

Regierungspräsidium Stuttgart  
Postfach 80 07 09

70507 Stuttgart

Stuttgart, 21. April 2006  
Az.: 06/20006 abw/sck (bitte angeben)  
Sekretariat: Frau Schweiker  
Durchwahl: 0711 / 222919-40

**Planfeststellungsverfahren Ausbau A 81 zwischen AS Sindelfingen-Ost und  
AS Böblingen/Hulb**  
**Az.: 15-3912-2/101-2005**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir vertreten auf Gemarkung Sindelfingen

Herrn Andreas Jakob, Max-Liebermann-Weg 14, 71065 Sindelfingen,  
Herrn und Frau Heinz und Ursula Schmidt, Waldenbacher Straße 1, 71065 Sindelfingen,  
Frau Simon-Mieth, Eschenbrünnelestraße 59/1, 71065 Sindelfingen,  
Herrn Johann Wannemacher, Leipziger Straße 11/1, 71065 Sindelfingen,

und auf Böblinger Seite

Herrn Martin Grosser, Jahnstraße 67, 71032 Böblingen,  
Frau Ellen Karp, Silberweg 23, 71032 Böblingen.

Vollmachten können vorgelegt werden.

Namens und in Vollmacht unserer Mandanten erheben wir gegen den geplanten Ausbau der Autobahn A 81 zwischen der AS Sindelfingen-Ost und der AS Böblingen/Hulb folgende

## **E i n w e n d u n g e n:**

### **A.**

#### **Sachverhalt**

Unsere Mandanten sind als Eigentümer von Wohngrundstücken bzw. Wohnungen in Böblingen und Sindelfingen durch den von der A 81 ausgehenden Verkehrslärm unzumutbaren Lärmbelastungen ausgesetzt. Durch den Ausbau der Autobahn werden diese durch Verkehr und Lärm weiterhin erheblichen und inakzeptablen Lärmbelastungen ausgesetzt werden. Dies würde das Eigentum unserer Mandanten über die bestehenden unzumutbaren Verhältnisse hinaus zusätzlich erheblich beeinträchtigen.

Im Einzelnen stellt sich die Situation unserer Mandanten wie folgt dar:

- Herr Jakob ist Eigentümer und Bewohner einer Wohnung im Haus Max-Liebermann-Weg 14. An diesem Gebäude wird ab dem 4. OG ohne Schallschutzmaßnahmen der zulässige Nachtwert überschritten. Herr Jakob wohnt im 11. Stock.
  
- Herr Heinz und Frau Ursula Schmidt sind Eigentümer und Bewohner des Gebäudes Waldenbucher Straße 1. An diesem Gebäude werden die Immissionsgrenzwerte mit 70 bzw. 63 dB(A) sowohl tags wie auch nachts erheblich überschritten.
  
- Frau Simon-Mieth ist Eigentümerin und Bewohnerin einer Wohnung im Gebäude Eschenbrünnlestraße 59/1. Dort werden mit 61-65 bzw. 55-59 dB(A) die Immissionsgrenzwerte sowohl tags wie auch nachts erheblich überschritten. Selbst nach Verwirklichung der bisher vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen verbleiben Überschreitungen in der Nachtzeit zwischen 2 und 4 dB(A).

- Herr Johann Wannemacher ist Eigentümer und Bewohner einer Wohnung im Gebäude Leipziger Straße 11/1. Dieses Gebäude ist in der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt. Im Umfeld – Leipziger Straße 10 und Leipziger Straße 14 – sind die Immissionsgrenzwerte ohne aktive Schallschutzmaßnahmen in den oberen Stockwerken tags zum Teil und nachts durchweg überschritten.
- Herr Martin Grosser ist Eigentümer und Bewohner des Wohngrundstücks Jahnstraße 67. Dieses Grundstück ist in der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt. Im Umfeld werden ohne aktive Schallschutzmaßnahmen die Nachtwerte überschritten.
- Frau Ellen Karp ist Eigentümerin und Bewohnerin einer Wohnung im Gebäude Silberweg 23. Dort wird ohne aktive Schallschutzmaßnahmen im 6. OG mit 60 dB(A) der Tagwert überschritten; der Nachtwert wird bei Werten zwischen 52 und 54 dB(A) an sämtlichen Geschossen überschritten. Frau Karp wohnt im 2. Stock.

