



Wolfgang Lützner und Bernd Vöhlinger leisten Überzeugungsarbeit bei den Gemeinderäten: Die gemeinsame Sitzung der Stadträte von Böblingen und Sindelfingen in der Sporthalle in Dagersheim endete mit einem Verhandlungsauftrag für die Verwaltungen. Einen Kostendeckel von 8,4 Millionen Euro wollten die Volksvertreter nicht beschließen. Der hätte womöglich das sofortige Aus für den Lärmschutz bedeutet.  
KRZ-Foto: Thomas Bischof

## Wie groß ist Verhandlungsspielraum beim A 81-Deckel?

Regierungspräsidium macht deutlich, dass der Bund an der anteiligen Beteiligung der Städte an den Mehrkosten nicht rütteln lässt – „Kein erkennbares Kostenrisiko“

Die gemeinsame Sondersitzung der Gemeinderäte aus Böblingen und Sindelfingen endete mit dem Auftrag, neuerliche Verhandlungen zur Begrenzung des Kostenrisikos beim A 81-Deckel aufzunehmen. Doch gibt es dafür überhaupt Spielraum? Eher nicht, heißt es aus dem Regierungspräsidium.

VON OTTO KÜHNLE

**BÖBLINGEN/SINDELINGEN.** Mit der Vereinbarung über die Kostenteilung für die Mehraufwendungen beim Bau eines 850 Meter langen Lärmschutzdeckels im Januar schien das Thema abgehakt. Der Deckel in trockenen Tüchern. Die Vereinbarung zu unterschreiben schien eine Formalie, die Gremien mussten schließlich beteiligt werden. Was beim Landkreis grundsätzlich Zustimmung erfuhr, bekam auch im Böblinger Gemeinderat grünes Licht: Jeweils 10,8 Prozent der Kosten übernehmen der Landkreis und die Städte Böblingen und Sindelfingen. Das Land übernimmt 21,3 Prozent des heute auf 68 Millionen Euro geschätzten Lärmschutzbauwerks. Und was in der Zeit bis zum Baustart beziehungsweise der Bauausführung an Kostensteigerungen aufgrund der Inflation hinzukommt, wird ebenfalls nach diesem Schlüssel verteilt. Dem stimmte wie der Kreistag auch der Böblinger Gemeinderat zu. Der wollte allerdings eine Ausstiegsklausel haben, wenn nach 9,5 Jahren nicht mit wesentlichen Teilen des Bauwerks begonnen worden sein sollte.

Alleine von Sindelfinger Seite wurden die im Januar ausgehandelten Bedingungen (Siehe Hintergrund) anders interpretiert. Oberbürgermeister Bernd Vöhlinger machte sich dafür stark, die Risiken für die beiden

Städte zu begrenzen. Das Kostensteigerungsrisiko bei den Baupreisen schätzte er als zu hoch ein. Der in der Gemeinderatsitzung vergangene Woche angepeilte Maximalbetrag von 8,4 Millionen Euro als Anteil der Städte am Bau ging auf die Initiative Sindelfingens zurück. Böblings Oberbürgermeister Wolfgang Lützner schwenkte auf die Linie seines Kollegen ein. Doch die Böblinger Volksvertreter wollten keinen Festbetrag in den Beschluss schreiben. Stattdessen wurde ein Verhandlungsmandat erteilt, das sich auf die Indexierung, eine Festbetragsregelung und eine Ausstiegsklausel bezog. Diese Komponenten sollen nun womöglich auch in Kombination zu einer höheren Kostensicherheit für die beiden Städte führen.

Doch gibt es diesen Verhandlungsspielraum überhaupt? Für Jürgen Holzwarth, den Leiter des Referats Straßenplanung beim Regierungspräsidium, hat „der Bund eine klare Haltung, jeder der Beteiligten muss prozentual am Risiko beteiligt werden“. Für die 395 Meter, die der Bund bezahle eben der Bund, für die restlichen 450 Meter das Land, die Städte und der Kreis. Immerhin übernehme der Bund ja die kompletten Unterhalts- und Ablösekosten für das Bauwerk. Immerhin 18 Millionen Euro. In Sachen Preisanpassung nach dem Baupreisindex sieht Holzwarth beim Bund „keinen Spielraum“. Das sei zudem bereits im Januar festgelegt worden. Und bei der Ausstiegsklausel sei man ja schon entgegengekommen und erlaube eine Kündigung nach 9,5 Jahren.

