

A 81 Leonberg – Gärtringen

(aus: Schefold/Neher (Hrsg.): 50 Jahre Autobahnen in Baden-Württemberg, Stuttgart 1986)

Plan des geplanten Streckenverlaufs

Diese Strecke ist im Netz der Reichsautobahnen bereits im Mai 1934 als Ergänzungslinie aufgenommen worden. Die Voruntersuchungen sind dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen am 24.12.1938 vorgelegt worden.

Abgesehen von diesem Vorprojekt bestand keine Frage, daß die Linie Stuttgart – Singen eine direkte Fortsetzung der Linie Heilbronn – Stuttgart sein müsse. Dies geht auch aus den Netzplänen der Reichsautobahnen von 1936, 1938 und 1939 eindeutig hervor. Ebenso war diese direkte Fortsetzung in den Jahrzehnten nach dem Kriege unumstritten; in dieser Form ist die Teilstrecke Leonberg – Herrenberg in den Bedarfsplänen eingetragen (mit Ausnahme 1970).

Einordnung in die Bedarfspläne

1934	Im Ausbaunetz der Reichsautobahnen als Ergänzungsstrecke vorgesehen.
1936	Im Reichsautobahnnetz als Ergänzung vorgesehen (Strecke 44).
1941	Im Reichsautobahnnetz als Planung vorgesehen.
1965	Im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg zwischen Autobahndreieck Stuttgart bei Leonberg und B 14 (später A 831) als "geplant" (Baubeginn nach 1970) vorgesehen.
1966	Im Ausbauplan und Bedarfsplan der Bundesfernstraßen, 3. Vierjahresplan 1967 – 1970, zwischen Leonberg und B 14 (später A 831) als "Bedarf" vorgesehen.
1970	Im Bedarfsplan ist keine direkte Fortsetzung vorgesehen. Statt dessen ist in Dringlichkeitsstufe I eine Entlastungsautobahn eingetragen, die südlich der Anschlußstelle Stuttgart-Zuffenhausen von der bestehenden A 23 (heute A 81) abzweigt, die Stadt Leonberg und damit das Nadelöhr Engelbergtunnel im Westen umgeht und bei Herrenberg wieder an die BAB Herrenberg – Singen bzw. an die B 14 neu (später A 831) anschließt.
1975	Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zwischen Leonberg und B 464 neu (später A 833) in Dringlichkeit I a, zwischen B 464 neu und Herrenberg in Dringlichkeit I b vorgesehen.
1980	Im Bedarfsplan nur noch als Vorbehaltsstrecke aufgeführt.
1985	Im Bedarfsplan nicht mehr enthalten. Statt dessen 6spuriger Ausbau der A 831 zwischen Böblingen und Herrenberg als Planung ausgewiesen.

Die Planungsgeschichte

verläuft als Teil der A 23, später A 81, zunächst gemeinsam mit der Gesamtstrecke. Am 02.05.1967 wurde die Linie zwischen Herrenberg und Singen durch den BMV gem. § 16 FStrG bestimmt. Nicht enthalten in der Linienbestimmung war also der nördliche Teil der Strecke Stuttgart – Singen im Bereich zwischen Leonberg und Gärtringen. Grund hierfür war, daß die Untersuchungen über die Linienführung im Raum Leonberg noch nicht abgeschlossen werden konnten. Von da ab mußte die Planung dieser Teilstrecke Leonberg – Gärtringen unabhängig von der übrigen A 81 Stuttgart – Singen erfolgen. Und hier zeigt sich nun in der folgenden Aufzählung der Daten und Ereignisse, wie das Projekt, insbesondere durch die Stadt Leonberg, immer mehr bekämpft, in Frage gestellt und schließlich ganz zu Fall gebracht wurde:

14.09.1960	RP Nordwürttemberg legt generelle Planung im Raum Leonberg vor mit Westumgehung Leonberg als B 295 und mit nachrichtlich eingetragener BAB in unmittelbarer Fortsetzung der BAB Heilbronn – Stuttgart (als Längenbühltrasse)
Sept. 1965	ABA legt Trassenvergleich vor über die Linienführung im Raum Leonberg. Es werden 4 Varianten behandelt: • Feinautrasse: Sie kreuzt die A 8 rechtwinklig, folgt dem Feinautal und durchstößt den südlich Eltingen gelegenen Bergrücken mit einem 500 m langen Tunnel, westlich von Warmbronn verläuft sie dann am Fuß eines Südhanges zwischen einem neu erschlossenen Landhausgebiet und einem Wochenendhausgebiet. Sie stößt deshalb auf starken Widerstand der Gemeinde Warmbronn. • Längenbühltrasse: Sie folgt dem Längenbühl entlang des Kammerforstes. Die Linie wird später in der Beschreibung der Linienführung noch genauer dargestellt. • Silberberg-Trasse: Diese Variante zweigt bei Betriebs-km 578,5 von der bestehenden BAB Heilbronn – Stuttgart ab und umfährt Leonberg im Westen entsprechend der Planung des Reg.-Präs. Nordwürttemberg für eine Umgehung Leonbergs im Zuge der B 295. • Höfinger-Trasse: Diese Variante zweigt bereits bei Betriebs-km 574, unmittelbar südlich der AS Stuttgart-Zuffenhausen von der bestehenden BAB ab. Sie umgeht Leonberg weiter im Westen und folgt in ihrem nördlichen Teil weitgehend den Gemarkungsgrenzen. Abschließend schlägt das Autobahnamt vor, der weiteren Planung die Längenbühltrasse zugrunde zu legen.
14.11.1966	RP Nordwürttemberg legt erneut generelle Planung im Raum Leonberg vor mit Westumgehung Leonbergs als B 295.
1969	Regionale Planungsgemeinschaft Württemberg-Mitte (RPW) legt Plan vor für eine westliche Parallelautobahn zur bestehenden BAB Heilbronn – Stuttgart und einer Verknüpfung dieser beiden Strecken. Die RPW-Trasse zweigt bei Pleidelsheim von der BAB Heilbronn – Stuttgart nach Westen ab, schwenkt bei Ober- und Unterrixingen in Richtung Süden, führt weiter bis westlich Rutesheim, wo die BAB

