

Hans A m b r o s

71 034 Böblingen  
Geleenerstraße 51  
Tel. 07031-287210  
Fax. 07031-632672  
[ambros@z.zgs.de](mailto:ambros@z.zgs.de)

Regierungspräsidium Stgt.  
Planfeststellungsbehörde

Ruppmannstraße 21

70 565 S t u t t g a r t

BB., den 22. April 2006

Einwendungen gegen die überarbeitete Planung zum sechsstreifigen Ausbau mit Standspuren der **A 81** im Abschnitt Böblingen – Sindelfingen.

Sehr geehrte Damen + Herren,

es bedeutet geradezu eine Zumutung, dass in Wohngebietsbereichen auf Sindelfinger Markungsflächen die überarbeitete Bau-Planung, Lärmwert-Grenzüberschreitungen zulassen will.

Die jetzt in wesentlichen Abschnitten erhöhten Lärmschutzwände stellen eine städtebauliche inakzeptable Landschaftsverunstaltung dar, die von der Bürgerschaft beider Städte nicht hingenommen werden wird.

Es darf nachdrücklich erwartet werden, dass mit der Querschnittserweiterung für diesen Streckenabschnitt jetzt der Planungskonsens vom No. 1984 im IM von Bad.-Württ. eingelöst wird, eine Überdeckung zwischen den angrenzenden Wohngebieten Böblingens und Sindelfingens vorzunehmen.

Mit der damals von den Angrenzergemeinden, -im Zusammenhang mit der Aufstellung der B 464 Planung, Nordabschnitt -, akzeptierten Linienverlagerung der **A 81** über die **A 8** (AS-Leonberg), Kreuz Stuttgart, - A831 - bis AK Böblingen, wurde im Innenministerium beim damaligen Verkehrsminister Herrn Dietmar Schlee, im November 1984 die einmütige Aussage getroffen, dass mit dieser gravierenden Trassenänderung, dann, infolge der Lage zwischen zwei unmittelbar angrenzenden reinen Wohngebieten in topografisch ungünstigstem Gebiet, eine Einhausung im Falle der Querschnittserweiterung unabdingbar ist.

Diese Aussage war für die Übereinkunft der Anrainer „Geschäftsgrundlage“ für das weitere Vorgehen. Es ist hier dringend geboten politische Entscheidungen von damals durch redliches Handeln heute um zu setzen und entgegen gebrachtes Vertrauen nicht zu ignorieren.

Neben den Herren Landrat Bernhard Maier, Dr. Dieter Burger OB i.R. von Sindelfingen und Dr. Ortlieb OB i.R. von Leonberg, hatte ich die Ehre bei diesem Gespräch im IM anwesend zu sein und bin Zeitzeuge zu dieser „Festlegung“ im Ministergespräch.

Die Fachplaner hatten in Kenntnis der Konsequenzen bei einer Fernstraße von europäischem Rang, -eingeeengt zwischen den Wohngebieten Goldberg, Viehweide und Unteres Lauch liegend-, dringend davon abgeraten, diese Ersatztrasse der A831 zur **A 81** aufzustufen.

Einen grundsätzlichen Widerstand gegen diese „falsche Lösung als solche“, gab es, dessen ungeachtet, nach meiner Erinnerung in unserem Raum nicht, die Lösung unserer Verkehrsprobleme stand damals wie heute im Vordergrund, eben mit der Bedingung des optimalen Lärmschutzes.

Der politische Wille gegen die Direktverbindung von Leonberg nach Gärtringen war in der Raumschaft ausschließlich ökologisch und landschaftsplanerisch geprägt. Die Gegnerschaft gegen diese Trassenwahl, die mit äußerster Aggressivität geführt wurde, war gespickt mit unangemessenen Vokabeln, fanatisch vorgetragen, wie z.B., „ökologische Wahnsinnstat der Straßenplaner“.

Als doch gewichtigen Teil ökologischer Betrachtungsweise, kann heute die Anwohnerschaft dieser erweiterten Straße, bezüglich Gesundheit und Lebensqualität nicht vernachlässigt werden.

Schließlich waren diese Wohngebiete schon 1984 in etwa in der heute bestehenden Dichte vorhanden. Deshalb stand damals der berechtigte Anspruch im Raum:

**Im Falle der Querschnittserweiterung der A 81 (A831) auf sechs Spuren + Standspuren wird der Bauabschnitt zwischen den Städten zum Schutz der angrenzenden Wohngebiete eingehaust!**

Die Baukostenthematik kann für die Baufinanzierung, wie geschehen, auf diesem politischen Hintergrund nicht einfach mit der klassischen Kosten-Nutzen-Analyse erledigt werden.

Die Übernahme der „Baulast“ durch die Anwohner muss einer volkswirtschaftlichen Bewertung standhalten, wobei die „neue Netzkonzeption“ genau so wichtig einzubeziehen ist, wie die Ansprüche der Anwohner auf Unversehrtheit Ihrer Gesundheit und Wohnqualität. Ein Flüsterasphalt auch neuester Bauweise, mit sehr begrenzter Wirksamkeit und im Gegensatz dazu mit theoretisch angesetzter hoher Lärmschutzwirkung, ist ebenso wenig, wegen seiner begrenzten Lebensdauer, als Problemlösung akzeptabel, wie andererseits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h. Wie soll bitteschön die abnehmende Lärmschutzwirkung des Belages nach 5 bis 7 Betriebsjahren bewertet werden? Die Geschwindigkeitsbegrenzung wäre für eine solche Straße unzumutbar und unwirksam, da nach verkehrlichem Standard in der Bundesrepublik eine Richtgeschwindigkeit von 120 km/h gilt.

Ich lege Wert auf die Umsetzung der politischen Bekenntnisse aus den Jahren bis 1985, d.h., die Einlösung der damaligen Versprechungen.

Darüberhinaus schließe ich mich vollumfänglich den Argumenten, wie im Sammelwiderspruchsschreiben der Anwohner ausgeführt, an.

Mit freundlichen Grüßen

Hans A m b r o s

D / Initiative „Leise A 81“, Herren Dr.Ing. Thorsten Breitfeld und OB Alexander Vogelgsang