



Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
des Landes Baden-Württemberg
Postfach 10 34 52
70029 Stuttgart

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5231
FAX +49 (0)228 99-300-1485

ref-stb23@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

**Betreff: A 81, AS Böblingen/Hulb – AS Sindelfingen-Ost
- RE-Vorentwurf**

Bezug: 1. Ihr Schreiben vom 20.05.2014, Az.: 24-39-A 81 S-HERR/52
2. Ihr Schreiben vom 19.11.2014, Az.: 24-39-A 81 S-HERR/52
Aktenzeichen: StB 23/72131.1/0081/2228282
Datum: Bonn, 01.10.2015
Seite 1 von 5

Den RE-Vorentwurf vom 20.05.2015 für die vorgenannte Maßnahme gebe ich mit meinem Gesehen-Vermerk und den nachfolgenden Anmerkungen zurück. Vom Gesehen-Vermerk ausgenommen sind die Finanzierungsvereinbarung, die Kreuzungsvereinbarungen sowie fünf Bauwerke, zu denen noch weitergehender Abstimmungsbedarf besteht.

Verkehrsbelastung/Verkehrsgutachten

Die vor Durchführung der Simulation notwendige Kalibrierung des Programms BABSIM ist in dem Verkehrsgutachten nicht dokumentiert. Somit können die Simulationsergebnisse nicht vollumfänglich nachvollzogen werden. Nach überschlägiger Prüfung erscheinen die Ergebnisse jedoch plausibel und geeignet, die Notwendigkeit des geplanten Ausbaus mit temporärer Seitenstreifenfreigabe zu bestätigen. Ich bitte zukünftig auf die notwendige Kalibrierung bei der Erstellung von Verkehrsgutachten zu achten.

Telematik

Für die Errichtung einer temporären Seitenstreifenfreigabe im Abschnitt zwischen den AS Böblingen-Sindelfingen und Sindelfingen-Ost bitte ich um Vorlage eines gesonderten RE-Vorentwurfes einschließlich Wirtschaftlichkeitsuntersuchung rechtzeitig vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.

Damit die im Zuge des Ausbaus der BAB A 81 zwischen den AS Sindelfingen-Ost und AS Böblingen-Hulb aufgewandten Investitionskosten für die temporäre Seitenstreifenfreigabe zeitnah einen verkehrlichen Nutzen erzielen, ist eine vordringliche Planung und Realisierung des angrenzenden Abschnittes A 81, AS Sindelfingen-Ost bis AK Stuttgart



Seite 2 von 5

erforderlich.

Straßenbautechnik

In den weiteren Planungsphasen sind die Bestimmung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B sowie die Bemessung des Fahrbahnaufbaus nach den Belastungsklassen der RStO 2012 durchzuführen.

Baugrund

Wesentliche Teile der Untersuchungen (Kernbohrungen) zur Ausarbeitung eines geotechnischen Gutachtens nach DIN EN 1997-1 liegen vor, so dass eine Gründungsabschätzung in diesem Planungsstadium möglich sein sollte. Die Erkenntnisse sind rechtzeitig vor der Ausführungsplanung zu einem geotechnischen Gutachten nach DIN EN 1997-1 zusammenzuführen und zu vervollständigen.

Ingenieurbauwerke

In Anbetracht der Bauwerkszustände, der vorhandenen Brückenklassen und Baujahre teile ich Ihre grundsätzlichen Überlegungen, sinnvollerweise bei Brückenbauwerken, die gemäß den vorgelegten Unterlagen zur Verbreiterung, Verstärkung bzw. Instandsetzung anstehen, eine Überprüfung hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit gegenüber einem Neubau durchzuführen. Daher werden die Bauwerke 7220 548, 7320 550, 7319 564, 7319 563 und 7319 561 vom Gesehen-Vermerk ausgenommen. Das Ergebnis der Überprüfung bitte ich in einer Entwurfsbesprechung mit dem Fachreferat abzustimmen und entsprechend vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens die Kosten in einer Kostenfortschreibung zu beziffern.