	München – Karlsruhe gekreuzt wird, und verläuft weiter bis in das Gebiet Döffingen – Darmsheim, wo dann der Anschluß an die BAB Stuttgart – Singen erfolgt. Eine direkte Fortsetzung der bestehenden BAB Heilbronn – Stuttgart ist nicht vorgesehen. Der Plan hatte den Nachteil, daß die neue Parallelautobahn nur dem Fernverkehr gedient hätte, daß aber auf der bestehenden Autobahn der regionale und örtliche Verkehr, der ca. 80% beträgt, verblieben wäre. (s. Planskizze)
25.07.1969	Innenminister Walter Krause teilt der Presse mit, daß für die Linienführung im Raum Leonberg – Warmbronn eine Studie von Prof. Schaechterle vorliegen würde. Die Studie schlägt die "Feinautrasse" vor und plant für das neue Eltinger Kreuz eine "raumsparende Turbinenlösung". Demnach werde der Abschnitt Leonberg – Gärtringen der geplanten Autobahn Stuttgart – Singen noch nicht gebaut werden können, vielmehr sei zunächst die mehrspurige B 14 neu (später A 831) fertigzustellen.
26.08.1969	ABA berichtet dem WM über die von Prof. Schaechterle vorgeschlagene Turbinenlösung für das geplante Autobahnkreuz Stuttgart, verbunden mit der Feinautrasse. ABA schlägt vor, an der bisher vorgesehenen Doppeltangentenlösung, verbunden mit der Längenbühltrasse, festzuhalten.
02.11.1969	Gemeinderat Leonberg lehnt sowohl die Längenbühltrasse zwischen Leonberg und Vaihingen wie auch die Feinautrasse zwischen Leonberg und Warmbronn ab. Der Gemeinderat beschließt statt dessen: Eine Entlastungsautobahn soll bei Ditzingen von der BAB Heilbronn – Stuttgart abzweigen, Leonberg im Westen umfahren und beim Schopflochberg die BAB München – Karlsruhe kreuzen. Das bestehende Autobahnteilstück Ditzingen – Leonberg soll zur B 295 abgestuft werden. Damit würde auch der langjährige Streit "Feinau- oder Längenbühltrasse" ein Ende finden. Ein 6spuriger Ausbau der BAB Heilbronn – Stuttgart bei Leonberg wird abgelehnt. In Reaktion hierauf verlangt Renningen, daß die Feinautrasse verwirklicht wird, Warmbronn wünscht die Längenbühltrasse während Rutesheim den Leonberger Plan ablehnt. Die Stuttgarter Zeitung kommentiert den Vorschlag Leonbergs: "Die Lastzugkapitäne, bei denen jeder Kilometer bares Geld ist, würden nach wie vor die jetzige Strecke fahren, gleich, ob sie dann Bundesstraße heißen würde".
11.11.1969	Prof. Dr. Böhringer, Innenministerium, der damalige Leiter der Straßenbauverwaltung unseres Landes, trägt in Leonberg neue Konzeption vor. Sie verzichtet auf ein Autobahnkreuz bei Eltingen mit Fortführung der bestehenden BAB Heilbronn – Stuttgart als Feinau- oder Längenbühltrasse, statt dessen soll die Stadt Leonberg im Westen umfahren werden. Die Entlastungsautobahn zweigt bei Münchingen von der BAB Heilbronn – Stuttgart ab, verläuft zwischen Ditzingen und Hirschlanden, kreuzt die geplante Albgaulinie Karlsruhe – Stuttgart – bzw. deren Fortführung als B 295 neu südlich dieser beiden Orte, kreuzt die bestehende BAB München – Karlsruhe

	beim Ortsteil Silberberg und schließt dann bei Magstadt oder weiter südlich an die BAB Stuttgart – Singen an. Dieser Plan findet die Zustimmung der Stadt Leonberg, mit Ausnahme der Kreuzung mit der BAB München – Karlsruhe im Bereich zwischen Schopflochberg und Stadtteil Silberberg. Abgelehnt wird der Vorschlag jedoch durch eine neugegründete "Autobahn-Schutzgemeinschaft Strohgäu", in der sich die Gemeinden Ditzingen, Hirschlanden, Höfingen, Gebersheim, Heimerdingen und Münchingen zusammengeschlossen haben. Auch Landrat Ramsauer läßt keinen Zweifel daran, daß er sich mit dem Gedanken eines so schwerwiegenden Eingriffs in die Entwicklung des Kreises Leonberg wenig befreunden könne (s. Planskizze).
21.11.1969	Stadtrat Walter Grimm, Leonberg, greift Planung des Bürgervereins Eltingen von 1967 wieder auf: Entlastungsautobahn soll bei Münchingen von BAB Heilbronn – Stuttgart abzweigen, an den Markungsgrenzen von Münchingen, Ditzingen und Höfingen verlaufen, zwischen Rutesheim und Prouse die BAB München – Karlsruhe kreuzen und weiter zur BAB Stuttgart – Singen führen.
04.02.1970	Trassenbegehung BMV, IM, ABA. Entscheidung: Die Feinautrasse wird nicht mehr weiter verfolgt.
Sept. 1970	IM trifft Entscheidung für Umbau des AB-Dreiecks Stuttgart bei Leonberg in ein AB-Kreuz mit Doppeltangentenlösung und für Längenbühltrasse. Leonberg und Renningen lehnen ab. (s. Planskizze)
April 1972	Regionale Planungsgemeinschaft Württemberg Mitte (RPW) schlägt vor: - die geplante Saarlandautobahn aus dem Raum südlich Karlsruhe und Pforzheim von Wimsheim ab bis zur Azenbergtrasse als "B 295 Nord" raumerschließend wirksam werden zu lassen, - die stark überlastete Autobahn Heilbronn – Leonberg nicht durch ihre direkte Weiterführung bei Eltingen zur Autobahn Westlicher Bodensee noch zusätzlich durch einen damit hinzukommenden Nord-Süd-Fernverkehr zu belasten. Dafür soll eine weiter westlich, in der Randzone des Verdichtungsraumes verlaufende Fernstraße entlastende und raumerschließende Aufgaben übernehmen. Dies wäre unter Einbeziehung eines Teils der B 27 a im Raum zwischen Lauffen und Bönningheim, durch die Einschaltung eines Zwischenstücks zwischen Bönningheim und Sersheim sowie durch eine gegenüber der seitherigen Planung leicht nach Osten verschobene Führung der B 464 im Raum östlich von Vaihingen a.d. Enz erreichbar. Ein "Umsteigen" des Nord-Süd-Verkehrs zum westlichen Bodensee von der bestehenden Autobahn Heilbronn – Leonberg wäre u.a. über die B 35 (neu) von Bietigheim nach Oberriexingen möglich.
Mai 1972	BMV besteht im Gespräch mit Stadt Leonberg auf Autobahnkreuz und Längenbühltrasse. Der RPW-Plan kann höchstens als Fernlösung nach 1990 betrachtet werden.

