

Rolf Wild, Sindelfingen, den 18. März 2017

Nachstehend meine Sicht auf die aktuelle Situation:
Entwurf zur Diskussion !

Entwicklung der Planung und Sachstand zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens am 13. Juni 2016.

Juni 2012

Leitende Planer des RP Stgt. / Ref. 44, haben die Ausbauplanung für den o.g. Streckenabschnitt vorgestellt.

- Künftig wird der Verkehr auf sechs Fahrbahnen - mit temporärer Zuschaltung der jeweiligen Standspuren - die Wohngebiete durchqueren.
Das bedeutet **achtspurige Verkehrsführung** in den Hauptverkehrszeiten!
- Im Entwurf enthalten waren eine Einhausung der Fahrbahnen auf 850m Länge.
**Der Finanzierungsvertrag hierzu ist bis heute noch nicht unterschrieben.
Solange dieser Vertrag nicht von allen Vertragspartnern unterzeichnet ist, besteht keine Rechtssicherheit für das Einhausungsprojekt.**
- In Fortsetzung an die Fahrbahn-Einhausung, gekrümmte, mit lärmabsorbierenden Dämmelementen ausgestattete Lärmschutzwände.
- Für den gesamten Ausbaubereich die Verlegung eines lärmindernden Deckasphalts OPA 0/11 dem lt. der Richtlinie für Straßenbau (RLS-90) eine Lärmpegelminderung von -4dB(A) zugeschrieben wird.
(Bei einer Pegelminderung von -10 dB(A) wird von der gefühlten Halbierung des Lärms gesprochen)

Mit diesen Maßnahmen haben die Planer des RP Stuttgart erreicht, dass außer einer Wohnung im 12. Stockwerk im Wohngebiet Viehweide, für die Anwohner im gesamten Ausbaubereich kein weiterer passiver Lärmschutz notwendig wird.

**Diese Lösung fand die Zustimmung:
In den Gremien beider Städte, beim Kreistag und in der
Bürgerschaft!**

Oktober 2015

Nach fast eineinhalb-jähriger Überarbeitung im Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) wurde diese Planung mit dem "Gesehenvermerk" an das RP Stgt. zurückgegeben, mit folgenden Änderungen:

1. Wegfall der gekrümmten Lärmschutzwand 2.
Aus schalltechnischen Gründen ist diese als gerade Wand in gleicher Höhe auszuführen.

Diese bauliche Änderung soll lt. Aussage der Planer keine nachteiligen, schalltechnischen Auswirkungen in den Wohngebieten hervorrufen.

2. Wegfall des OPA 0/11 Asphalts, da dieser Belag mit vielen Nachteilen verbunden ist. Ersatz hierfür ist ein SMA LA - Belag, der aus heutiger Sicht lt. Auskunft der Bundesanstalt für Straßenbau (BAST) eine Pegelminderung von maximal -2 dB(A) erreicht.

Durch diese Maßnahme wird der Lärmpegel in den angrenzenden Wohngebieten der gesamten Ausbaustrecke um 2 dB(A) ansteigen.

Die Folge daraus ist, dass die gesetzlichen Grenzwerte an **über 100 Wohneinheiten** überschritten wird und dort mit passivem Lärmschutz (Lärmschutzfenster / Zwangsbelüftung ...) nachgebessert werden muss.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hatte nun die Aufgabe diese vom BMVI veranlassten Änderungen in die Planunterlagen einzuarbeiten und anschließend das Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

So geschehen am 13. Juni 2016!

Für die betroffenen Bürger entlang der Ausbaustrecke stellen sich infolgedessen nachstehende Fragen:

- Warum wird der Wegfall des OPA 0/11 Belag nicht durch eine andere Lärmschutzmaßnahme, wie beispielsweise einer Erhöhung der Lärmschutzwände ausgeglichen um somit die Qualität der Planvorstellung vom Juni 2012 zu erreichen?
- Der OPA 0/11 Belag ist der einzige, in der Richtlinie für Straßenbau (RLS-90) enthaltene, lärmindernde Straßenbelag.
Laut Auskunft der Bundesanstalt für Straßenbau wird diese Richtlinie derzeit überarbeitet.
Aus jetziger Sicht ist weder bekannt, welche Straßenbeläge neu aufgenommen werden, noch zu welchem Zeitpunkt eine neu gefasste Richtlinie in Kraft tritt.
So müsste unserer Ansicht nach der OPA-Deckbelag so lange verwendet werden bis ein adäquater, zertifizierter Belag verfügbar ist.
- In der vom Umweltbundesamt herausgegeben Richtlinie -VLärmSch 97- steht geschrieben, dass "der aktive Lärmschutz Vorrang vor dem passiven Lärmschutz hat!"
Warum findet die Richtlinie in diesem Fall keine Beachtung?
- Anders als die Anwohner, die gemäß den Berechnungen passiven Lärmschutz erhalten, werden viele Menschen einem grenznahen Verkehrslärm ausgesetzt.
Warum wird den ca.10 000 Anwohnern eine derart unvorteilhafte Lärmschutzlösung zugemutet?
Grenzüberschreitender und grenznaher Verkehrslärm für ein Jahrhundertprojekt!?
- Wann wird das Finanzierungsabkommen für den "Lärmschutzdeckel" ratifiziert ?

Anmerkung:

Seit mehr als 30 Jahren sind die Anwohner entlang der A81 einem deutlich grenzüberschreitenden Lärm ausgesetzt. Mittlerweile durchqueren durchschnittlich 137 000 Fahrzeuge / Tag den A81 Abschnitt Böblingen/Sindelfingen.

Vor ca. 11 Jahren hat die Bürgerinitiative "LeiseA81" die Einhausung der A81 auf eine Länge von 1,5 km eingefordert - so war es den Bürgern einst zugesagt worden. Was davon abweichend geplant wurde, steht im o.g. Planentwurf der von leitenden Planern des RP Stuttgart im **Juni 2012** vorgestellt wurde.

Nochmals - dieser Entwurf hatte die Zustimmung in beiden Städten!

So hatten die Anwohner eigentlich erwartet, dass am Ende einer elfjährigen Anstrengung doch noch eine annehmbare Lösung für mehr Lebensqualität steht. Dass an dieser einvernehmlichen Lösung nochmals Abstriche gemacht wurden hat niemand erwartet und stößt bei allen betroffenen Bürgern auf Unverständnis und große Enttäuschung.

Projekte, die von staatlicher Seite gewollt sind, werden vielerorts mit allen Mitteln zur Realisierung gebracht - bei der Umsetzung des Bürgerwillens um mehr Lebensqualität tut man sich offensichtlich schwer.

Am 26.07.2016 ist Einspruchsfrist zum Planfeststellungsverfahren der Ausbaustrecke A81 Böblingen-Hulb /Sindelfingen-Ost abgelaufen.

So hat die BI "LeiseA81" für das hierzu erneut eingeleitete Planfeststellungsverfahren fristgerecht Einspruch erhoben!

Die Verwaltungen der Städte Böblingen und Sindelfingen haben die aktuell vorgestellten Lärmwerte in den Wohngebieten ebenfalls für nachteilig erachtet und Einspruch erhoben.

Rolf Wild