Diese Situation ist anfangs der 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts dadurch geschaffen worden, dass die zu diesem Zeitpunkt bereits bestehende B 14 ab dem heutigen Autobahnkreuz Stuttgart bis zur Anschlussstelle Gärtringen zur Autobahn A 81 umgewidmet worden ist. Diese Umwidmung ist erfolgt, nachdem Bund und Land auf den Bau der eigentlichen A 81 zwischen dem damals geplanten Autobahnkreuz Leonberg und der Anschlussstelle Gärtringen verzichtet haben. Dies hat dazu geführt, dass zu dem erheblichen Verkehr auf der B 14 zusätzlich der weitere Fernverkehr im Zuge der A 81 dauerhaft auf die vierstreifige Strecke verlegt wurde, die zwischen Böblingen und Sindelfingen hindurchführt und dadurch die Sindelfinger Wohngebiete „Viehweide“ und „Goldberg“ sowie das Böblinger Wohngebiet „Unterer Lauch“ mit Verkehrslärm von unzumutbarer Stärke beschallt.

Die Städte Böblingen und Sindelfingen haben im Jahr 1982, als die Entscheidung gegen eine A 81 zwischen Leonberg und Gärtringen getroffen worden ist, erklärt, sie würden diesem Konzept nur unter der Bedingung zustimmen, dass im Falle eines Ausbaus der früheren B 14 und jetzigen A 81 zwischen Böblingen und Sindelfingen überdeckelt wird. Diese Bedingung hat im politischen Raum allgemein Zustimmung gefunden.

In dem nunmehr zur Planfeststellung beantragten Ausbau der A 81 von der AS Sindelfingen-Ost bis zur AS Böblingen/Hulb ist eine Überdeckung auch nicht ansatzweise erkennbar. Stattdessen wird versucht mit einem Konzept aus Lärmschutzwällen, Lärmschutzwänden sowie dem Einsatz eines offenporigen Asphaltbelags den gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden.

Die erste Auslegung dieses Plans hat gezeigt, dass dieses Konzept in Anbetracht des Umfangs der Betroffenheit der angrenzend an die A 81 wohnenden Bürger unzulänglich war. Dies trifft auch auf den nunmehr in nachgebesserter Form ausgelegten Plan zu.

## **B. Begründung**

Gegen den ausgelegten Plan waren wegen der damit verbundenen unzumutbaren Lärmbelastungen und der hieraus resultierenden Folgen für Gesundheit und Eigentum unserer Mandanten Einwendungen zu erheben, weil dieser Fragen zur Verkehrsprognose aufwirft (1.), und weil das Lärmschutzkonzept nach wie vor unzureichend ist (2.).

### **1. Verkehrsprognose**

Die Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Bender + Stahl vom September 2004 schließt aus einem Abgleich des Planungsfall 1 mit dem Planungsfall 0, dass durch den 6streifigen Ausbau der A 81 ca. 5.750 Kfz/24 h bis ca. 11.650 Kfz/24 h vom untergeordneten Straßennetz auf die A 81 zurückverlagert werden (S. 23).

Da der Ausbau der A 81 diese bisher ausgesprochen stauträchtige Strecke auch für den weiträumigen Verkehr zusätzlich attraktiv macht, ist noch nicht abgeklärt, ob mit der vom Gutachter ermittelten „Zurückverlagerung“ auch zusätzlicher, durch die gesteigerte Attraktivität dieser Strecke induzierter Verkehr erfasst ist. Dies könnte auch im Hinblick auf die Inbetriebnahme der neuen Landesmesse beim Flughafen ab dem Jahr 2007 von Bedeutung sein. Der Gutachter hat daher seine Untersuchung hinsichtlich des induzierten Verkehrs und der Auswirkungen der neuen Landesmesse zu ergänzen.