18.07.1972	Aussprache der CDU-Fraktion mit Innenminister Schieß im Haus des Landtags: "Dem Innenminister ist die Längenbühltrasse seit eh und je unverständlich und unerklärlich. Er hält die Anbindung der Autobahn Heilbronn – Leonberg an die Autobahn zum westlichen Bodensee über die B 14 und den Teilabschnitt der Autobahn Leonberg – Stuttgart-Vaihingen für sinnvoll".
07.08.1972	Staatssekretär Haar, BMV, bestätigt die Aussage, das Bundesverkehrsministerium habe sich schon 1969 für die Längenbühltrasse entschieden.
06.10.1972	Besprechung BMV, IM, ABA an Ort und Stelle. Die Planungen des Autobahnamtes (Autobahnkreuz, Längenbühltrasse) werden gutgeheißen. Der Abschnitt Längenbühltrasse bis Gärtringen ist vorrangig zu bearbeiten mit dem Ziel, noch 1972 das Verfahren nach § 16 FStrG für die Bestimmung der Linienführung der Bundesautobahn A 23 zwischen Leonberg und Gärtringen einzuleiten.
Okt. 1972	Leonberg und Gärtringen erheben Einspruch gegen 6spurigen Basistunnel unter dem Engelberg bei Leonberg. Leonberg lehnt Längenbühltrasse weiterhin ab. Stattdessen wird RPW-Plan gefordert.
Okt. 1972	Bürgeraktion "Umweltgerechte Autobahn", Leonberg, fordert Verzicht auf RPW-Plan, also auf Westumgehung Leonbergs und schlägt stattdessen eine Ostumgehung vor (Planung Dr. Runge). (s. Planskizze)
06.11.1972	Gemeinderat Leonberg beschließt zu diesem Vorschlag der Bürgeraktion einstimmig folgendes: 1. "Der Gemeinderat geht davon aus, daß die von der RPW vorgeschlagene Parallelautobahn westlich der jetzigen Autobahn Heilbronn – Leonberg die einzige sach- und zukunftsbezogene Planung zur Lösung des Autobahnproblems im Raum Leonberg darstellt und zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens beiträgt. 2. Der Gemeinderat betrachtet den Vorschlag der Bürgeraktion (Ostumgehung) als vorsorgliche Alternativlösung und kann ihm nur unter Hintenanstellung erheblicher Bedenken und nur dann zustimmen, wenn die geplante Autobahn nach dem Kreuzungsbauwerk nicht in Richtung Westen abschwengt und streckenweise entlang der jetzigen Autobahn Ulm – Karlsruhe zum westlichen Bodensee weitergeführt wird."
06.11.1972	In dieser Sitzung unterrichtet Oberbürgermeister Dr. Ortlieb den Gemeinderat auch über das Lärmgutachten der Fa. Müller BBN, (Dr. Schreiber), München, erstellt im Auftrag der Stadt: Der Bau einer Parallelautobahn zur bestehenden BAB Stuttgart – Heilbronn ist

	schalltechnisch nicht zu empfehlen (Streuung des Lärms über zusätzliche Flächen an anderer Stelle).
11.12.1972	WM (Prof. Dr. Böhringer) an Stadt Leonberg: Es werden die Gründe dargelegt, die gegen den Alternativvorschlag der Leonberger Bürgeraktion sprechen. "Aus all diesen Gründen hält es das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr – auch bei Ausschöpfung aller Verbesserungsmöglichkeiten des Planungsvorschlages – für sehr unwahrscheinlich, daß der Alternativvorschlag der Bürgerinitiative und die Vorstellung des Gemeinderats verwirklicht werden können."
Dez. 1972	"Bürgeraktion Warmbronn" gegründet. Sie widerspricht den Leonberger Planvorstellungen und erhebt im Schreiben an Bundesverkehrsminister Lauritzen vorsorglich Einspruch gegen eine Veränderung der Längenbühltrasse zwischen Leonberg und Renningen zu Lasten von Warmbronn.
Dez. 1972	Autobahnamt legt Vergleich vor von Varianten der Linienführung der A 23 im Raum Leonberg (s. Planskizze)
02.02.1973	BMV trifft folgende Entscheidung für die Autobahnplanung im Bereich Leonberg und für die Weiterführung zum westlichen Bodensee: Sechsspüriger Engelbergbasistunnel, Autobahnkreuz im Glemstal und Längenbühltrasse am Hang des Kammerforsts.
13.02.1973	IM beauftragt Autobahnamt, für den nördlichsten Abschnitt der BAB zum westlichen Bodensee Stuttgart – Böblingen, die Unterlagen für das Verfahren nach § 16 FStrG vorzulegen.
Febr. 1973	Stadt Leonberg und "Bürgeraktion Umweltgerechte Autobahn" kündigen "Gegenwehr mit allen Mitteln" gegen Entscheidung des BMV an. In offenem Brief an Staatssekretär Haar wird auf die "Betroffenheit in Leonberg" über die ministerielle Entscheidung abgehoben. Stadtrat Walter Grimm: "Wir sind bereit, bis zuletzt Widerstand zu leisten".
Febr. 1973	FDP-Stadtverband Leonberg und Ing.-Büro Hans Billinger legen weitere Alternative zur Autobahnplanung vor. Hier wird erstmals auf eine durchgehende Autobahn Heilbronn – Leonberg – Singen verzichtet und stattdessen ein Versatz ("Entzerrung der Kreuzungsanlage") vorgeschlagen. (s. Planskizze)
14.03.1973	Staatssekretär Haar, BMV, weist in Schreiben an OB Dr. Ortlieb, Leonberg, den Protest zurück. "Aus meinen Ausführungen mögen Sie ersehen, daß ich keinen Grund erkennen kann, meine Entscheidung über die Einleitung des Linienfestlegungsverfahrens nochmals zu überprüfen".
05.04.1973	WM bestätigt in Schreiben an OB Dr. Ortlieb, Leonberg, die

