



Die westliche Seite des Tunnels: Hier fehlen noch die Decken. Die Wände sind zu rund 90 Prozent fertig, außerdem müssen noch drei Bodenplatten betoniert werden.



Die östliche Seite des Tunnels: Auf dieser Seite ist der Rohbau abgeschlossen. Bilder: Dettenmeyer

Blick in den Betonkoloss an der A 81: So weit sind die Arbeiten am Tunnel

Der Bau des 850 Meter langen Lärmschutzdeckels ist weit vorangeschritten. Die Deges hat am Samstag die Baustelle für 100 Teilnehmer einer Führung geöffnet. An der Anschlussstelle Sindelfingen-Ost steht die nächste Sperrung an: Die Auffahrt in Richtung Stuttgart entfällt.

VON ISABELL GOSPODARCZYK

SINDELFINGEN/BÖBLINGEN. Ein schmales Lichtband zieht sich an den Tunnelwänden entlang. Das Tageslicht ist fast vollständig verschwunden – abgeblockt von riesigen Betondecken, die sich inzwischen über die Hälfte des Rohbaus spannen.

Sechs Meter unter ihnen bewegt sich eine kleine Gruppe. Rund 100 Menschen haben am Samstag die Gelegenheit, einen exklusiven Blick in den künftigen Lärmschutzdeckel zu werfen. Ausgerüstet mit Warnwesten, Helmen und Headsets führt Projektleiter Johannes Kuhn die Gruppe durch den Tunnel, in dem 2027 die ersten Autos durchbrausen werden.

Die Überdeckung entsteht direkt neben der A 81. Insgesamt 84 Tunnelblöcke wird es geben – ein Block setzt sich aus einem Deckenelement, einer Bodenplatte und den Wänden zusammen. Der Abschnitt auf der Ostseite, wo sich das Breuningerland befindet, ist bereits fertig. Auf der anderen Seite fehlen nur noch drei Bodenplatten, die noch im Juli hergestellt werden. Bei den Wänden sind sie dem Zeitplan deutlich voraus, erklärt Johannes Kuhn, Projektleiter der Teilnehmer der



Johannes Kuhn

Führung. Die Deges (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) plant und koordiniert den Ausbau der A 81, die zwischen den Anschlussstellen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Hulb von zwei auf drei Fahrstreifen pro Richtung erweitert wird.

Die Gruppe bewegt sich in der Nordröhre, in der künftig die Autos in Richtung Singen fahren werden. Noch ist von den drei Fahrstreifen nichts zu sehen. Der Innenausbau erfolgt erst nächstes Jahr: Im Frühjahr ist erst einmal der Rohbau abgeschlossen. In der 17 Meter breiten Röhre wird es nicht nur drei Fahrstreifen geben, sondern auch einen überbreiten Seitenstreifen, der bei Bedarf im Berufsverkehr freigegeben werden

17
Meter breit ist eine Röhre

kann. Diese vier Streifen teilt sich Anfang 2027 zunächst der gesamte Verkehr. Zwei Fahrstreifen pro Richtung werden durch die Nordröhre geführt, bis auch die Südröhre für die Fahrtrichtung Stuttgart fertig ist.

Trotz Besichtigung herrscht auf der Baustelle Hochbetrieb. Rund 60 Fachkräfte arbeiten hier, sechs Tage in der Woche. Pro Woche entstehen zwei Bodenplatten und drei Wände. Ein Deckenelement braucht etwa zehn Tage. Später, mit der eingebauten Fahrbahn, wird der Tunnel eine lichte Höhe von fünf Metern haben. Ob in diesem Tunnel die Menschen Schutz finden würden bei einer Bombardierung, fragt ein Teilnehmer. Das sei bei der Planung kein Thema gewesen, antwortet Johannes Kuhn. Die Decke ist einen Meter dick, darauf kommt noch eine zwei Meter dicke Erdschicht, die zurzeit am Flugfeld lagert.

Was, wenn es brennt?

Sollte der Ernstfall eintreten und in einer Röhre ein Feuer ausbrechen, werden Notausgänge in der Mittelwand die Menschen in die andere Röhre führen. Die Belüftung soll den Rauch möglichst schnell rausschieben, erklärt Johannes Kuhn. Die Hitze der Flammen würde normalerweise zu Abplatzungen im Beton führen. Damit das nicht passiert, wurden in den Betonmischungen in den Decken und Wänden Kunststoffasern integriert. Würde es im Tunnel brennen, würden die Kunststoffasern schmelzen. Dadurch werden Poren frei, wodurch sich das Porenwasser im Beton ausdehnen kann. Das verhindert, dass der Beton platzt.

