

A 81
6-streifiger Ausbau von Sindelfingen–Ost
bis Böblingen Hulb

Überdeckelung und Lärmschutz
zwischen Böblingen und Sindelfingen

Präsentation bei der BI „Leise A 81“
am 18.11.2010 in Sindelfingen

Jürgen Holzwarth, Leiter Straßenplanung



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTT GART

Der politische Kompromiss im Juli 2009

- **850m Überdeckung** der A 81
 - 400 m bezahlt der Bund
 - 450 m teilen sich Land, Landkreis, Städte Böblingen und Sindelfingen
- Alle Partner stehen dazu (ohne Änderung)

Der politische Kompromiss vom Juli 2009

Lage der Überdeckung genau festgelegt



Gründe:

- *Zerschneidung aufheben (Städtebau)*
- *Lärmschutz*

Chance und Aufgabe:

- *Gestaltung über dem Deckel durch die beiden Städte*

Der politische Kompromiss vom Juli 2009

Lage der Überdeckung genau festgelegt



Der politische Kompromiss vom Juli 2009

Lage der Überdeckung genau festgelegt



Wie könnte das aussehen?

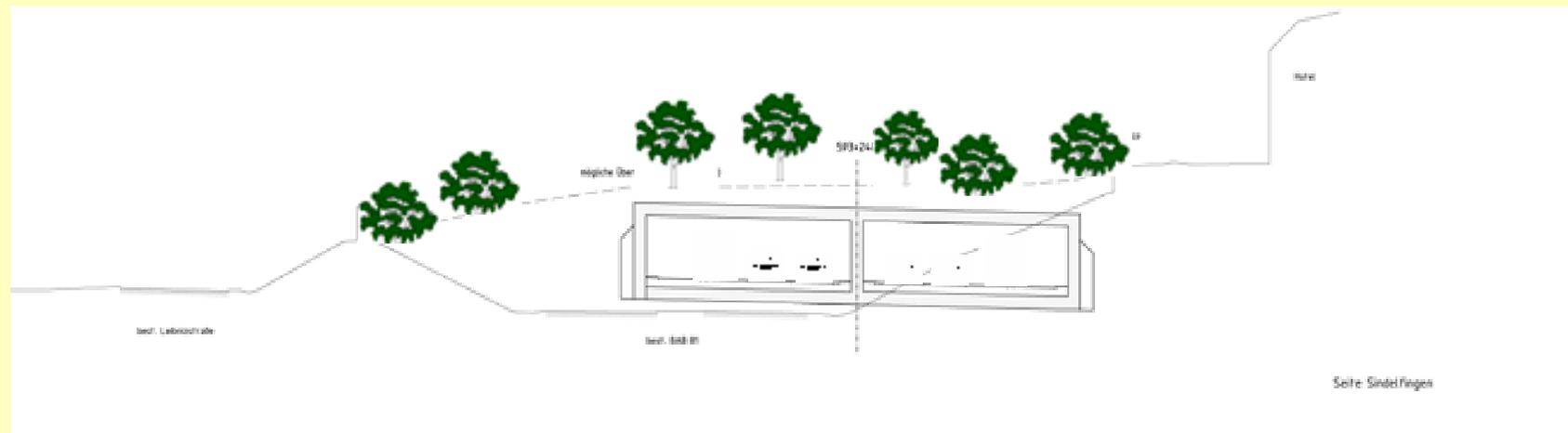
Heute: offener Einschnitt



Wie könnte das aussehen?

Zukünftig: vollständig überschütteter Tunnel

Oberflächengestaltung durch Städte Böblingen und Sindelfingen



Wie könnte das aussehen?

Zukünftig: vollständig überschütteter Tunnel



Warum keine Einhausung?