	Entscheidung des BMV vom 14.03.1973.
25.04.1973	Wasserwirtschaftsamt Kirchheim u.T. teilt dem Autobahnamt mit, daß hinsichtlich der Wasserschutzgebiete entlang der Neubaustrecke Stuttgart – Böblingen keine Bedenken bestehen.
14.06.1973	Stadtrat Walter Grimm, Leonberg, von der "Bürgeraktion Umweltgerechte Autobahn", wendet sich an Ministerpräsident Dr. Hans Filbinger: "Lassen Sie nicht zu, daß im Herzen unseres Landes eine traditionsreiche, wirtschaftlich gesunde und aufstrebene Stadt zugrunde gerichtet wird".
18.06.1973	Anhörungstermin für die Linienbestimmung der BAB Teilstrecke Leonberg – Gärtringen gem. § 16 FStrG in Leonberg. Autobahnamt warnt davor, auf den Bau des Abschnittes Leonberg – Gärtringen zu verzichten und stattdessen die B 14 (später A 831) auf 6 bzw. 8 Spuren auszubauen. Sämtliche betroffenen Fachbehörden und Verbände, vor allem aber die Gemeinden (außer Leonberg), stimmen der geplanten Linienführung zu und wünschen eine zügige Verwirklichung.
23.07.1973	Schreiben des WM an Stadtrat Walter Grimm, Leonberg: Das WM kann Planungsvorschlag der Bürgeraktion nicht unterstützen. "Das Ministerium bittet vielmehr zu überlegen, ob es nicht auch im Interesse der Stadt Leonberg, die sich als einzige Gemeinde gegen die geplante Autobahntrasse zwischen Leonberg und der B 14 bei Gärtringen ausgesprochen hat, besser wäre, die bisherige Haltung gegen die amtliche Autobahnplanung aufzugeben."
24.07.1973	Antrag des Autobahnamtes auf Linienbestimmung durch BMV gem. § 16 FStrG.
21.08.1973	Staatssekretär Haar, BMV, bittet in Schreiben an OB Dr. Ortlieb, Leonberg, erneut um Zusammenarbeit auf der Basis der verbesserten Planungsvariante der Straßenbauverwaltung.
01.10.1973/ 08.10.1973	Gemeinderat Leonberg stellt Zustimmung zur Autobahnplanung im Raum Leonberg in Aussicht unter 13 Bedingungen. Eine darin lautet: "Die Längenbühltrasse ist im Einschnitt zu führen. Jene Bereiche, in denen die Trasse auf einem Damm verläuft, sind durch Erdwälle zu schützen."
12.10.1973	Ref. Landesplanung des Reg.-Präs. Stuttgart erhebt keine Einwendungen gegen den Abschnitt Leonberg – Gärtringen der A 81.
29.11.1973	IM beantragt beim BMV Linienbestimmung gem. § 16 FStrG.
31.01.1974	Staatssekretär Haar, BMV, teilt der Stadt Leonberg mit: "Eine Anerkennung der in Ziff. 1-13 des Schreibens des Gemeinderates der Stadt Leonberg in einer m.E. recht eigenartigen Art genannten

	Bedingungen in rechtsverbindlicher Form durch das Bundesverkehrsministerium ist weder erforderlich noch rechtlich möglich".
16.03.1974	Linienbestimmung des Streckenabschnittes Stuttgart – Böblingen (Leonberg – Gärtringen) durch BMV.
Juni 1974	ABA arbeitet Untersuchung aus über generelle Knotenpunktsform des künftigen Autobahnkreuzes Stuttgart bei Leonberg und zwar – netzorientiert (BAB Heilbronn – Stuttgart – Singen durchgehend) – belastungsorientiert (BAB Heilbronn – Stuttgart – München durchgehend) ABA schlägt netzorientierte Lösung vor.
04.02.1975	ABA legt dem WM generelle Voruntersuchung über künftige Form des Autobahnkreuzes A 8/A 81 vor.
Jan. 1976	BMV trifft Entscheidung für netzorientierte Lösung des Autobahnkreuzes.
Juni 1976	OB Dr. Ortlieb, Leonberg, schlägt vor, auf Teilstrecke Leonberg – Gärtringen zu verzichten.
08.12.1976	Schreiben des Landkreises Böblingen an das ABA: Der Landkreis unterstützt die Forderung der Stadt Sindelfingen auf unverzüglichen Bau der A 81 im Teilabschnitt Sindelfingen – Gärtringen nachdrücklich.
14.12.1976	Schreiben des WM an Stadt Sindelfingen: Teilstrecke Leonberg – Gärtringen wird planerisch nach wie vor als Einheit behandelt. Das Ministerium wird sich bei der nächsten Fortschreibung des Bedarfsplanes dafür einsetzen, daß der Abschnitt Sindelfingen – Gärtringen wieder in die höchste Dringlichkeit eingestuft wird und damit die unterschiedliche Dringlichkeitseinstufung der beiden Abschnitte Leonberg – Sindelfingen und Sindelfingen – Gärtringen wieder aufgehoben wird.
16.09.1977	Reg.-Präs. Stuttgart legt Unterlagen vor zur Bestimmung der Linienführung gem. § 16 FStrG für den Neubau der B 464 (A 833) zwischen der L 1183 und der A 81 (bei Grafenau).
09.05.1978	BMV erteilt Zustimmung zu Planung und Bau einer Anschlußstelle Leonberg-West im Zuge der A8.
Sept. 1978	Weiterführung der A 81 Leonberg – Gärtringen wird von Teilen des Gemeinderats Leonberg wieder in Frage gestellt.
24.11.1978	Staatssekretär Haar, BMV, in Interview mit Sindelfinger Zeitung: "Der Neubau der A 81 im Abschnitt Leonberg – Herrenberg ist aus