Ohnehin schätzt der Fachmann das Kostenrisiko relativ gering ein. Böblingen habe eine Modellrechnung gemacht, die für eine

Fertigstellung bis 2025 den „allerungünstigsten Fall, nämlich eine Steigerung wie in den vergangenen zehn Jahren“ zugrunde gelegt hat. Da seien die Preise stark angestiegen und dann käme man auf einen Anteil von 8,6 Millionen für die Städte. Zudem habe man sich von Seiten des Regierungspräsidiums in einem dreiseitigen Schreiben vor der Gemeinderatsitzung mit den Kostenrisiken auseinandergesetzt. Unter anderem auch mit der Gefahr, dass eine Veränderung an Tunnelstandards die Preise treiben könnte. Da die Planungen aber heute bereits eine Reife wie bei der Ausschreibung, teilweise sogar tiefer hätten, gebe es nur ein geringes Kostenrisiko. Und auch die Frage von möglichen Spekulationspreisen bei hoher

Nachfrage habe man mündlich aufgearbeitet. Dies sei aber nur ein geringes bis sehr geringes Risiko, da es sich „nur um ein verlängertes Brückenbauwerk handelt, das sich über vier Jahre Bauzeit hinzieht“. Bei einer Bausumme von insgesamt über 80 Millionen Euro sei dies auch für ausländische Baufirmen interessant. „Es bleibt kein erkennbares Kostenrisiko“, betont Holzwarth. Und verweist auf eine Sprechklausel, die für einen solchen Fall vereinbart werden könne.

Aber ein Kostendeckel von 8,4 Millionen, wie ihn die Stadtoberhäupter haben wollten, „geht nicht“, heißt es klipp und klar aus Stuttgart. Das Regierungspräsidium, betont der Diplom-Ingenieur, sei nur das Sprachrohr des Bundes. Zudem „hört der Bund auf die Fachbehörden“, lässt Holzwarth durchaus eine gewisse Verwunderung über die neuerlichen Verhandlungswünsche der beiden Städte durchklingen. Man könne das Risiko natürlich noch einmal durchrechnen.

Entsprechende Arbeitsaufträge sind am Montag bereits bei einem Treffen im Böblinger Rathaus formuliert worden.

Es gebe aber auch ein „Schreckensszenario“, wenn sich die kommunale Seite verweigere: „Dann geht der Bund zurück auf 400 Meter oder die Planung aus dem Jahr 2006 mit Lärmschutzwänden. „Dann ist ein Geschenk in der Größenordnung der Ab-

lösungssumme auch weg, und die gekrümmten Lärmschutzwände sind mit dem Deckel genauso tot“, verweist Holzwarth darauf, dass dem Bund der Bundesrechnungshof ohnehin schon im Nacken sitzt. „Die Städte riskieren ein Geschenk von 18 Millionen wegen einer halben Million Euro“. Die Verwunderung und Irritation über das Verhalten der beiden Städte spricht bei dem Straßenbauer nicht nur aus diesen Zeilen.

### Hintergrund

#### Vereinbarung zur Kostenteilung

• Auf Einladung von Verkehrsminister Hermann fand am 11. Januar 2013 ein Spitzengespräch mit dem Regierungspräsidenten Johannes Schmalz, Landrat Roland Bernhard und den Oberbürgermeistern Wolfgang Lützner und Bernd Vöhlinger in Stuttgart statt. Ziel war, eine Lösung zur Verteilung der Mehrkosten in Höhe von 22 Millionen Euro, die das Regierungspräsidium für die 850 Meter lange Überdeckung der A 81 zwischen Böblingen und Sindelfingen/Ost ermittelt hatte, zu finden.

• In einer Pressemitteilung wurde die Verteilung der Gesamtkosten von 68 Millionen Euro bekanntgegeben. Gemäß dem 2009 vereinbarten Kostenschlüssel trägt der Bund rund 31 Millionen Euro. Das Land übernimmt 21,3 Prozent (rund 14,5 Millionen Euro) der Gesamtkosten. „Der Landkreis sowie die Städte Böblingen und Sindelfingen übernehmen je 10,8 Prozent der anfallenden Gesamtkosten für den Deckel, das heißt ihr Kostenanteil steigt von bisher fünf Millionen auf rund 7,4 Millionen Euro. Die Kosten für die laufende Unterhaltung und spätere Erneuerung trägt der Bund.“

• Weiter heißt es in der Pressemitteilung: „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 bei Kostensteigerung 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 Übernahme weiterer Mehrkosten durch die kommunale Seite gibt es aber nicht.“

## Von der Ortsumgehung zur Ersatzautobahn

Die wechselvolle Planungsgeschichte der A 81

**KREIS BÖBLINGEN** (red). Die Bundesstraße B 14 wurde in den Jahren 1968 bis 1972 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und Böblingen/Sindelfingen als Ortsumgehung vierstreifig ausgebaut und 1973 zur Autobahn A 831 aufgestuft. Bis zur Klärung der Weiterführung der Autobahn A 81 zwischen Gärtringen und Leonberg wurde auf diese Weise eine Lücke im Autobahnnetz geschlossen.

