

# Fortschritt bei der Finanzierung des Lärmschutzdeckels über die A81

Auf Einladung des baden-württembergischen Ministers für Verkehr und Infrastruktur, Winfried Hermann fand am Freitag, 11. Januar 2013 ein Spitzengespräch mit dem Regierungspräsidenten Johannes Schmalzl, Landrat Roland Bernhard und den beiden Oberbürgermeistern Wolfgang Lützner und Dr. Bernd Vöhringer in Stuttgart statt. Inhalt war die Klärung der Verteilung der Mehrkosten in Höhe von 22 Mio. Euro, die das Regierungspräsidium für die 850 m lange Überdeckung der A81 zwischen Böblingen/Hulb und Sindelfingen/Ost ermittelt hatte.

Nach dem sehr konstruktiven Gespräch im Stuttgarter Verkehrsministerium kommt Bewegung in die Finanzierung des Lärmschutzdeckels auf der A81 zwischen Böblingen und Sindelfingen. Die Projektbeteiligten einigten sich auf eine prozentuale Verteilung der Gesamtkosten für den Deckel in Höhe von 68 Mio. Euro.



Kostenschlüssel bleibt wie gehabt

Entsprechend dem bisher vereinbarten Kostenschlüssel von 2009 wird der Bund rund 31 Mio. Euro tragen. Das Land Baden-Württemberg übernimmt 21,3% (jetzt rund 14,5 Mio. Euro) der Gesamtkosten. Der Landkreis sowie die Städte Böblingen und Sindelfingen übernehmen je 10,8% der anfallenden Gesamtkosten für den Deckel, d.h. ihr Kostenanteil steigt von bisher

5 Mio. auf rund 7,4 Mio. Euro. Die Kosten für die laufende Unterhaltung und spätere Erneuerung trägt der Bund. Minister Hermann signalisierte den kommunalen Partnern, dass er zukünftig aktiv und rechtzeitig über Kostenstände und Kostenrisiken des Projekts informieren wolle und gegebenenfalls auch Maßnahmen ergreifen werde, die ein weiteres Anwachsen der Mehrkosten verhindern.

Kostencontrolling zur Transparenz der finanziellen Entwicklungen

Auch für das Vorgehen bei möglicherweise weiteren anfallenden Mehrkosten wurde eine grundsätzliche Linie abgesprochen.

Demnach wird man sich auch bei weiteren Kostensteigerungen an dem nun vereinbarten Verteilungsschlüssel orientieren. Dabei ist es wichtig, dass es eine Unterscheidung zwischen der normalen „Baukostenentwicklung“ aufgrund von Preissteigerungen und Kostensteigerungen aufgrund zusätzlicher Vorgaben des Bauherren oder sonstiger Einflussfaktoren gibt.

Um hier eine Unterscheidung vornehmen zu können, wurde ein Kostencontrolling und eine entsprechend hohe Transparenz im Kostenverlauf vereinbart. Die beteiligten kommunalen Vertreter haben signalisiert, dass sie sich eine weitere Beteiligung im Zuge der regulären Preissteigerung vorstellen können. Letztendlich wurde eine Sprechklausel vereinbart, um über neu angefallene Kosten zu reden. Eine vertragliche Verpflichtung zur Übernah-

## Hintergrund II: Kosten

Die Gesamtkosten des Projekts, dazu gehören unter anderem der Ausbau der A81 auf sechs Fahrstreifen, der komplette Lärmschutz inklusive Überdeckung und drei neue Anschlussstellen, belaufen sich auf rund 230 Mio. Euro. Der Bund trägt 176 Mio. Euro. Die Kosten, die die Überdeckung gegenüber den ursprünglich geplanten Lärmschutzwänden verursacht, sind von bisher rund 46 Mio. Euro auf jetzt rund 68 Mio. Euro gestiegen. Grund hierfür war unter anderem eine Verbreiterung des Fahrbahnquerschnitts, so dass während der Bauzeit je-

derzeit vier Fahrstreifen aufrecht erhalten werden können. Entsprechend dem bisherigen Kostenanteil von 2009 wird der Bund von diesen 68 Mio. Euro rund 31 Mio. Euro tragen. Die übrigen Kosten in Höhe von 37 Mio. Euro werden auf Land, Landkreis und Städte verteilt: Das Land Baden-Württemberg übernimmt 21,3% (rund 14,5 Mio. Euro), der Landkreis und die Städte Böblingen und Sindelfingen übernehmen je 10,8% (je rund 7,4 Mio. Euro) der anfallenden Mehrkosten. Die Kosten für die laufende Unterhaltung und spätere Erneuerung trägt der Bund.

me weiterer Mehrkosten durch die kommunale Seite gibt es aber nicht.