	Gründen der Planungskonzeption und der zu erwartenden Verkehrsbelastung vorrangig notwendig".
24.01.1979	Gemeinderat Leonberg beschließt in Sondersitzung, "seine Entscheidung aus dem Jahr 1973 zu überdenken und sie den neuen Gegebenheiten zukunftsorientiert anzupassen". Der Gemeinderat hält "eine Prüfung für notwendig, ob eine Weiterführung der A 81 auf der Trasse der A 8 und der A 831 gefunden werden kann, die den berechtigten Belangen aller Beteiligten gerecht wird".
26.01.1979	RE-Vorentwurf durch ABA aufgestellt für den Streckenabschnitt AK A 81/A 8 bei Leonberg bis AK A 81/A 831 Herrenberg, Betr.-km 585+200 bis km 603+397. Der Betriebs-km 603+397 entspricht dem Bau-km 27+010 des südlich anschließenden und im Betrieb befindlichen Streckenabschnitts AK Herrenberg – AS Herrenberg. (Linienbeschreibung am Ende dieses Textes)
Jan. 1979	Landrat Heeb vertritt im Technischen Ausschuß des Kreistags die Meinung, daß kein Weg an der Autobahn (A 81) vorbeiführt.
05.02.1979	Abgeordnete Lamparter, Grunert, Lang, Dr. Geisel, Weyrosta, Birzele, Dr. Noller, Elisabeth Nill, Remppis, SPD, stellen den Antrag: Der Landtag wolle beschließen, die Landesregierung zu ersuchen, 1. alternativ zu der geplanten Trassenführung der A 81 zwischen Leonberg und Gärtringen zu prüfen und dem Landtag zu berichten, auf welche Weise diese Trasse a) durch den Ausbau der bestehenden A 8 von Leonberg bis zum Vaihinger Kreuz und gleichzeitig b) durch den 6spurigen Ausbau der A 831 von Böblingen-Ost bis zum Böblinger Kreuz mit Überdeckung der Wohngebiete Viehweide/Goldberg/Unteres Lauch zwischen Böblingen und Sindelfingen ersetzt werden kann; 2. dabei zu untersuchen, wie beim Wegfall des geplanten Autobahnteilstücks zwischen Leonberg und Gärtringen die anliegenden Gemeinden durch Ortsumgehungen mit Anbindung an bestehende klassifizierte Straßen vom Durchgangsverkehr entlastet werden können; 3. beide Lösungen nach Umweltbelastung, Landverbrauch und Verkehrsleistung vergleichend zu bewerten; 4. erforderlichenfalls Sachverständigengutachten einzuholen.
14.02.1979	Stadt Böblingen besteht in Schreiben an RP Stuttgart nachhaltig auf der Weiterführung der A 81 von Leonberg bis Gärtringen. Der Ausbau der A 831 auf 6 Spuren wird mit allem Nachdruck abgelehnt.
03.03.1979	Gemeinderat Renningen fordert die unverzügliche Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Teilstrecke Leonberg – Gärtringen und für die B 295 Umgehung Renningen. Er stellt sich mit allen Fraktionen hinter das 1973 beschlossene A 81/B 295 Konzept und sieht keine Veranlassung, von dieser Planung abzurücken.

22.03.1979	ABA legt Vorentwurf für den Neubau des Streckenabschnittes AK A 81/A 8 bei Leonberg bis AK A 81/A 831 Herrenberg vor (s.hierzu 26.01.1979)
März 1979	"Bürgeraktion für vernünftige Umweltplanung" in Magstadt wendet sich gegen A 81.
April 1979	Neue Bürgeraktion in Leonberg (K. Beer u.a.) wendet sich in groß aufgemachtem Flugblatt gegen die Längenbühltrasse.
17.04.1979	Stadt Sindelfingen teilt dem ABA mit, daß die Stadt ein Gutachten zur Untersuchung der A 81 und B 464 im Raum Sindelfingen/Böblingen an Prof. Steierwald/Dr. Schönharting, Stuttgart, in Auftrag gegeben habe.
April 1979	Ministerpräsident Lothar Späth spricht sich in Ehningen anlässlich eines Kreisbesuchs für die Notwendigkeit der A 81 zwischen Leonberg und Gärtringen aus, wobei der Teil zwischen Grafenau und Gärtringen unter Freihaltung der Trasse zunächst ausgeklammert werden könne. OB Dr. Burger, Sindelfingen, warnt jedoch vor einem solchen Teilverzicht und stellt klar, daß die von den A 81-Gegnern vorgeschlagene Erweiterung und Überdeckung der A 831 eine Illusion sei. Landrat Heeb, Landkreis Böblingen, bekräftigt vor dem Ministerpräsidenten seine Haltung pro A 81.
13.06.1979	Gemeinderat Leonberg nimmt von einer Studie des Planungsbüros Billinger Kenntnis und "bittet die Straßenbauverwaltung, – die A 81 weiterhin überlagert mit der A 8 und der A 831 zu führen und auf den Bau einer A 81 auf neuer Trasse zu verzichten – die A 8 weiterhin 6spurig zu belassen und die Entlastungen durch die A 6 und die A 7 abzuwarten – für die A 831 im Bereich Böblingen und Sindelfingen den vierspurigen Querschnitt mit Standspuren und einer Verkehrsleiteinrichtung zu erwägen".
Sept. 1979	Arbeitskreis Natur- und Umweltschutz des Landesnaturschutzverbandes verlangt aus ökologischen Gründen den Verzicht auf die A 81 zwischen Leonberg und Gärtringen.
Okt. 1979	MdB Rudolf Bindig, SPD, teilt mit, daß die A 81 Leonberg – Gärtringen bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes gestrichen wird.
30.04.1980	Gemeinderat Leonberg beschließt einstimmig, der Planungsvariante des Autobahnamtes Engelbergbasistunnel – Autobahndreieck – Anschlußstelle Leonberg/Ost zuzustimmen, jedoch "unter ausdrücklicher Aufrechterhaltung der Forderung, die A 81 zwischen Leonberg und Gärtringen nicht zu bauen". BMV wird aufgefordert, die Teilstrecke Leonberg – Gärtringen endgültig aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zu streichen. An die