Vor dem Hintergrund der langen bauzeitlichen Einschränkung während der Herstellung der Einhausung bitte ich, die Möglichkeiten zur Bauzeitreduzierung und damit des Zeitraums des 4+0 Verkehrs zu nutzen. Es bietet sich ggf. eine Fertigteil- oder Teilfertigteilösung an, bei der die Bauzeit reduziert werden könnte. Aufgrund der geringen Überschüttung können auch Lösungen mit teiloffenen Decken zur Anwendung gelangen. Ich bitte um Untersuchung und Mitteilung des Ergebnisses.

Die Kosten für die betriebstechnische Ausstattung sind in der Kostengruppe 76 der Einhausung kalkuliert. Ich bitte die Kosten der betriebstechnischen Ausstattung zur besseren Übersichtlichkeit künftig separat in der AKS auszuweisen.

Hinsichtlich des Neubaus der Eisenbahnüberführung (Überführung Bahnlinie S 60, ca. Bau-km 594+160) ist zu prüfen, ob die DB Netz AG aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs nicht ohnehin eine Verbreiterung der Brücke hätte veranlassen müssen. In diesem Fall hat sich die DB Netz AG an den Kosten der neuen Eisenbahnüberführung gemäß



Seite 3 von 5

§ 12 Nr. 2 EKRg zu beteiligen. Es ist zudem zu prüfen, ob die bislang geplante Breite für die Eisenbahnüberführung notwendig ist.

Die Planungen der beiden Brückenbauwerke – Unterführungen Leibnitzstraße und Tilsister Straße – sind an die Vorgaben der gültigen Richtzeichnungen des BMVI anzupassen. Darüber hinaus sind die Planungen aller anderen Brücken ebenfalls daraufhin zu überprüfen, ob sie mit den Vorgaben des BMVI übereinstimmen. Sich hieraus ergebende Kostenerhöhungen sind im Rahmen der nächsten Kostenfortschreibung zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der geplanten Geh- und Radwege beidseits der Überführung Sindelfinger/Böblinger Straße und des gemeinsamen östlichen Geh- und Radweges sowie der westlichen Außenkappe der Überführung entlang der Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße sind den weiteren Planungen die bisher vorhandenen Abmessungen zugrunde zu legen. Für darüber hinausgehende Mehrbreiten sind Kostenteilungsvereinbarungen abzuschließen.

Zur Erschließung des Teilbaugebietes Campus (Campusareal) ist der Bau eines Trogbauwerkes und einer Unterführung geplant. Da für das Campusareal bis heute weder ein Bebauungsplan noch detaillierte Bauwerksplanungen vorliegen, ist gegenwärtig eine „mehreseitige Veranlassung“, die eine Kostenbeteiligung des Bundes begründen würde, nicht zu erkennen. Ich bitte daher, auf den höhenfreien Anschluss des geplanten Campusareals zu verzichten und einen höhengleichen Anschluss, an dem der Bund kostenmäßig nicht zu beteiligen ist, vorzusehen. Sofern der Zweckverband Flughafen auch weiterhin einen höhenfreien Anschluss wünscht, hat er auch sämtliche in diesem Zusammenhang anfallenden Kosten zu tragen.

Lärmschutz

Dem vorgelegten Lärmschutzkonzept ist ein Dstr0-Wert von -4 dB(A) zu Grunde gelegt und es wird der Einbau eines offenporigen Asphalttes OPA 0/11 vorgeschlagen. Es wird weiterhin davon ausgegangen, dass der OPA 0/11 zu einem späteren Zeitpunkt durch einen lärmarmen Splittmastixasphalt (SMA LA) ersetzt werden kann.

Da zum jetzigen Zeitpunkt eine konkrete und belastbare Aussage zu einem zukünftigen Korrekturwert eines SMA LA nicht möglich und eine Bauweise mit einem OPA 0/11 mit vielen Nachteilen verbunden ist, ist dem Lärmschutzkonzept ein DStrO-Wert von -2 dB(A) zugrunde zu legen. Damit könnte sofort ein SMA LA eingebaut werden. Es ergäbe sich dann lediglich ein etwas höherer Umfang an passiven Lärmschutz, was sich bei den vorliegenden Berechnungsergebnissen (überwiegend Vollschatz) nicht erheblich auswirkt.



