

Bürgerinitiative "leise A 81"  
i.V. Hans A m b r o s

71 034 Böblingen  
Geleenerstraße 51  
Tel. 07031 – 287210

**Zur Kenntnis:**

den Kreisvorständen von CDU, SPD, Bündnis 90-die Grünen, FDP,  
und den GR-Fraktionen in Böblingen und Sindelfingen

BB., den 19.02.2007

Gleichlautendes Schreiben an die Damen und Herren Landtagsabgeordneten i. Krs. BB  
Heiderose Berroth, Stephan Braun, Birgit Kipfer, Sabine Kurtz, Dr. Bernd Murschel,  
Paul Nemeth  
zum Planfeststellungsverfahren **A 81/ E 41** im Bauabschnitt Kreuz Stgt bis Böblingen - Hulb;  
Bauabschnitt AS Sindelfingen Ost bis AS BB-Sifi-Mitte.

Sehr geehrte Damen + Herren,

allenthalben war nach der erneuten Anhörung vom 30.01.07 zum Planfeststellungsverfahren  
**A 81** aus der Presse zu entnehmen:

**„Einen Deckel im besagten Abschnitt wird es nicht geben“.**

Soll es tatsächlich zutreffen, dass sich niemand mehr der Besonderheit dieses Straßenbau-  
werks im Planungsverlauf der letzten 40 Jahre erinnert und dem gemäß Verantwortung zu  
übernehmen. Heute, das Rechtsverfahren betreffend, kann unter keinen Umständen im  
weiteren Verfahren der Ist-Zustand der Fernstraße Grundlage sein, vielmehr muss an der  
damals, **ausschließlich politisch gefällten Entscheidung der Linienbestimmung zur  
heutigen Straße, angeknüpft werden.**

Um in der Sache richtig verstanden zu werden, muss ich leider etwas weiter ausholen.

1969 wurde mit der Umgehung BB, der B 14 begonnen, nachdem diese Bundesstraße  
zwischen 1963 und 1967 zwischen Stgt.-Vaihingen bis Böblingen-Ost ausgebaut war. Der  
Abschnitt BB – Gärtringen wurde 1978 fertiggestellt. Die Höherstufung der B14 zur **A831**  
erfolgte schon 1973 bis über das AK BB-Hulb / Ehningen.

Die überörtliche Verkehrsplanung im Raum Leonberg – Sindelfingen – Böblingen,  
südwestlich Stuttgarts sah seit Jahrzehnten eine direkte Verbindung vom **AD** Leonberg  
(Autobahndreieck) zu einem neuen (Autobahnkreuz) **AK** Herrenberg A81 / A831  
(Gärtringen) vor. 1965 wurden durch die Straßenbauverwaltung **4** Varianten für eine Trasse  
Leonberg/ Gärtringen vorgelegt.

Spätestens seit 1967 bekämpfte die Stadt Leonberg diese denkbaren Trassenverläufe, was zur  
Trennung des Verfahrens für die **A81**, der Gesamtstrecke in die Abschnitte Leonberg /  
Gärtringen und Gärtringen/ Singen führte. Der Widerstand Leonbergs führte schließlich dazu,  
dass bis zum 31. Dez.1982 kein Untersuchungsabschluss für die nördliche Teilstrecke  
vorgelegt werden, und somit dieser Abschnitt in der Fortschreibung des Bedarfsplans 1985  
keine Berücksichtigung finden konnte. Statt dessen sollte der Ausbau der **A 831** sechsstreifig  
erfolgen.

Diese Entwicklung war schon 1980 erkennbar, wenn seitens der Planungsbehörde man die  
Direktverbindung „als in die Legende verwiesen“ beschrieb.

Wie kam es zur Abkehr von einer in den 30er Jahren entwickelten und in der Fachwelt bis heute für richtig gehaltenen Trasse ?