	Landesregierung richtet Leonberg den Appell, "unverzüglich alle Bemühungen zu unterlassen, die auf eine Wiederaufnahme des A 81-Teilstücks in den Bedarfsplan abzielen".
07.10.1980	Unter Federführung des WM wird ein Lenkungsausschuß gebildet (Leitung: Min. Dirigent Konrad von Kirchbach), der als interministerielle Kommission die 4 Vorbehaltsstrecken in Baden-Württemberg begutachten soll. Darin sind vertreten – das WM für die Belange des Verkehrs und des Nutzen-Kosten-Verhältnisses – das IM für die Belange des Raumordnung und Landesplanung – das EM für die Belange des Umweltschutzes und der Ökologie – ABA und jeweiliges RP als planende Behörden.
21.10.1980	1. Sitzung des Lenkungsausschusses für den Abschnitt Leonberg – Gärtringen. ABA wird beauftragt, für Abschnitt Leonberg – Gärtringen Alternativplanungen durchzuführen. Auszugehen ist von 3 Planungsfällen (s. 01.03.1981).
Nov. 1980	MdL Rudolf Decker, CDU, ist "ganz klar" gegen eine Autobahn Leonberg – Gärtringen auf der geplanten Trasse, schließt aber für die fernere Zukunft eine solche Verbindung mit großzügigen Tunnellösungen nicht aus.
19.12.1980	"Gesellschaft für den maßvollen Fortschritt", Leonberg, (K. Beer u.a.) fordert Verzicht auf Anschlußstelle Leonberg-Ost und vorrangige Verwirklichung der Anschlußstelle Leonberg-West.
01.03.1981	WM übersendet BMV die Alternativvorstellungen des Landes für die in Baden-Württemberg gelegenen Vorbehaltsstrecken. Für die A 81, Abschnitt Leonberg – Gärtringen, kommen folgende 3 Streckenführungen in Frage: • Alternative I = Ausbau der bestehenden Autobahnen A 8 Leonberg bis ABK Stuttgart-Vaihingen und A 831 bis Gärtringen (Länge Leonberg – Herrenberg = 24 km) • Alternative II = bisher geplante A 81 von Leonberg bis Grafenau, dann die B 464 (A 833) bis Böblingen-West und die A 831 bis Gärtringen (Länge Leonberg – Herrenberg = 22 km) • Alternative III = bisher geplante A 81 Leonberg – Gärtringen (Länge Leonberg – Herrenberg = 20 km).
12.06.1981	Stadt Sindelfingen legt Gutachten der beratenden Ingenieure Prof. Dr Steierwald – Dr. Schönharting vor. Es werden 8 Netzfälle einander gegenübergestellt.
30.10.1981	Lenkungsausschuß legt in seiner 3. Sitzung folgendes fest: In Abweichung des Auftrags an das ABA in der 1. Sitzung ist eine weitere Alternative auf der Basis des Netzfalles 7 von Prof. Steierwald zu untersuchen. Insgesamt sind es nun also 4 Alternativen:

	• Alternative I = Verzicht auf A 81 und statt dessen Ausbau der A 8 und der A 831 • Alternative II = Linienzug A 81 – A 833 (B 464) – A 831. Die Linie ist mit weiteren Anschlußstellen anzureichern. Damit entspricht die Linie dann dem Netzfall 4 des Steierwaldgutachtens • Alternative III = A 81 gemäß Linienbestimmung, also durchgehende BAB vom AK Leonberg zum AK Herrenberg (Netzfall 1 des Steierwaldgutachtens) • Alternative IV = 4spurige Bundesstraße von Leonberg-West (also nicht vom AK Stuttgart aus) im Zuge B 295 – B 464 – A 833 – A 831 (Netzfall 7 des Steierwaldgutachtens)
04.02.1982	Ing.-Büro Prof. Schaechterle/Holdschuer, Neu-Ulm, wird beauftragt, die verschiedenen bis dato vorliegenden Verkehrsgutachten zu koordinieren und harmonisieren.
09.08.1982	ABA beauftragt Ing.-Büro. Dr. Bender und Stahl, Ludwigsburg, mit Knotenpunktsuntersuchungen (Verkehrsmengen, Vorentwürfe i. M. 1:5.000) für mögliche Anschlußstellen an der A 81. Ergebnis: Anschlußstellen sind an der L 1185/K 1008 Warmbronn – Renningen L 1189 Magstadt – Schafhausen L 1188 Dagersheim – Aidlingen der weiteren Planung zugrunde zu legen.
08.08.1984	IM unterrichtet betroffene Städte und Gemeinden (Leonberg, Sindelfingen, Böblingen, Renningen, Magstadt, Grafenau, Ehningen, Gärtringen) vom Untersuchungsergebnis der interministeriellen Kommission über die Alternativen der A 81 Leonberg – Gärtringen (siehe Jan. 1985)
04.09.1984	Aktionsgemeinschaft Natur- und Umweltschutz Baden-Württ. (ANU), Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) und Deutscher Bund für Vogelschutz (DBV) bezeichnen in einer gemeinsamen Stellungnahme den vom Lenkungsausschuß empfohlenen Bau der A 81 Leonberg – Grafenau als eine "ökologische Wahnsinnstat der Straßenplaner". Statt einer 4spurigen Straße, die in erster Linie nur dem überörtlichen Verkehr zugute kommen würde, schlagen die Verbände den Bau von Ortsumgehungen für Renningen, Magstadt und Maichingen vor.
20.09.1984	Abgeordnete Grunert, Köder, Birzele, Lorenz, Brechtken, SPD, stellen im Landtag den Antrag: "Der Landtag wolle beschließen, die Landesregierung zu ersuchen, 1. die Empfehlung des interministeriellen Lenkungsausschusses für eine "direkte vierspurige Straße vom Autobahndreieck Stuttgart bei Leonberg zum Autobahnkreuz Böblingen" nicht weiterzuverfolgen; 2. statt dessen eine zweispurige Verbindung von der Autobahn-

	Ausfahrt Leonberg-West als regionale Verbindungsstraße über die B 295 zur B 464 unter Umgehung von Renningen, Magstadt und Maichingen vorzusehen; 3. als vorrangige Lärmschutzmaßnahme die A 831 zwischen Böblingen und Sindelfingen zu überdeckeln."
18.10.1984	Das Innenministerium nimmt im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Umwelt und Forsten zu diesem Antrag wie folgt Stellung: "Bei der letzten Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen im Jahre 1980 wurde die A 81 Leonberg – Gärtringen in die Legende verwiesen. Für diese sog. Vorbehaltsstrecke wurde ein Ausbaubedarf ausdrücklich anerkannt. Lediglich die Frage, inwieweit dieser durch die bisherige Autobahnplanung oder Alternativplanungen, vor allem durch den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes erfüllt werden kann, sollte bis zur Fortschreibung des Bedarfsplans im Jahre 1985 untersucht werden. Für diese Untersuchungen wurde eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe (Lenkungsausschuß) der zuständigen Ressorts des Innenministeriums und Ernährungsministeriums gebildet, die unter Beteiligung von Fachgutachtern die Alternativen hinsichtlich ihrer verkehrlichen, raumordnerisch/städtebaulichen und ökologischen Auswirkungen überprüft und bewertet hat. Die vom Lenkungsausschuß entwickelte Vorschlagstrasse, die einen vierspurigen Neubau zwischen dem Autobahndreieck Stuttgart bei Leonberg und dem Autobahnkreuz Böblingen vorsieht, wird von den betroffenen Gemeinden im Raum Böblingen – Sindelfingen – Leonberg nahezu einhellig abgelehnt. Statt dessen wird der teilweise Ausbau der bestehenden Autobahnen A 8 und A 831 sowie eine zweispurige Verbindungsstraße zwischen einer neuen Anschlußstelle Leonberg-West an der A 8 und dem Autobahnkreuz Böblingen unter Einbeziehung der B 295 einschließlich der Ortsumgehung Renningen zum Autobahnkreuz Böblingen gefordert. Das Innenministerium wird prüfen, wie dieser nahezu einhelligen Forderung der Raumschaft nach einer zweispurigen Verbindungsstraße zwischen Leonberg und Böblingen in größtmöglichem Umfang Rechnung getragen werden kann. Dazu wurden die betroffenen Städte und gemeinden bzw. deren Oberbürgermeister, Bürgermeister und der Landrat des Kreises Böblingen zu einem Gespräch am 8. Nov. 1984 ins Innenministerium Stuttgart eingeladen. Dabei sollen die Vor- und Nachteile einer Zweispurenlösung erörtert und eine gemeinsame Linie gefunden werden. Im Mittelpunkt der Diskussion werden sicher auch die Probleme stehen, die bei einer Verbreiterung und sog. Einhausung bzw. Überdeckelung der A 831 im Bereich Böblingen/Sindelfingen zu erwarten sind."
Jan. 1985	Interministerielle Straßenbaukommission legt Abschlußbericht vor. Ergebnis: • Aus der Sicht des Verkehrs und unter Berücksichtigung der