Weiter sollte der Gutachter klarstellen, welche Verkehrsmengen aus der Erschließung und Bebauung des ehemaligen Flugfeldes berücksichtigt sind (s. S. 20 oben).

## **2. Schallschutzkonzept unzureichend**

Auch das nunmehr ergänzte Schallschutzkonzept wird den gesetzlichen Anforderungen des § 41 BImSchG nicht gerecht, wonach im Rahmen der Verhältnismäßigkeit aktiven Schallschutzmaßnahmen der Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen einzuräumen ist.

### **2.1 Deckel**

Die Städte Böblingen und Sindelfingen haben eine Überdeckung der Autobahn zwischen Böblingen und Sindelfingen eingefordert, als die Entscheidung gefallen ist, die im Zuge der A 81 geplante Verbindung von Leonberg nach Gärtringen nicht zu bauen, sondern den gesamten Verkehr zwischen Sindelfingen und Böblingen hindurchzudrücken. Dem ist im politischen Raum zugestimmt worden mit der Folge, dass dies von den Betroffenen als rechtsverbindliche Zusage verstanden worden ist. Daher ist die Ausbaustrecke zumindest zwischen den Anschlussstellen Böblingen-Ost und Böblingen-Sindelfingen von km 592 + 600 bis km 594 + 500 zu überdecken. Dies entspricht auch den Forderungen der Städte Böblingen und Sindelfingen.

In den Planunterlagen ist die Möglichkeit einer Überdeckung völlig unzureichend aufgearbeitet. Diese ist lediglich in der „Optimierungsvariante 4“ anhand eines 1,9 km langen Tunnels untersucht worden (Erläuterungsbericht S. 16). Diese Variante ist aufgrund zu hoher Kosten (sonstiger Schallschutz: 12 Mio. €- Tunnel: 90 Mio. €) verworfen worden.

Diese Kostenberechnung ist nicht nachvollziehbar. Dies ergibt sich nicht nur daraus, dass in dem im Sommer 2005 ausgelegten Erläuterungsbericht noch Kosten von 130 Mio. € angeführt waren. Diese haben sich – ohne jegliche konzeptionelle Änderung – innerhalb eines halben Jahres um 40 Mio. € reduziert! Auch die neue Zahl stimmt nicht mit dem überein, was das Innenministerium als oberste Straßenbaubehörde des Landes Ende 2005 mitgeteilt hat.

Das Innenministerium hat in seiner Stellungnahme vom 20.12.2005 auf den Antrag des Abgeordneten Braun ausgeführt:

*„Eine Überdeckung der Fahrbahnen wurde schon im Vorentwurf aus Kostengründen ausgeschlossen. Ein Tunnel im Bereich der Wohnbebauung würde die Gesamtkosten der Maßnahmen von 78 Mio. € auf 146 Mio. € erhöhen.“*

LT DRS 13/5001, S. 4

Zwischen einer Erhöhung der Kosten um 68 Mio. € wie dies das Innenministerium noch am 20.12.2005 dargestellt hat, und einer Kostenerhöhung um 78 Mio. € wie dies im Erläuterungsbericht behauptet wird, besteht ein erheblicher Unterschied.

Kostengünstigere Lösungen wie etwa ein Lärmschutztunnel nach dem System der Firma Züblin sind nicht untersucht worden. Daher sind alle Möglichkeiten zu überprüfen und ist nachvollziehbar darzulegen, wie mit möglichst geringen Kosten der erforderliche Deckel verwirklicht werden kann.

Dabei ist auch zu prüfen, wie es sich auf die Kosten auswirkt, wenn die Fläche auf dem Deckel baulich genutzt und damit entsprechend vermarktet werden kann.