Vereinbarung geht in die Gremien

Das Land wird den kommunalen Partnern den Entwurf einer entsprechenden Vereinbarung vorlegen, so dass der Landkreis und die Städte die Regelungen im Einzelnen prüfen und den Vertragstext ihren Gremien zum Beschluss vorlegen können. Somit steht die heute ausgehandelte Einigung unter Gremienvorbehalt.

„Es ist ein zukunftsweisendes Signal, dass der Verkehrsminister zugesagt hat, den Anteil des Landes an der Finanzierung des Lärmdeckels entsprechend der bisherigen Kostenverteilungspraxis zu erhöhen“, sagten der Landrat und die Stadt-Chefs nach dem Gespräch.

2009 hatten sich Bund, Land und kommunale Seite auf eine Finanzierung des Lärmschutzdeckels geeinigt. Danach wollte der Bund 21,5 Mio. Euro, das Land 9,9 Mio. Euro, der Landkreis und die Städte Böblingen und Sindelfingen je 5 Mio. Euro finanzieren. Nach den derzeitigen Planungen steigen die Kosten insgesamt um rund 40% von 46 Mio. Euro auf rund 68 Mio. Euro.

Hoher Handlungsdruck: Planfeststellungsverfahren beginnt im Herbst

Zwar habe sich die Situation durch den inzwischen fertig gestellten Ausbau der A81 zwischen Gärtringen und Böblingen etwas entschärft. Mit Blick auf die wachsenden Verkehrszahlen sei der Handlungsdruck aber nach wie vor hoch. „Deshalb darf das Reststück nicht auf die lange Bank geschoben werden“,

## Hintergrund I: Vorgeschichte

Der sechsstreifige Ausbau der A81 ist aufgrund der bereits heute mit abschnittsweise über 100.000 Fahrzeugen pro Tag überlasteten Autobahn dringend erforderlich. Vorhanden ist ein vierstreifiger Querschnitt ohne Standstreifen. Im Bereich Böblingen/Sindelfingen besteht auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes Anspruch auf Lärmschutz. Obwohl eine gemeinschaftlich getragene, optimierte Lärmschutzkonzeption, mit der der gesetzliche Lärmschutz erreicht wird, erarbeitet und in das damalige Planfeststellungsverfahren eingebracht werden konnte, wurde von betroffenen Bürger/-innen, den Kommunen und aus dem politischen Raum eine Überdeckung der A81 bis zu 1.500 m gefordert. Nachdem der Bund im April 2008 den Bau eines kurzen Tunnels ein-

gebracht hatte, wurde zur Erarbeitung einer gemeinschaftlichen Lärmschutzkonzeption eine Arbeitsgruppe unter der Führung des Regierungspräsidiums Stuttgart eingerichtet. Bund, Land sowie die beiden Städte Sindelfingen und Böblingen und der Landkreis Böblingen haben sich daraufhin am 29. Juli 2009 auf einen 850 m langen Tunnel geeinigt. In einem ersten Schritt wurde vom Bund zunächst über eine ursprünglich optimierte Lärmschutzkonzeption (ohne Tunnel) hinaus eine Einhausung auf einer Länge von 400 m angeboten. Land, Landkreis und die Städte tragen die über die 400 m lange Einhausung hinausgehenden Investitionskosten (nur Mehrkosten gegenüber den erforderlichen Lärmschutzwänden). Der RE-Entwurf mit der Lärmschutzkonzeption ist weitestgehend fertiggestellt.

## Hintergrund III: Gremienvorbehalt und Zeitschiene

Dieser Einigung muss noch von den zuständigen kommunalen Gremien zugestimmt werden, damit eine Finanzierungsvereinbarung erstellt werden kann. Der Kostenanteil von 14,5 Mio. Euro des Landes ist bereits im

aktuellen Haushalt enthalten.

Wenn der Bund das Geld freigibt, ist nach momentanem Stand ein Baubeginn 2017 realistisch, die Bauzeit ist auf drei bis vier Jahren angesetzt.