Einige Zwischenstationen im Planungsverlauf zwischen **1969** bis **1985** mögen die Ohnmächtigkeit der Fachplaner belegen. Deren energisches Eintreten für die „allein richtige Trasse Leonberg – Gärtringen“ wurde durch immer wieder neue Einwände der Politik, langsam aber konsequent aus den Überlegungen verdrängt. Der Druck aus Leonberg führte dazu, im Raum Böblingen / Sindelfingen Alternativen zu suchen. Dies musste schon deshalb zum Erfolg führen, da man hier grundsätzlich die Notwendigkeit für den Ausbau und die Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur in unserem Raum mehrheitlich anerkannte:

25. Juli 1969, Landes-Innenminister Walter Krause überlegt die Pläne für die A81 Leonberg-Singen zurückzustellen. Zunächst solle eine mehrstreifige **B14** (A831) fertig gestellt werden. Das Autobahnamt hält (vom BMV immer nachhaltig unterstützt) an der Direktverbindung, Längenbühltrasse fest.

02. Nov. 1969, Der Leonberger Gemeinderat lehnt auf seiner Markung Planungen für die Fernstraße ab und schlägt einen Abzweig im Norden, auf Höhe Ditzingen von der **A 81** (von Heilbronn kommend) als weiträumige Westumgehung vor.

September 1970, der Innenminister entscheidet für den Umbau des AD Leonberg-(Stgt). Verwaltung und Gemeinderat Leonbergs lehnen ab.

Mai 1972, Der BMV verlangt den Bau des AK Leonberg (A8/ A81) und die Entscheidung für die Längenbühltrasse.

18. Juli. 1972, Innenminister Schieß bekennt sich in einer Aussprache mit der CDU-Fraktion im Haus des Landtags, zu einer Lösung, etwa der heute vorhanden.

07. Aug. 1972, Staatssekretär Haar vom BMV bestätigt dagegen die Entscheidung aus 1969 für die Längenbühltrasse.

06. Okt. 1972, Ortstermin von BMV, IM und ABA (Autobahnamt). Planung des ABA wird gutgeheißen. Vorrangig ist die Trasse Leonberg/ Gärtringen zu bearbeiten. Ziel: Verfahren nach §16 FStrG zur Linienbestimmung noch in 1972 einzuleiten.

Oktober 1972, Leonberg und Gärtringen erheben Einspruch.

Oktober 1972 Bürgeraktion „Umweltgerechte Autobahn“: Unter Verzichtsforderung auf eine Westumgehung wird auf einer Ostumgehung für Leonberg bestanden.

Anmerkung des Verfassers: Beide Umgehungstrassen waren weder wirtschaftlich noch ökologisch überhaupt darstellbar.

11. Dez. 1972 Seitens des WM, Prof. Dr. Böhringer (Leiter der Straßenbauverwaltung) wurde die Stadt Leonberg über deren unrealistische Forderung informiert.

Februar 1973, Anhörung zu einer alternativen Linie, anstelle der Direkttrasse.

**18. Juni 1973, Autobahnamt (ABA) warnt wiederholt vor Ausbau** (der inzwischen in der Diskussion befindlichen) **der B14 (A831) auf 6 /8 Spuren.**

Fachbehörden und Verbände befürworten die Direkttrasse Leonberg-Gärtringen, die Stadt Leonberg bleibt dagegen bei Ablehnung.

14. Juni 1973, schreibt Stadtrat Grimm an Ministerpräsident Dr. Hans Filbinger:

„Lassen Sie nicht zu, dass im Herzen unseres Landes eine traditionsreiche, wirtschaftlich gesunde und aufstrebende Stadt zugrunde geht“.

23. Juli 1973, wohl in Reaktion darauf bittet WM Herrn Stadtrat Grimm, die amtliche Planung nicht zu verwerfen.

24. Juli 1973, ABA fordert Antragstellung auf Linienbestimmung nach §16 FStrG durch den BMV.

21. August 1973, Staatssekretär Haar interveniert bei OB Dr. Ortlieb pro Direkttrasse.

29. Nov. 1973, durch IM wird Antragstellung beim BMV veranlasst.

16. März 1974, erfolgt Linienbestimmung für Direkttrasse durch den BMV für den Bauabschnitt Leonberg-Gärtringen.

Im **Juni 1976 schlägt OB Dr.Ortlieb vor, auf den Abschnitt Leonberg-Gärtringen zu verzichten!**  
24. Nov. 1978, erklärt Staatssekretär Haar, in einem Interview mit der Sindelfinger Zeitung, es bleibt bei der Vorrangtrasse Leonberg-Gärtringen.