## **2.2 Gradiente**

Für den Fall, dass ein Deckel nicht realisiert wird, sind alle Möglichkeiten zur Absenkung der Gradienten der Autobahn auszunutzen. Denn je tiefer die Autobahn liegt, desto weniger breitet sich der vom Verkehr ausgehende Luftschall aus. Daher fordern wir, eingehend zu prüfen, inwieweit insbesondere zwischen den Anschlussstellen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Sindelfingen durch Absenkungen der Gradienten der aktive Lärmschutz verbessert werden kann.

Bei der Unterführung Leibnizstraße (km 592 + 559.168) beträgt die Gradientenhöhe ca. 446,00 m. Bei der Überführung der Sindelfinger/Böblinger Straße bei km 594 + 068.790 beträgt die Gradientenhöhe 429,88 m. Dazwischen liegt bei km 593 + 000 der höchste Punkt mit 448,146 m. Dieser Streckenverlauf zeigt, dass spätestens ab der Unterführung Leibnizstraße

die Gradiente kontinuierlich bis zur Überführung der Sindelfinger Straße abgesenkt werden kann. Dies hat erheblich tiefere Einschnitte mit entsprechender Verbesserung des aktiven Schallschutzes zur Folge. Daher ist von dieser Möglichkeit zur Verbesserung des aktiven Lärmschutzes nachhaltig Gebrauch zu machen.

### **2.3 Belag**

Die ausgelegten Planunterlagen sehen nunmehr einen „offenporigen Asphalt“ von km 592 + 500 bis km 594 + 450 vor. Dies betrifft die Strecke von der Tilsiter Straße auf Sindelfinger Seite im Osten bis zur Anschlussstelle Böblingen-Sindelfingen im Westen.

Aus dem vorgesehenen Fahrbahnaufbau (Merkblatt für den Bau offenporiger Asphaltdeckschichten, Ausgabe 1998!) ist zu schließen, dass es sich dabei um einen einlagigen offenporigen Asphalt handeln soll.

Dies ist unzureichend.

Die Ausbaustrecke ist zumindest zwischen dem Baubeginn vor der Anschlussstelle Sindelfingen-Ost und der Anschlussstelle Böblingen-Sindelfingen mit einem zweilagigen offenporigen Asphalt (2OPA) auszustatten. Im Falle einer Verwirklichung des Deckels genügt hierbei die Strecke vom Baubeginn vor der Anschlussstelle Sindelfingen-Ost bis zum Tunnelmund.

Der 2OPA hat dem zum Zeitpunkt des Baubeginns gegebenen Stand der Technik zu entsprechen. Derzeit ist Stand der Technik ein 2OPA mit einer Anfangsminderung von 9 dB(A) (BAB A9 im Bereich Garching/Eching auf 11 km).

Die Minderungswirkung des 2OPA ist zweimal jährlich zu kontrollieren. Der 2OPA ist zu erneuern, sobald seine Minderungswirkung weniger als 5 dB(A) beträgt. Die Erneuerung hat spätestens nach 8 Jahren zu erfolgen. Dies ist im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben.

## **2.4 Geschwindigkeit**

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist zur Lärmreduzierung auch künftig auf maximal 120 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw zu beschränken. Dies ist im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben. Darin ist auch festzuschreiben, dass zwischen den Anschlussstellen Böblingen-Ost und Böblingen-Sindelfingen in jeder Fahrtrichtung 2 stationäre Radarüberwachungsanlagen zur ständigen Geschwindigkeitskontrolle eingerichtet werden müssen. Nur so kann die Einhaltung dieser Beschränkung, die eine fundamentale Auslegungsgröße für den gesetzlich notwendigen Schallschutz ist, gewährleistet werden.

## **2.5 Erhöhung bzw. Verlängerung Lärmschutzwall bzw. Lärmschutzwand**

Soweit die anderen aktiven Maßnahmen nicht ausreichen, um den nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gebotenen Schutz zu erreichen, sind die vorgesehenen Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände entsprechend zu erhöhen bzw. zu verlängern.

