



### ■ Kreis Böblingen

#### Eine nahezu unendliche Planungsgeschichte

**Kreis Böblingen - Wenn heute für einen ausreichenden Lärmschutz beim Ausbau der A 81 demonstriert wird, schlagen Bürger ein neues Kapitel Planungsgeschichte auf. Hans Ambros, ehemaliger Böblinger Tiefbauamtsleiter und heute aktiv in der Bürgerinitiative, hat diese dokumentiert.**

1966 beginnt konkret mit der Aufnahme einer Straßen-Trasse in den "Vierjahresplan für den Ausbau- und Bedarfsplan der Bundesfernstraßen" ab Autobahndreieck bei Leonberg nach Süden, - in den 3. Vierjahresplan 1967 bis 1970 - eine lange und mühevollte Planungsgeschichte für den Fernstraßenbau im Landkreis Böblingen.

Die Ausbaustrecke der B 14 (A 831) vom Autobahnkreuz Stuttgart bis zum Autobahnkreuz Herrenberg (Gärtringen) ist circa 17 Kilometer lang, - in drei Abschnitten 1969, 1973/1975 und Juni 1978 in Betrieb genommen, - ist heute Autobahn (A81). Für eine damals, von der Fachwelt favorisierte A 81-Trasse, westlich von Warmbronn, Magstadt, Maichingen und Dagersheim, östlich vorbei an Ehningen bis Gärtringen lagen zwei Varianten (Tunnel- und Längenbühl-Trasse) vor. Bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes 1980 wurde diese Linie "in die Legende verwiesen", die Politik hatte resigniert, die Planer mussten resignieren.

Dabei war eine direkte Fortsetzung der A 81 von Leonberg nach Süden nach dem 2. Weltkrieg zunächst unumstritten und bis 1970 in den Bedarfsplänen so auch enthalten. Leonberg hat diese circa 17 Kilometer lange Linienführung stets bekämpft und sich schließlich durchgesetzt. Bei diesen Trassen waren unter anderem zum Beispiel ein circa 500 Meter langer Tunnel, beziehungsweise im anderen Falle ein langes Viadukt enthalten. Zahlreiche aufwendigste Alternativen wurden in den 60er Jahren der Stadt Leonberg vorgestellt. Es blieb bei unerfüllbaren Forderungen der Stadt. Zuletzt, beim Anhörungstermin am 18. Juni 1973 für die Linienbestimmung Teilstrecke Leonberg - Gärtringen in Leonberg stimmten sämtliche Fachbehörden und Verbände und vor allem die Gemeinden (außer Leonberg) der geplanten Linienführung zu und wünschten eine zügige Verwirklichung. Das Autobahnamt hatte zuvor noch einmal davor gewarnt, auf den Bau des Abschnitts Leonberg - Gärtringen (Direktverbindung) zu verzichten und statt dessen die B 14 (später A 831) auf sechs beziehungsweise acht Spuren auszubauen. Im Herbst 1984 trafen sich dann die kommunalpolitisch Verantwortlichen der betroffenen Städte und Gemeinden unter der Ägide des Landrats Dr. Heeb beim damaligen Innen- und Verkehrsminister Dietmar Schlee, als es um den Neubau einer B 464, von Sindelfingen, nördlich der L 1183 bis Leonberg ging. Über die, "als gemutmaßte Ersatztrasse für die A 81", galt es zu beraten. Die B 464 sollte westlich der Hulb nach Norden bis Leonberg, nach dem Vorschlag des Lenkungsausschusses - ab der Calwer-/Döffinger-Straße, - vierstreifig verlängert werden, was die betroffenen Gemeinden mehrheitlich ablehnten. Maximal ein zweispuriger Ausbau zwischen Böblingen und Leonberg sei mehrheitsfähig, das war die Stimmungslage im Kreis, nach den heftigen Debatten der zurückliegenden Jahre. Was war aus damaliger Sicht für alle Anliegergemeinden mehr zu befürchten, als dass entweder ein vierstreifiger Neubau der B 464 nach Norden ab der L 1183, oder die bereits zur Verbindungs-Autobahn avancierte B 14 (A 831) zwischen dicht bebauten Wohngebieten, Unteres Lauch und Goldberg, zum Fernstraßenersatz nochmals "befördert" werden könnte?

Die B 14 war schon 1973 gegen den Einspruch der Stadt Böblingen zur A 831 aufgestuft worden. Schließlich war es zuvor, vor allem der Stadt Leonberg, gegen allen fachlichen Rat gelungen, den geplanten Fernstraßenabschnitt (seit den 30iger Jahren als Neubaustrecke in direkter Linie vom Autobahnkreuz Herrenberg (Gärtringen) nach Norden bis Leonberg) zu verhindern. Mit dem oben skizzierten Ersatz, dem Neubau der B 464 wurde zum Jahreswechsel 2005/2006, mehr als zwanzig Jahre danach, begonnen.

Weil infolge dieser "Entscheidung" bei Minister Dietmar Schlee gleichzeitig eine erhebliche Verkehrszunahme auf der A 831 (B 14) indiziert schien, forderten alle beteiligten Bürger- und Oberbürgermeister mit dem Landrat, unisono, eine Überdeckung des Autobahnabschnitts zwischen Böblingen und Sindelfingen vorzusehen. Auch 1984 wusste die Politik um die Konsequenzen, dass diese Forderung/Vereinbarung erheblich mehr Geld kosten würde als eine offene Straße.

 [Fenster schließen...]

 [Artikel drucken...]