Die Teilnehmer der Führung werfen nicht nur einen Blick in den Tunnel, sondern sind die Ersten, die den Rohbau des Betriebsgebäudes



Die Fluchttüren.



Die vorderen Öffnungen in der Wand des Betriebsgebäudes werden alles Türen sein.



Ein Deckenelement wird hergestellt.

betreten – wenn auch nur, um die schmale Baustellentreppe hinunter und später wieder hinauf zu gehen. Das Betriebsgebäude thront auf dem Tunnel und ist die Kommandozentrale des Bauwerks. Hier laufen alle technischen Komponenten wie Beleuchtung, Lüftung, Mobilfunk und Sicherheitssysteme zusammen. Die vielen Türöffnungen, die in der Rohbauwand zu sehen sind, dienen dazu, dass auch größere Komponenten rein- und rausgetragen werden können. Noch in diesem Herbst beginnt die Ausstattung des Betriebsgebäudes.

Auffahrt Richtung Stuttgart wird gesperrt

Auf der Goldberg-Brücke selbst haben Mitarbeiter der Deges an Info-Ständen einen Überblick über die Autobahn-Erweiterung und die Anschlussstellen gegeben. Im Zuge des A 81-Ausbaus werden die Anschlussstellen umstrukturiert. Die Anschlussstelle Sindelfingen-Ost wird zu einem Halbanchluss heruntergestuft. Sie verliert für immer die Auffahrt in Richtung Singen und die Ausfahrt aus Richtung Singen. Der Umbau ist bereits im Gange: Die Ausfahrt ist seit Mai zu. Zurzeit wird an der Anschlussstelle Sindelfingen-Ost auf der A 81 ein Kanal gebaut, um das Oberflächenwasser abzuleiten. Deshalb rollt der Verkehr auf beiden Seiten ganz außen auf der Autobahn.

Demnächst ist der Kanal fertig, dann steht der nächste Schritt an: Der gesamte Verkehr wird auf die nördliche Fahrbahn gelegt, welche auf der Seite der Stadt liegt. Auf der anderen

Übersicht der nächsten Sperrungen

- **19./20. Juli:** Sperrung der Auffahrt in Richtung Stuttgart an der Anschlussstelle Sindelfingen-Ost.
- **25. bis 27. Juli:** Sperrung der A 81 zwischen den Anschlussstellen Böblingen-Hulb und Sindelfingen-Ost von Freitagabend bis Sonntagmorgen. Der Grund: Die provisorische Brücke an der Wolfgang-Brumme-Allee wird eingehoben.
- **8. bis 11. August:** 55 Stunden lange Sperrung der A 81 zwischen Böblingen-Hulb und Sindelfingen-Ost. Grund: Abbruch der alten Brücke in der Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße.

Stuttgart an – sie muss gesperrt werden, damit die neue Betonfahrbahn gebaut werden kann. Das soll ab dem 19. Juli geschehen. Gleichzeitig wird die neue Autobahnbrücke über die Mahdentalstraße gebaut. Im Mai ist die südliche Brücke abgebrochen worden. Die Arbeiten für die neue, breitere Brücke haben bereits begonnen.

Voraussichtlich im zweiten Quartal 2026 soll die Auffahrt in Richtung Stuttgart wieder freigegeben werden. Bis dahin müssen Autofahrer, um auf die A 81 in Richtung Stuttgart aufzufahren, auf die Anschlussstellen Böblingen-Sindelfingen oder Böblingen-Ost ausweichen. Für diejenigen, die aus dem Sindelfinger Osten kommen, bedeutet dies längere Wege: Seit Mai ist die Unterführung beim Hofmeister gesperrt, weshalb sie dort nicht nach Böblingen kommen. Sie müssen über die neue Brücke in der Sindelfinger Straße auf die Leibnizstraße und weiter Richtung Anschlussstelle Böblingen-Ost fahren.



An der Anschlussstelle Sindelfingen-Ost wird auf der Seite, wo die südliche Brücke abgebrochen wurde, demnächst damit begonnen, die neue Betonfahrbahn zu bauen. Dafür muss die Auffahrt Richtung Stuttgart gesperrt werden, denn sie dockt an der Südseite an.



Auf der Goldberg-Brücke erklärten Mitarbeiter der Deges, wie sich die Anschlussstellen verändern.