heute „Leise A 81“ nennt. Und den politisch Verantwortlichen einen 850 Meter langen Deckel abgetrotzt hat. Anlass zum Rückblick.

VON SIEGFRIED DANNECKER

**BÖBLINGEN/SINDELFINGEN.** Wir schreiben Montag, den 4. Juli 2005. Im Säulensaal der Wildermuthkaserne hat das Regierungspräsidium zu einer Anhörung geladen und stellt vor, wie der Ausbau der Autobahn 81 von vier auf sechs Spuren gemacht werden soll. Fragen nach dem Lärmschutz beantwortet RP-Baudirektor und Sitzungsleiter Andreas Hollatz mit stoischer Körperhaltung. Die gesetzlichen Grenzwerte würden fast überall eingehalten. Ein paar erhöhte Lärmschutzwände würden genügen. Eine Überdeckung, wie sie ein paar Anwesende fordern? „Können Sie sich abschminken“, wehrt Hollatz ab. Das komme nicht infrage, sei viel zu teuer. Tenor: Vergessen Sie's.

Zwei der Damen, die damals anwesend waren, haben nichts vergessen. Nein, sie haben sich – im Gegenteil – daran erinnert, dass es da doch mal ein Versprechen gab. Für den Verzicht auf die Autobahn-Querspanne Leonberg-Gärtringen sollte die zur Autobahn aufgestufte vierspurige B 14 überdeckelt werden. Dass man von Seiten des Bundes und des RP nun nicht mehr davon sprach, machte Birgitta Krauss und Marianne Kopp aus dem Unteren Lauch regelrecht zornig. „Wir fühlen uns getäuscht!“, schrieben sie in Leserbriefen an die KREISZEITUNG.

Birgitta Krauss, Marianne Kopp und Helga Pfisterer – diese drei Damen (!) waren es,

die die Geburtsstunde der Bürgerinitiative „Leise A 81“ bildeten. Sie waren sich einig, die Bewohner des Unteren Lauchs in Böblingen und des Goldbergs in Sindelfingen zu einer Versammlung einzuladen – per Wurfzetteln in Briefkästen und per Laternenmast-Plakatierung. Im Biergarten des Paladion im Silberweg formierte sich 50-köpfig der Widerstand; als „Fürsprecher“ stellte sich Gert Dolderer zur Verfügung, bis dann Dr. Thorsten Breitfeld offiziell die Bürgerinitiative (BI) aus der Taufe hob und eine Homepage kreierte.



Erster Vorsitzender der BI: Dr. Breitfeld

Breitfeld, damals 43, Ingenieur, war der gefundene Mann für das Sujet – fachlich-sachlich wie politisch-taktisch. Konnte der 1998 nach Böblingen gezogene studierte Luft- und Raumfahrttechniker als Fahrzeugakustiker beim Daimler doch auf Augenhöhe mit Experten diskutieren. Breitfeld stellte eigene Lärmmessungen an und verschaffte der BI auch in den Behörden gehörigen Respekt. Die Bürgerinitiative war dem gebürtigen Karlsruher ausnahmsweise auch Anlass, mal „ganz bewusst“ seinen Dokortitel einzusetzen, wie er im KRZ-Gespräch lachend verriet. Und auf der Deckel-Bar wolle er den Bar-Keeper geben, verriet er vor ziemlich exakt drei Jahren.

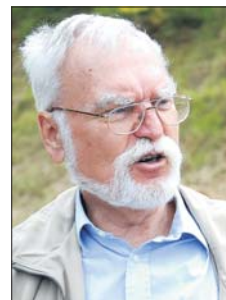
### Zäher Kampf mit „harten Behördenknochen“

Drei Wochen zuvor hatten er und seine Mitstreiter(innen) eine große Demo auf der

„Elefanten“-Brücke organisiert, zu der 1000 Protestierende gekommen waren. Ein Zeitpunkt, zu dem Innenminister Heribert Rech schon eingeräumt hatte, dass ein Deckel sinnvoller sei als haushohe Mauern zwischen den Städten. 400 Meter Länge waren die ersten Zugeständnisse von Seiten der Politik, 1,5 Kilometer fordert(e) die BI, 850 Meter sind jener „Kompromiss“, den man von offizieller Seite so nennt, der aber von Seiten der BI als aufgenötigt empfunden wird. Sie will ein Nachrüsten in einer zweiten Stufe, „wenn wieder mehr Geld da ist“.