05. Febr. 1979, wird im Landtag BW durch Abgeordnete Erwin Lamparter und Koll. mit einem Antrag quasi Zustimmung bei einer Spurenaufweitung auf 6 Fahrstreifen, zwecks Überlagerung der A81 mit der A8 / A831 signalisiert (heutiger Trassenverlauf). Bedingung ist, eine **Überdeckelung** der Fernstraße im Bauabschnitt Viehweide-Goldberg-Unteres Lauch.

14. Febr. 1979, erklärt darauf die Stadt Böblingen die entschiedene Ablehnung einer Verbreiterung der A831 auf 6 Spuren, bei der vorhandenen Ausbauqualität, ab.

30. April 1980, die Stadt Leonberg will im Verfahren für den Engelbergtunnel nur dann zustimmen, wenn der Abschnitt der A81, Leonberg-Gärtringen entfällt.

Leonberg hatte sich gegenüber dem Land BW durchgesetzt. In der Folge verlagerte sich die Diskussion auf (als Ersatz- Entlastungs-Ergänzungstrassen??) die Planung der 4-streifigen **B 464**, von Böblingen bis zur B295 bei Leonberg. In diesem Zusammenhang wurde nochmals von Abgeordneten im Landtag, Werner Grunert u. Kollegen ein Antrag eingebracht, in welchem unter Pkt. 3 als vorrangiger Lärmschutz „ein Deckel zwischen Böblingen und Sindelfingen“ gefordert wurde!

Am 21. März, (Stellungnahme) und 02. April 1985, (Erklärung von Innenminister Schlee), hat schließlich das für Verkehr wieder zuständige Innenministerium des Landes mitgeteilt: Die Landesregierung hat sich für eine **zweistreifige Straße (B 464)** zwischen Leonberg-West und Böblingen anstatt der **A81** (Direkttrasse) entschieden.

Folgendes Zitat aus der damaligen Diskussion scheint mir heute von großer Bedeutung: „Die Entscheidung war politisch, also emotional, obwohl versucht worden war, die Entscheidung zu versachlichen“.

Sachlichkeit, (damals wie heute war man sich im Raum BB-Sifi der großen Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur bewusst) gab es damals nur im Raum BB-Sifi.

Unsere Bitte an die heutige Landesregierung lautet deshalb, die Bürger unserer beiden Städte nicht erneut in Nachteil zu bringen. Man hatte die heute bestehende Trasse akzeptiert mit der Maßgabe, im Falle der zu erwartenden Querschnittserweiterung, eine Einhausung im Streckenbereich benachbarter -schon damals vorhandener- reiner Wohngebiete zu bekommen.

-Die Mitglieder der Bürgerinitiative waren und sind keine Gegner der Verkehrsader!- Sie, verehrte Mitglieder des Landtags stehen für uns in der Tradition der damaligen Politik. Es steht hier eine Jahrhundertentscheidung an, mit gravierender Wirkung auf Gesundheit und Lebensqualität einer großen Zahl von Bürgern, in langer Zukunft. Das Land Baden-Württ. hat in der entscheidenden Planungsphase die Hauptrolle gespielt und die Bedenken des Baulastträgers Bund wiederholt übergangen.

Wir sehen deshalb Landesregierung und Landtag vorrangig in der Pflicht. Wir appellieren an Sie, im Abwägungsprozess die aus der Historie zu ersehende und belegte Verantwortung des Landes nicht beiseite zu schieben.

Mit freundlichen Grüßen,

Hans A m b r o s

D/ Kreisverbände der CDU, Die Grünen, FDP, SPD, sowie „Freie Wähler“- Fraktionen in den Gemeinderäten Böblingen u. Sindelfingen.