- Überdeckung liegt weitgehend unter dem heutigem Geländeniveau
- Bauwerk wird überschüttet und von Städten Böblingen und Sindelfingen gestaltet (mit Bürgerbeteiligung)
- Überdeckung ist hier auch deutlich kostengünstiger als Einhausung
 - Beispiel Köln-Lövenich (einzige Einhausung an Autobahn i. B.): rd. 190 Mio. € für 1.500m Einhausung (125.000 €/m)
 - bei 850 m wären das Kosten von 106 Mio. Euro anstatt der bisher für die A 81 genannten 50 Mio. €

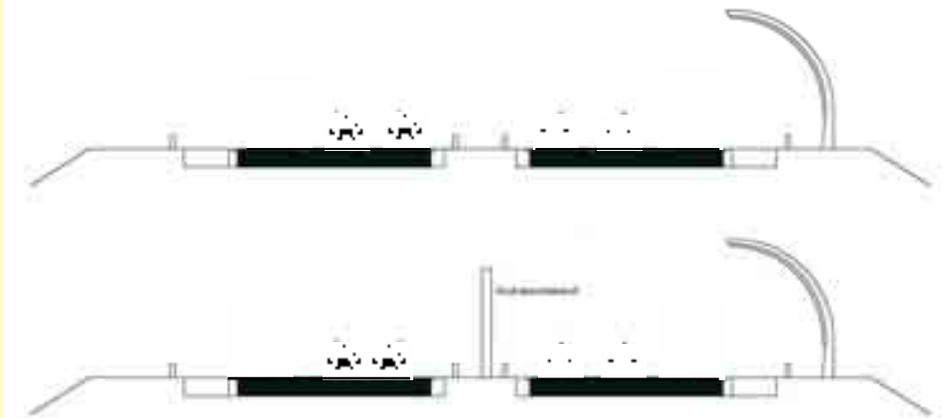
Wo ist der Unterschied zur Einhausung in Köln-Lövenich?



- In Köln ist Einhausung vollständig über dem Gelände
- Massive Wände und schwere Deckenkonstruktion wegen der sehr großen Stützweiten und des Brandschutzes (Kosten, Optik)

Was wäre außerhalb der Überdeckung denkbar?

A81 AS Sindelfingen-Ost - AS Böblingen-Hulb
Lärmschutzvarianten
Rieder Grosser Bogen
Kornneuburg Typ 2



Besonders ausgefeilter Lärmschutz,
z.B. durch

- *Gekrümmte Wände*
„Viertel Tunnel“
- *Lärmarmer Belag*
„Flüsterasphalt“
- *Zusätzliche Wand im*
Mittelstreifen

Oder wenn nötig noch mehr

Was wäre außerhalb der Überdeckung denkbar?



Oder wenn nötig noch mehr,
z.B. durch:

- *Beidseitig gekrümmte Wände*
„Halber Tunnel“
- *Lärmarmer Belag*
„Flüsterasphalt“

Was wäre außerhalb der Überdeckung denkbar?



Was bringt das alles?

- **Lärmreduktion** von der **Autobahn** bis zu 12 dB (A)
 - *Das ist genauso viel wie bei einer Verringerung des Verkehrs um 94%!*
- **Weitere Lärmreduktion** durch neue Anschlussstelle **Böblingen-Ost**:
 - *Auch in der Mahdentalstraße wird der Verkehr um 60% zurückgehen*



Was ist während der Bauzeit?

- Es werden immer 4 Fahrspuren aufrechterhalten während des Tunnelbaus
 - Provisorische Verkehrsführung etwas südlich der heutigen Autobahn – vermeidet Umgehungsverkehr in die Städte
 - Bau des Tunnels daneben ohne Beeinträchtigung des Verkehrs (geht schneller und ist preisgünstiger)



Wie könnte die neue Anschlussstellenkonzeption aussehen?

- AS Sindelfingen-Ost wird zum Halbanschluss (nur noch von/nach Stuttgart)
- AS Böblingen-Ost wird zum Vollanschluss (alle Richtungen)



Was kommt als nächstes?

- Verkehrsprognose und überarbeitete Planung nördlich und südlich des Tunnels bis **Frühjahr 2011**
- Planung der neuen Anschlussstelle Böblingen - Ost / Sindelfingen - Ost
- Schallschutzberechnung **Frühsommer 2011**
 - Vorschläge für den optimierten Lärmschutz außerhalb des Tunnels (siehe vorne)
 - Diskussion mit den Bürgern und Städten
- Genehmigungsentwurf **Ende 2011**
- Genehmigungsphase bei Ministerien (Land und Bund)
- Einleitung Planfeststellungsverfahren 2012
- Planfeststellungsbeschluss 2013

Wenn Sie noch eine Frage haben?

Kontakt über:

<http://www.rp-stuttgart.de/servlet/PB/menu/1038597/index.html>

RPS, Referat 44

Vielen Dank