Als Breitfeld im Juni 2009 auf der CDU-Liste das Ticket für den Gemeinderat löste, wurde ein Sindelfinger sein Nachfolger, der gleich noch mit einem zweiten akademischen Titel aufwarten kann: Prof. Dr. Ing. Rudolf Maly aus der Blumenmahnstraße auf dem Goldberg. Das ist, sozusagen, die dritte, vierte Reihe hinter der Autobahn. Aber kaum weniger verlärm.

Auch Ruheständler Maly, Ex-Elektrotechniker beim Daimler, hat sich mit aller Energie in die Deckel- und Lärmschutzmaterie vertieft. Schwarz- und Blaubücher, politischen Verantwortlichen öffentlichkeitswirksam überreicht, gehen maßgeblich mit auf seine Recherchen zurück. Anne Graf, Rolf Wild, Böblingens ehemaliger Tiefbauamtsleiter Hans Ambros: Der 70-jährige Maly will nicht so viel Wirbel um seine Person und listet die Namen zahlreicher Mitstreiter im Vorstand auf. Doch die Hauptlast ruht auf seinen Schultern. Und so hat er sich über Monate auch noch in Programmie-



Leitet die BI heute: Prof. Dr. Rudolf Maly

rungsfragen für Homepages eingearbeitet, damit aktuelles Text- und Bildmaterial auf [www.leisea81.de](http://www.leisea81.de) erscheinen – inklusive Geräuschkulissee für den tosenden Verkehr. Und Vogelgezwitscher dafür, wie es sein könnte.

Maly hatte lange Zeit von der BI nur aus der Zeitung gelesen, ging dann aber zu einer dritten Anhörung der A-81-Ausbaupläne in die Sindelfinger Stadthalle. „Da dachte ich noch, ich könne was ändern. Aber der damalige RP-Chef Dr. Udo Andriof schmetterte alle meine Fragen ab“, war Maly frustriert. „Ich wollte hinterher ein Protokoll“, erzählt er, „bekam aber noch nicht einmal eine Antwort.“ Andriof, sagt Maly, sei ein „harter Hund“ gewesen – ähnlich Baudirektor Hollatz, der gesagt haben soll: „Das ist das erste Mal in meinem Leben, dass ich so eine Planung dreimal überarbeiten muss.“

Den Professor, der bis heute an der Uni Stuttgart-Vaihingen lehrt, hat diese Erfahrung politisiert. „Die Verwaltung muss doch ein Dienstleister des Bürgers sein. Stattdessen zeigen die einen Standesdünkel sondergleichen.“ Es sei doch im Sinne der Politik, die Bürger einzubeziehen, „dann erzeugen sie weniger Anti-Stimmung und kriegen weniger Einsprüche“. Starken Persönlichkeiten falle kein Zacken aus der Krone, wenn sie die Bürgerschaft ernst nähmen.

Frustrationen hat Maly in den letzten zwei, drei Jahren viele erlebt, sich aber nicht unterkriegen lassen. Bei 110 000 Einwohnern „nur“ 1000 auf der Goldberg-Brücke – „obwohl wir mit Lautsprecherwagen unterwegs waren und Zettel verteilt haben“ – das ist für Maly kein Zeugnis ausgeprägten Demokratie-Bewusstseins. „Manchmal könntest du verzweifeln, den Kalk aus der Wand fressen“, räumt der Ruheständler freimütig ein. Etwa wenn die Reaktionen lauten „Ach, wissen Sie, ändern tut sich ja sowieso nix.“ Oder wenn einem beim Klinkenputzen einfach die Tür vor der Nase zugepatscht werde.