	Nutzen-Kosten-Bewertung ist der Alternative II der Vorzug zu geben. • Aus der Sicht der Raumordnung und des Städtebaues wird der Alternative II der Vorzug gegeben. • Aus ökologischer Sicht wird Alternative I am besten beurteilt, Alternativen II und III werden als nicht vertretbar, Alternative IV als noch vertretbar eingestuft. Die Bewertung der untersuchten Alternativen führte also zu unterschiedlichen Ergebnissen. Der Lenkungsausschuß entschied sich deshalb für eine neue Variante in Anlehnung an Alternative II, die unter Beibehaltung der netzorientierten Anbindung am AK Stuttgart die Waldgebiete des Kammerforstes weniger belastet (Tunnel) und eine Bündelung mit der B 295/B 464 ermöglicht.
21.03.1985	Das IM (ab 15.07.1984 statt des WM wieder zuständig) legt dem Staatsministerium den Abschlußbericht des Lenkungsausschusses vor und führt dazu aus: "Die Stellungnahmen der Städte und Gemeinden machen duetlich, daß sich die vom Lenkungsausschuß vorgeschlagene Lösung nur sehr schwer realisieren ließe. In jedem Fall wäre aber mit erheblichen Zeitverzögerungen zu rechnen. Um den dringlichsten Verkehrsbedürfnissen ohne weiteren Zeitverzug nachzukommen und unter Berücksichtigung der vom EM geltend gemachten ökologischen Bedenken, ist es nach Auffassung des IM zweckmäßig, eine zweispurige Verbindung zwischen der neuen AS Leonberg-West und der B 464 (AK Böblingen) vorzusehen." "Für die A 831 zwischen dem AK Stuttgart-Vaihingen und dem AK Böblingen wird, insbesondere aufgrund eines hohen regionalen Verkehrsaufkommens, langfristig ein durchgehender sechsspüriger Ausbau mit Standspuren erforderlich sein". Abschließend schlägt das IM im Einvernehmen mit dem EM dem Ministerrat eine dementsprechende Beschlußempfehlung vor.
02.04.1985	Innenminister Schlee teilt mit, daß sich die Landesregierung für eine zweispurige Straße zwischen Leonberg-West und Böblingen anstatt der A 81 entschieden habe. Die vierspurige Lösung habe man nach intensiven Gesprächen mit den betroffenen Städten und Gemeinden, aber auch aus ökologischen Gründen verworfen.

Mit dieser Entscheidung zog die Landesregierung den Schlußstrich unter eine Planung, die bereits 1938 erstmals untersucht und dann – nach dem 2. Weltkrieg – seit 1960, also seit 25 Jahren intensiv vorangetrieben wurde.

Die Entscheidung war politisch, also emotional, obwohl versucht worden war, die Entscheidung zu "versachlichen". Es ist heute ja üblich, schwierige Entscheidungen zunächst den Experten zu überlassen, in der Hoffnung, damit Zeit zu gewinnen und schließlich die absolut richtige und im Streit der Parteien unangreifbare Lösung zu finden. Doch wie so oft standen auch hier die Gutachten der ökonomischen Seiten denen der ökologischen Seite gegenüber, was nicht verwundert, da eine Autobahn nun mal keine ökologische Verbesserung mit sich bringen kann. Die Ergänzung des Autobahnnetzes im Raume Leonberg/Sindelfingen/Böblingen darf nicht allein aus der Sicht regionaler und lokaler Verkehrsprobleme und damit aus der Sicht der Bürger der betroffenen Gemeinden gesehen werden. Vielmehr sind in erster Linie die

Bedürfnisse des überörtlichen und des weitreichenden Verkehrs zu berücksichtigen. Nur so ist es möglich, daß das Autobahnnetz im Großraum Stuttgart und über diesen hinaus der Verkehrsnachfrage gerecht wird. Dabei ist zu beachten, daß ja schon durch die Entscheidung über den Verzicht auf der A 45, also die Nordostumgehung Stuttgart, eine Entlastung der A 81 Heilbronn – Stuttgart verhindert wurde. Nunmehr wird auch noch auf die Fortführung der A 81 Leonberg – Gärtringen verzichtet.

Da die inzwischen beschlossene zweispurige Bundesstraße zwischen der AS Leonberg-West und der B 464 nördlich des AK Böblingen lediglich regionale und örtliche Bedeutung haben wird und haben soll, müssen die starken überörtlichen Fernverkehrsbeziehungen über A 8 und A 831 abgewickelt werden. Die dadurch auftretende hohe Konzentration von Fern-, Regional- und Lokalverkehr auf der einstmals als B 14 neu und als "Industrierschließungsstraße" mit einer dichten Folge von Anschlußstellen gebauten A 831 kann von dieser mit Sicherheit auf die Dauer nicht bewältigt werden. Dazu kommt, daß der sechsspurige Ausbau dieser heute bereits überlasteten Autobahn unter Verkehr zu jahrelangen schweren Störungen des Verkehrsablaufs, Staus und zusätzlichen Umweltbelastungen führen muß.

