

Antrag

der Abg. Birgit Kipfer u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

A 81 zwischen Böblingen und Sindelfingen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. mit welcher Begründung und nach welchen Untersuchungsergebnissen ca. 1985 von der ursprünglichen Planung einer Autobahntrasse Leonberg–Gärtringen (Längenbühltrasse) abgewichen und diese Autobahnverbindung aufgegeben wurde;
2. warum dann zunächst eine sogenannte Verbindungsautobahn im Abschnitt AK Stuttgart bis AK Böblingen festgesetzt und die B 14 zur A 831 höher gestuft wurde;
3. ab wann die Aufweitung der damaligen B 14 (später A 81) in die Planungen aufgenommen wurde;
4. welche Zusagen damals – Anfang der 80er Jahre – den Städten Böblingen und Sindelfingen im Hinblick auf eine Aufweitung der A 81 (früher B 14) auf sechs oder acht Streifen gemacht wurden und wo dies dokumentiert ist;
5. ob die Landesregierung die politische Notwendigkeit anerkennt, im Hinblick auf frühere Planungsüberlegungen und Diskussionen mit den Verwaltungen der Städte Böblingen und Sindelfingen, im Zuge der aktuellen Ausbauplanung der heutigen A 81 zwischen Böblingen und Sindelfingen min-

destens einen Teil der Schneise zwischen den beiden Städten zu überdecken, um so jedenfalls teilweise den von den Städten so nicht gewollten Eingriff in den zusammengewachsenen Lebensraum städtebaulich zu heilen.

01. 03. 2007,

Kipfer, Braun, Haller,
Heiler, Stehmer SPD

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 15. März 2007 Nr. 64–39–A 81 S–HERR/54 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. mit welcher Begründung und nach welchen Untersuchungsergebnissen ca. 1985 von der ursprünglichen Planung einer Autobahntrasse Leonberg–Gärtringen (Längenbühltrasse) abgewichen und diese Autobahnverbindung aufgegeben wurde;

Zu 1.:

Die direkte Weiterführung der A 81 von Leonberg bis Gärtringen wurde seit Ende der 1970er Jahre in zunehmenden Maße in Frage gestellt. Bei der Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen im Jahr 1980 wurde daher das Teilstück der A 81 Leonberg–Gärtringen in die Legende verwiesen, d. h. ein Ausbaubedarf wurde zwar festgestellt, das Projekt aber als noch nicht entscheidungsreif eingestuft. Bis zur nächsten Fortschreibung des Bedarfsplans 1985 sollte untersucht werden, inwieweit die bisherige Autobahnplanung oder Alternativplanungen mit Ausbau des vorhandenen Straßennetzes in den Bedarfsplan aufgenommen werden könnten.

Hierzu wurde ein interministerieller Lenkungsausschuss eingesetzt, der verschiedene Trassenalternativen untersucht hat. Letztlich führten das nachdrückliche Votum der Städte und Gemeinden und die ökologischen Bedenken dazu, dass die ursprünglich vorgesehene Autobahn zwischen Leonberg und Gärtringen aufgegeben wurde. Stattdessen wurde dann im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1985 ein 2-streifiger Bundesstraßenzug zwischen Leonberg/West und der bestehenden B 464 bei Böblingen/Sindelfingen in den Vorrangigen Bedarf aufgenommen. Die Verbreiterung der A 8 zwischen dem AD Leonberg und dem AK Stuttgart und der A 831 von der AS Sindelfingen-Ost bis zum AK Herrenberg wurde lediglich in der Gruppe Planungen berücksichtigt.

2. warum dann zunächst eine sogenannte Verbindungsautobahn im Abschnitt AK Stuttgart bis AK Böblingen festgesetzt und die B 14 zur A 831 höher gestuft wurde;

Zu 2.:

Die B 14 wurde aus Gründen der Leistungsfähigkeit in den Jahren 1968 bis 1972 zwischen dem AK Stuttgart und Böblingen/Sindelfingen 4-streifig ausgebaut und 1973 zur A 831 aufgestuft. Bis zur Klärung der Weiterführung der A 81 Gärtringen–Leonberg wurde auf diese Weise das Autobahnnetz geschlossen.

3. *ab wann die Aufweitung der damaligen B 14 (später A 81) in die Planungen aufgenommen wurde;*

Zu 3.:

Die Verbreiterung der A 831 (früher B 14) ist erstmals im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1985 (Gruppe Planungen) verankert worden. Erst im Bedarfsplan 1993 rückte die A 831, jetzt als A 81 bezeichnet, in die vordringliche Bedarfsstufe auf. Mit dieser Einstufung konnte danach die Planung aufgenommen werden. Dies erfolgte 1996.

4. *welche Zusagen damals – Anfang der 80er Jahre – den Städten Böblingen und Sindelfingen im Hinblick auf eine Aufweitung der A 81 (früher B 14) auf sechs oder acht Streifen gemacht wurden und wo dies dokumentiert ist;*

Zu 4.:

Im Zusammenhang mit den Ersatzlösungen für die A 81 Leonberg–Gärtringen wurde neben anderen Lösungen auch ein 6-streifiger Ausbau der A 81 diskutiert und eine Einhausung im Bereich Böblingen/Sindelfingen ins Gespräch gebracht. Konkrete Zusagen seitens des Bundes als Baulastträger des Vorhabens oder seitens des Landes hat es nach Aktenlage nicht gegeben. Ziel war es zunächst, die Aufnahme einer Ersatzlösung in den Bedarfsplan 1985 zu erreichen. Die konkrete Planung im Bereich Böblingen/Sindelfingen wurde erst nach Aufnahme der A 81 in den Vordringlichen Bedarf (Bedarfsplan 1993) aufgenommen.

5. *ob die Landesregierung die politische Notwendigkeit anerkennt, im Hinblick auf frühere Planungsüberlegungen und Diskussionen mit den Verwaltungen der Städte Böblingen und Sindelfingen, im Zuge der aktuellen Ausbauplanung der heutigen A 81 zwischen Böblingen und Sindelfingen mindestens einen Teil der Schneise zwischen den beiden Städten zu überdecken, um so jedenfalls teilweise den von den Städten so nicht gewollten Eingriff in den zusammengewachsenen Lebensraum städtebaulich zu heilen.*

Zu 5.:

Bund und Land vertreten gemeinsam das Mitte 2006 vereinbarte optimierte Lärmschutzkonzept mit erhöhten Aufwendungen von rund 9 Mio. €. Eine teilweise Überdeckung der A 81 aus städtebaulichen Gründen wäre Angelegenheit der betroffenen Städte und wäre von dort aus zu prüfen.

Rech

Innenminister