### Kommentar

## Der Lohn der Einmischung

VON SIEGFRIED DANNECKER

Wo stünden wir in Sachen Lärmschutz für die noch zu verbreitende A 81, wenn es die Bürgerinitiative „Leise A 81“ nicht gäbe? Wo genau, ist schwer zu sagen. Aber gewiss nicht hier, wo wir es tun – nämlich bei der Zusage eines 850 Meter langen Deckels. Denn diese Einhausung in dieser Länge ist das Verdienst einer mutigen Truppe, die ihr persönliches zum Allgemeinliegen gemacht und einen historischen (Teil-)Erfolg errungen hat.

Hätte die Bürgerinitiative nicht mit unermüdlicher Zähigkeit und klugen Protestformen die Öffentlichkeit mobilisiert und die Politik gedrängt, hätte es von Seiten des Bundes nur eine Schlucht von Lärmschutzwänden gegeben, vielleicht ja effektive, aber affenscheußliche Mauern, neben und hinter denen niemand wohnen wollen kann. Die Planung des Bundes, von der BI visualisiert und auf Drängen von Sindelfingens FWV-Gemeinderätin Ingrid Balzer per Schaugerüst vor Ort gezeigt, hat seinerzeit alle aufgeschreckt und die jetzt gefundene Tunnellösung herbeigedrängt. Von ihr werden beide Städte profitieren – und längst nicht nur die, die den Highway in unmittelbarer Nachbarschaft säumen.

Als Bürgerinnen und Bürger hätten wir ja erwartet, dass unsere lokalen Politiker und unsere Behördenvertreter den Job machen, den die Bürgerinitiative in den letzten fünf Jahren übernommen hat. Stattdessen sind die Kommunalpolitiker und Abgeordneten halt auf einen Zug mehr aufgesprungen, den die BI in Fahrt gebracht hat. Nun ja. Da kann man mal sehen, wie wichtig es ist, sich als Bürgerschaft ins politische Leben einzubringen. Erfolg, so heißt es, hat viele Väter. Dieser hier vornehmlich einen – die BI.

Entmutigen freilich lässt sich Maly kein bisschen. Er sammelt weiter Beispiele in der Republik, wo für Brücken- oder Tunnelbauwerke oft ein Vielfaches des 50 Millionen Euro teuren A-81-Deckels ausgegeben werde, „obwohl dort oft nur ein Bruchteil des Verkehrs von hier unterwegs ist“. Beispiele hat Maly zuhauf. Etwa den 2,5 Kilometer langen B-27-Tunnel bei Tübingen für 20 000 Autos täglich: „Bei uns ist's fast das Siebenfache.“ In Schwäbisch Gmünd würden 340 Millionen in einen Tunnel investiert – für 15 000 Autos.

### Deckel soll ästhetisch aussehen und nicht wie ein „Westwall“

„Wir dürfen jetzt nicht den Schnaufer verlieren“, sagt der 70-Jährige. Schließlich werde es vermutlich weitere fünf Jahre dauern, bis der Deckel steht. Und der soll nicht wie der „Westwall“ aussehen, sondern ein Zeugnis davon abgeben, dass „Baukultur vor Bürokratie“ komme. Entwürfe von Kunststudenten unter Anleitung von Prof. Dr. Stephan Engelsmann haben erst kürzlich gezeigt, wie man Funktion und Ästhetik unter einen Hut bringen könnte. Maly plant nun eine Ausstellung und eine Podiumsdiskussion.

„Wir lassen nicht locker“, nennt Maly die BI einen „heterogenen Haufen, der sich wunderbar ergänzt. Im engeren Kern sei man zwar nur etwa zu zehnt, drum herum aber viel größer. Eine Mitgliederkartei gibt es zwar nicht. Aber zuletzt, im Mai, gab es 7500 Zugriffe auf die Homepage. „Ich war total baff“, sagt Maly.

[www.leisea81.de](http://www.leisea81.de)