Außer den Planungen des Autobahnamtes waren folgende Gutachten und Untersuchungen Dritter Grundlagen für die Entscheidung des Lenkungsausschusses:

Juni 1984	Heusch-Boesefeldt, Aachen: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nach den RAS-W für verschiedene Varianten der Vorbehaltsstrecken der A 81 und A 98
Okt. 1983	Bender und Stahl, Ludwigsburg: Verkehrsuntersuchung A 81 (einschl. Untersuchung weiterer Knotenpunkte)
1983	Schaechterle – Holdschuer, Neu-Ulm: Überprüfung der Datenbasis verschiedener Verkehrsuntersuchungen zur Vorbehaltsstrecke A 81 zwischen Leonberg und Gärtringen
1984	Schaechterle – Holdschuer, Neu-Ulm: Überprüfung und Harmonisierung der Datenbasis der Untersuchungen zur Vorbehaltsstrecke A 81
April 1984	Bender und Stahl, Ludwigsburg: Baukosten A 81 Alternativen I – IV
Aug. 1984	Koch, Stuttgart, im Auftrag des EM: Umweltverträglichkeitsprüfung A 81 Leonberg – Gärtringen.
Juni 1984	Wagner, München: Untersuchung von Untervarianten zur Alternative II der Vorbehaltsstrecke A 81 Leonberg – Gärtringen
1984	IM Baden-Württemberg: Raumordnerische und städtebauliche Bewertung

1981	Steierwald – Schönharting, Stuttgart, im Auftrag der Stadt Sindelfingen: Gutachten zur A 81/B 464 im Raum Sindelfingen/Böblingen.
------	---

Der Vollständigkeit halber wird noch die **Linienführung** beschrieben, die dem vom Autobahnamt am 26.01.1979 aufgestellten RE-Vorentwurf zugrunde liegt:

Der Streckenabschnitt beginnt bei km 585+200 unmittelbar südlich des geplanten Autobahnkreuzes A 81/A 8 bei Leonberg. Die Linie steigt zunächst auf einer über der Glemstalniederung gelegenen schmalen Trasse (Kammerforst) in bewaldetem, durch mehrere Klingen zerschnittenen Gelände an. Hierbei werden durch Absenkung der Trasse lange Einschnittsbereiche erreicht und damit die Geräuscheinwirkung auf den Orsteil Leonberg-Eltingen niedrig gehalten. Die Länge des "Längenbühlaufstieges", in dessen Bereich 70 m Höhenunterschied überwunden werden, beträgt 2,5 km. In diesem Teilbereich wird bei km 586+500 die Mülldeponie "Rübenloch" tangiert.

Die westl. Ausläufer des nach Nordwesten steil abfallenden Kammerforstes müssen mit einem R=1400 m in einem tiefen Einschnitt umfahren werden, um mit der Linie dem bei km 588+150 vorhandenen Landschaftsschutzgebiet mit See auszuweichen. Von hier verläuft die Bundesautobahn mit Gefälle in Richtung Maisgrabental, das zur Schonung des Landschaftsbildes mit einem niederen Damm durchfahren wird. Die dort kreuzende K 1008 Warmbronn – Renningen wird mit einer Anschlußstelle mit der Bundesautobahn verbunden. Der Abstand der Bundesautobahn zum Ortsrand von Renningen beträgt ca. 1000 m. 1,5 km südlich des Maisgrabens wird im Gegenanstieg das Rankbachtal mit einer Talbrücke überquert. Zwischen km 591+800 und km 592+800 wird die Gemarkung des landeseigenen Versuchsgutes Ihinger Hof am Rande berührt. Das Gut liegt ca. 700 m westlich der Bundesautobahn. Das anschließend folgende Waldgebiet des Hohberges (ca. 505 m NN) wird mit einem Einschnitt von max. 17 m Tiefe durchfahren. Hier erreicht die Bundesautobahn mit der Höhe 488 m NN den höchsten Punkt des Streckenabschnittes.

Ca. 1600 m südlich dieses Hochpunktes wird die von Osten kommende A 833 etwa bei km 595+500 mit einem trompetenförmigen Knoten an die A 81 angeschlossen. Die A 833 dient als Sammelschiene für die aus dem Ballungsraum Böblingen – Sindelfingen herausführenden Straßen.

Südlich des Hochpunktes "Hohberg" fällt die Bundesautobahn auf ca. 3,5 km Länge in Richtung des tief eingeschnittenen Schwippetales. Dieser Talübergang mußte bei der Planung als absoluter Zwangspunkt behandelt werden. Er wird bestimmt durch das östlich der A 81 liegende Darmsheim und einem tief eingeschnittenen nördlichen Seitental der Schwippe und dem westlich der A 81 liegenden Döffingen mit dem Wohngebiet "Kapellenberg".

Südlich der Schwippetalbrücke steigt die A 81, etwa dem vorhandenen Geländeverlauf folgend, an. Die auf Höhe von km 597,5 vorhandenen Wohngebiete der Ortschaft Darmsheim liegen ca. 400 m östlich der geplanten Bundesautobahn.

Ca. 2 km südlich des Schwippetales kreuzt die A 81 in ausgeprägtes Trockental, das mit einem 600 m langen und max. 25 m hohen Bauwerk überquert wird.

Südlich dieser Talbrücke durchschneidet die A 81 den Höhenrücken des "Hochberges". Infolge des großen Höhenunterschiedes von ca. 60 m zwischen der Talsenke und dem Hochberg ist ein Einschnitt mit einer max. Tiefe von ca. 19 m nicht zu vermeiden. Nach Durchquerung des "Hochberges" nähert sich die A 81 dem tief eingeschnittenen Würmtal. Das Tal wird an einer Engstelle passiert. Unmittelbar nördlich des Überganges und östlich der A 81 befindet sich ein großer Steinbruchbetrieb. Der Abstand der Abbaufäche zum Fahrbahnrand beträgt 30 m.

Das südlichste Teilstück des Streckenabschnittes zwischen Würmtalübergang und der Gemarkungsgrenze Gärtringen, an der der Streckenabschnitt endet, ist nach Lage und Höhe durch den angrenzenden, bereits in Betrieb befindlichen Streckenabschnitt sowie durch die Unterführung der Bundesbahnstrecke Stuttgart – Horb bestimmt. Der Streckenabschnitt endet bei km 603+397.