Seite 4 von 5

Da ein SMA LA vermutlich eine dauerhaft höhere Lärminderung verspricht, wäre das erreichte Schutzniveau sogar etwas höher als in den aktualisierten Berechnungen dargelegt.

Die Notwendigkeit, die Lärmschutzwand 2 als gekrümmte Wand auszuführen, ist aus schalltechnischen Gründen nicht gegeben. Eine städtebauliche Sondersituation wird nicht gesehen. Deshalb ist sie als gerade Wand in gleicher Höhe auszuführen.

Um die Anwohner auch während der Bauzeit vor Lärm zu schützen, ist der Bau von bis zu 4 m hohen provisorischen Lärmschutzwänden vorgesehen. Ein entsprechender Nachweis, dass Grenzwertüberschreitungen vorliegen, ist in den Unterlagen jedoch nicht enthalten. Die Notwendigkeit eines bauzeitlichen Lärm- und Sichtschutzes ist daher mittels einer entsprechenden schalltechnischen Untersuchung nachzuweisen, andernfalls ist auf den Bau der provisorischen Lärmschutzwände zu verzichten.

Verkehrssicherheit

Bei meiner Zustimmung zur Planung gehe ich davon aus, dass sämtliche im Rahmen des Sicherheitsaudits aufgeführten bereits umgesetzt wurden bzw. im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt werden.

Leitungsverlegungen

Bei meiner Zustimmung zur Planung gehe ich außerdem davon aus, dass Leitungsverlegungen nur im notwendigen Umfang durchgeführt werden. Bei den notwendigen Leitungsanpassungsarbeiten sind im Rahmen der Ausführungsplanung und vor Durchführung der Baumaßnahmen in jedem Einzelfall die bestehenden Rechtsverhältnisse im Hinblick auf Folgekostenregelungen zu prüfen. Für die Fälle, in denen kein spezieller Nutzungsvertrag für die Ver- und Entsorgungsleitungen mit dem Grundstückseigentümer bzw. keine dingliche Sicherung der Leitung besteht, ist vom Vorliegen eines Miet- oder Leihvertrages auszugehen (BGH, Urteil vom 20.02.1992, VkB1. 1992, 362; BGH, Urteil vom 17.03.1994, VkB1. 1994, 497) mit der Folge, dass die Versorgungsunternehmen die Folgekosten ganz oder teilweise zu tragen haben. Das Veranlassungsprinzip ist als allgemeine Rechtsgrundlage für eine Kostenerstattung nicht anerkannt. Es gilt nur, soweit es in der gesetzlichen Regelung konkret zum Ausdruck gebracht ist (BGH, Urteil vom 17.03.1994, a.a.O.).

Die Folgekosten bei der Änderung von Telekommunikationslinien ergeben sich aus § 72 des Telekommunikationsgesetzes (TKG). Die Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - Nutzungsrichtlinien - (ARS Nr. 3/2014 vom 04.02.2014) bitte ich zu beachten.



Seite 5 von 5

Kostenmanagement

Für das weitere Verfahren weise ich darauf hin, dass gemäß dem All-gemeinem Rundschreiben Nr. 16/2012 (RE 2012) und mit Bezug auf Ziffer 23 (5) der Planfeststellungsrichtlinien 2015 für wesentliche Kos-tenänderungen, die sich auf der Grundlage der vorstehenden Anmer-kungen sowie im Rahmen des Planfeststellungsverfahren bei Planungs- und etwaigen Kostenteilungsänderungen ergeben, vor der Genehmi-gung oder Feststellung des Plans der Gesehen-Vermerk des BMVI ein-zuholen ist. Grundsätzlich bitte ich, mich vor Feststellung des Plans zu unterrichten und dabei zu bestätigen, dass die zugrunde liegenden Plan-unterlagen mit RE-Vorentwürfen bzw. den Änderungen, die meinen Gesehen-Vermerk erhalten haben, übereinstimmen.

Im Auftrag

Ansgar Dönges



Beglaubigt:

Ziegler

Angestellte

Anlagen: 7 Ordner RE-Vorentwurf mit Gesehen-Vermerk