

## **BESCHLUSSVORLAGE Nr. 28/2016**

**Beratungsfolge:**

Gemeinderat

öffentlich

**Sitzung am**

08.03.2016

Bekanntgabe des in nichtöffentlicher Sitzung gefassten Beschlusses  
(gem. § 35 Abs. 1 der Gemeindeordnung)

### **Ausbau der A 81 – Sachstandsbericht zum Gesehen-Vermerk**

### **ANTRAG:**

Der Bericht des Regierungspräsidiums Stuttgart zum aktuellen Stand des Verfahrens wird zur Kenntnis genommen.

## Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten:

(alle Beträge in EURO)

### A. Vermögensbereich (Investitionen):

Anschaffungs- / Herstellungskosten

abzüglich Zuschüsse Dritter

Zu finanzierender Betrag

Wirtschaftlichkeitsberechnung durchgeführt: ja / nein

### B. Erfolgsbereich (Verwaltungshaushalt):

	einmalig	laufend
<b>I. Kosten / Ausgaben</b>		
1. Personal		
2. Sachmittel		
3. Kalkulatorische Kosten		
3.1. Abschreibung		
3.2. Verzinsung		
<b>Gesamtkosten:</b>		
<b>II. Erlöse / Einnahmen</b>		
<b>III. Zuschussbedarf / Überschuss</b>		

### C. Mittelbereitstellung:

Haushaltsstelle/Kostenstelle:

Haushaltsplan/Wirtschaftsplan/ mittelfristige Finanzplanung	Planansatz	Mittelbedarf	überplanmäßig/ außerplanmäßig
2016			
2017			
2018			
2019 ff.			

Stellungnahme des Amtes für Finanzen:

## Sachdarstellung und Begründung:

Verfasserin: Ulrike Egenolf

Im Oktober 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg den Gesehen-Vermerk für den RE-Vorentwurf zum Ausbau der A 81 zwischen den Anschlussstellen Böblingen-Hulb und Sindelfingen-Ost übermittelt (Anlage). Ausgenommen vom Gesehen-Vermerk sind die Finanzierungs- und Kreuzungsvereinbarungen, die vom Bund noch nicht freigegeben wurden - hier besteht laut Schreiben des Bundes noch Abstimmungsbedarf. In den letzten Tagen wurde via Presse und Schreiben vom Land über die Zweifel an der Übernahme der Unterhaltungs- und Instandsetzungskosten durch den Bund diskutiert, die in der Finanzierungsvereinbarung zur Überdeckung geregelt ist. Seitens des Bundes wurde kommuniziert, dass diese Kosten vom Bund weiterhin übernommen werden.

### **Folgende Punkte, die Sindelfingen betreffen, wurden in dem Gesehen-Vermerk angesprochen:**

- Die **Lärmschutzwand 2** auf Höhe des neuen Vollanschlusses im Gewerbegebiet Sindelfingen-Ost wird als gerade, nicht als gekrümmte Lärmschutzwand ausgeführt. Der schalltechnische Nachweis durch das Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) steht noch aus.
- Der **offenporige Asphalt OPA** ist im Lärmkonzept vorgesehen. Dieser ist ein sehr teurer Belag, der außerdem relativ schnell seine Wirksamkeit verliert und damit häufig (ca. alle 7-8 Jahre und dann auch nur in der gesamten Breite) erneuert werden muss. Das BMVBS geht davon aus, dass dieser Belag zu einem späteren Zeitpunkt durch einen lärmarmen Splittmastixasphalt (geringere Kosten und haltbarer) ersetzt werden kann. Da derzeit noch keine belastbare Aussage zur Lärmreduktion dieses Belages möglich ist, soll laut BMVBS eine lärmreduzierende Wirkung von -2 dB(A) an Stelle der -4 dB(A) für einen OPA in die Berechnung einfließen. Das rechnerische Defizit von 2 dB(A) bedingt einen etwas erhöhten passiven Schallschutz, der über ein Lärmgutachten noch nachgewiesen werden muss. Sindelfingen fordert weiterhin die im bisherigen Schallschutzkonzept vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Betroffenen, welche dem Gemeinderat in der Sitzung am 26.06.2012 vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgestellt wurden. Da bisher noch keine neue Lärmschutzberechnung vorliegt, wird diese im Rahmen des weiteren Verfahrens seitens der Stadt geprüft und ggfs. im Rahmen der städtischen Stellungnahme vorgebracht.
- Bei dem geplanten **Geh- und Radweg** beidseits der Überführung Sindelfinger-/Böblinger Straße und dem gemeinsamen östlichen Geh- und Radweg der Überführung entlang der Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße sind den weiteren Planungen die bisher vor-

handenen Abmessungen zugrunde zu legen. Sind größere Breiten gewünscht, sind diese von den Städten zu finanzieren. Aus fachlicher Sicht sind die bestehenden Breiten ausreichend, so dass keine Mitfinanzierung notwendig ist.

Für die Querung an der Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße ist seitens des ZV Flugfeld ein separat geführter Steg für den Fuß- und Radverkehr von der Rudolf-Diesel-Str. auf das Flugfeldgelände geplant, der die Anbindung weiter verbessert.

- Bei der **Erschließung des Campusareals** (Unterführung unter der Flugfeld-Allee) sieht der Bund seinerseits keine Kostenbeteiligung beim bisher geplanten höhenfreien Anschluss, da bisher keine konkretisierte Planung bzw. ein Bebauungsplan seitens des ZV Flugfeld vorliegt. Daher wird die mehrseitige Veranlassung an diesem Knoten unter Beteiligung des Bundes nicht gesehen. Der ZV Flugfeld lässt derzeit den höhengleichen Anschluss des Campusareals östlich der neue Autobahnanschlussstelle mit gleichzeitigem Anschluss des Festplatz untersuchen, da die bisher geplante Anbindung sehr kostenträchtig ist. Nach ersten Untersuchungen ist diese Anschlussvariante umsetzbar, es fehlt aber noch die abschließende Untersuchung der verkehrlichen Einbindung in die Gesamtverkehrsbetrachtung.

**Vorläufiger Zeitplan des RPS (Stand Oktober 2015) zum weiteren Verfahren:**

Oktober 2015	Information der BI „Leise A81“ durch das RP
Frühjahr 2016	Bürgerinfo vor Start des Planfeststellungsverfahrens
Frühjahr 2016	Einleitung Planfeststellungsverfahren
Frühjahr 2017	Planfeststellungsbeschluss
2017 - 2019	Bauvorbereitung mit europaweiter Ausschreibung
2020	frühestmöglicher Baubeginn
2021 - 2024	Bauzeit 3-4 Jahre

Sindelfingen, 4. März 2016

Anlagen: Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom Oktober 2015