Die Landesregierung von Baden-Württemberg hatte sich im April 1985 dafür ausgesprochen, den Neubau der Autobahn A 81 zwischen Leonberg und Gärtringen aufgrund des nachdrücklich ablehnenden Votums der betroffenen Städte, Gemeinden und Bürger sowie ökologischer Bedenken nicht weiter zu verfolgen und statt dessen die A 831 zur A 81 umzuwidmen. Seinerzeit gab es die Zusage der Landesregierung, dass bei einem Ausbau ausreichender Lärmschutz mit einem Deckel/Tunnel zwischen beiden Städten vom Land mit finanziert werde – Grundlage für die heutige Beteiligung des Landes.

Der sechsstreifige Ausbau der heutigen A 81 war erstmals im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1985 verankert worden. Erst im Bedarfsplan 1993 rückte die A 831 – jetzt als A 81 bezeichnet – in die vordringliche Bedarfsstufe. Auf dieser Grundlage wurden die Planungen für den Ausbau im Jahr 1996 aufgenommen. Die Autobahn A 81 ist zwischen Kreuz Stuttgart und Böblingen/Sindelfingen eine der am höchsten frequentierten Autobahnstrecken in der Bundesrepublik. „Eine leistungsfähige Autobahn ist für die Erhaltung und Fortentwicklung des Wirtschaftsstandorts Böblingen/Sindelfingen, einer der innovativsten der Europäischen Union, besonders wichtig“, heißt es dazu auf der Homepage des Regierungspräsidiums, der diese Fakten entnommen sind. Aktuelle Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass die Verkehrsbelastung auf der Autobahn A 81 südlich vom Kreuz Stuttgart abschnittsweise auf 97 300 bis 137 600 Fahrzeuge in 24 Stunden steigen wird. „Ein verkehrs- und bedarfsgerechter Ausbau auf sechs Fahrstreifen mit Standstreifen – einschließlich eines angemessenen Lärmschutzes – ist deshalb dringend erforderlich“, schließt das Regierungspräsidium.

Die ursprüngliche Planung des sechsstreifigen Ausbaus der A 81 sah eine offene Führung der Trasse mit seitlichem Lärmschutz vor. Nach Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung leitete das Regierungspräsidium Stuttgart im Jahr 2005 das Planfeststellungsverfahren ein. Den dabei vorgebrachten Einwendungen der betroffenen Kommunen und Bürger kam das Regierungspräsidium Stuttgart durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere höhere und näher an die Autobahn gerückte Lärmschutzwände, entgegen.

Wegen der besonderen historischen Situation, die sich aus der aufgegebenen Direkt-



Es war ein langer Weg bis zu den Planungen eines 850 Meter langen Tunnels über der A 81 zwischen Böblingen und Sindelfingen

Foto: red

verbindung der A 81 von Leonberg nach Gärtringen und der Verlagerung des Fernverkehrs auf die Trasse der ehemaligen B 14 ergab, haben sich am 29. Juli 2009 der Bund, das Land und die Städte Böblingen und Sindelfingen auf eine zusätzliche Überdeckung der A 81 auf 850 Meter Länge im Bereich Böblingen/Sindelfingen verständigt, ohne es jedoch schriftlich als verbindliche Vereinbarung zu fixieren. Dabei übernimmt der Bund die Kosten für 400 Meter Tunnellänge; die Kosten für die restlichen 450 Meter Tunnellänge teilen sich das Land, der Landkreis Böblingen und die Städte Böblingen und Sindelfingen. Darüber hinaus soll noch die Anschlussstelle Böblingen-Ost zum

Vollanschluss umgebaut und die Anschlussstelle Sindelfingen-Ost zum Halbanchluss rückgebaut werden. Letztendlich bedeutet dies eine weitgehende Neuplanung auf einer Gesamtlänge von rund 7,1 Kilometer Länge.

Die Überdeckung bedingt auch eine Verschwenkung der Fahrtrasse in Richtung Sindelfingen. Dadurch kann der Verkehr laut Regierungspräsidium während der Bauzeit weitgehend störungsfrei neben der Baustelle geführt und Verkehrsverlagerungen vermieden werden.

Der aktuelle Planungsstand der Voruntersuchung wurde in Gemeinderatssitzungen in Böblingen und Sindelfingen vorgestellt. Au-

ßerhalb der Überdeckung sind nach innen gekrümmte Lärmschutzwände vorgesehen sowie der Einbau von lärmoptimierten Fahrbahnbelägen soweit notwendig und wirtschaftlich vertretbar.

### Sonderseite auf [www.bb-live.de](http://www.bb-live.de)

Zum geplanten Deckel für die A 81 gibt es eine Sonderseite mit einer Reihe bisher veröffentlichter Artikel und Dokumente zum Thema unter [www.bb-live.de/A81](http://www.bb-live.de/A81) auf der Homepage der KREISZEITUNG.