Ungeachtet dessen ist es notwendig, die auf Böblinger Seite von km 592 + 960 bis km 593 + 166 vorgesehene Lärmschutzwand bis km 592 + 600 zu verlängern, da sich aufgrund der Topographie der Lärm weiterhin von der Autobahn in das Wohngebiet Galgenberg auf Böblinger Seite hinein ausbreiten wird. Dies wird durch die in der Berechnung zugrundegelegte Mitwindbedingung wegen der komplexen Topographie und der herrschenden Reflektionsbedingungen nicht ausreichend abgebildet.

Um Reflexionen zu vermeiden, sind die Lärmschutzwände jeweils auf der zur Autobahn hin ausgerichteten Seite schalldämmend auszubilden.

## **2.6 Überführung der Sindelfinger Straße/Böblinger Straße (BW 7320 639)**

Das neue Überführungsbauwerk A 81/Sindelfinger Straße/Böblinger Straße soll auf der östlichen Seite der bestehenden Brücke neu errichtet werden. Dies hat zur Folge, dass diese Brücke mit dem darauf verlaufenden beachtlichen Verkehr entsprechend näher an die Wohnbebauung insbesondere im Bereich der Waldenbacher Straße heranrückt.

Um dieses Heranrücken zu vermeiden, ist die Brücke auf der westlichen Seite der bestehenden Überführung zu errichten. Auch ein Neubau an der derzeitigen Stelle ist der beantragten Planung vorzuziehen.

Das Überführungsbauwerk Sindelfinger Straße/Böblinger Straße sollte zur Reduzierung des Verkehrs und damit des Verkehrslärms für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Die Sperrung sollte möglichst ab Baubeginn dauerhaft erfolgen.

### **2.7 Schalltechnische Untersuchung unvollständig**

Die schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros IBK vom 30.08.2004 ist unvollständig. Auf Böblinger Seite sind exponiert gelegene Gebäude wie dasjenige auf den Grundstücken Jahnstraße 67, Fichtestraße 12, die Uhlandschule und die Häuser im Silberweg beim Sportplatz nicht berücksichtigt (Nr. 23 und 34 sind berücksichtigt).

Weiter sind die Reflexionen von Gebäuden nicht berücksichtigt, die sich in der Regel mit einer Lärmerhöhung um 3 dB(A) auf den Außenwohnbereich auswirken. Zum Außenwohnbereich gehören neben Terrassen auch Balkone. Die schalltechnische Untersuchung ist daher entsprechend zu ergänzen.

### **3. Ergebnis**

Die Planfeststellungsbehörde hat den Vorhabenträger aufzufordern, die Planung so zu überarbeiten, dass durch eine Überdeckung und die dann noch zusätzlich erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ein langfristig wirksamer Schallschutz für unsere Mandanten und die anderen Betroffenen in den Sindelfinger und Böblinger Wohngebieten links und rechts der A 81 geschaffen wird.

Soweit der Vorhabenträger weiterhin der Auffassung ist, dass eine Überdeckung aus Kostengründen als unverhältnismäßig ausscheidet, ist er aufzufordern, dies unter Berücksichtigung kostengünstiger Varianten hinsichtlich Technik und Kosten nachvollziehbar darzulegen.

Sollte es nicht zu einer Überdeckelung kommen, sind alle weiteren Möglichkeiten zur Verbesserung des aktiven Schallschutzes von der Absenkung der Gradienten über den Einbau eines zweiten OPA nach dem Stand der Technik und ggf. die weitere Erhöhung der Lärmschutzwände dem Vorhabenträger aufzugeben. Dies gilt auch für die beidseitig erforderlichen Radarüberwachungsanlagen zur wirksamen Überwachung der Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, die dem Schallschutzkonzept zugrunde liegt.

Dr. Wirsing  
Rechtsanwalt