

Planungskonzepte für den Lärmschutz
der
Anwohner an der A81
in
Böblingen / Sindelfingen

BI LeiseA81

Stand Oktober 2010

Zur Erinnerung: der Überdeckelungsbeschuß

Auszug aus den
Stuttgarter Nachrichten, 3.4.1985

Auszug aus der
Sindelfinger Zeitung, 3.4.1985

Ministerrunde entschied über die Straße Leonberg-Böblingen

Kabinett für zweispurige Bundesstraße statt A 81

Vorbehalt für späteren Ausbau – Böblingen glaubt an A 81

Von unserem Redaktionsmitglied Lutz Schneider

BÖBLINGEN/STUTTGART – Die Entscheidung, die so wichtig ist für den Kreis und Wirtschaftsraum Böblingen und seine Bürger, fiel bei einer Kabinettklausur in Gengen. In der Brenz beschloß die Ministerrunde, die geplante A 81 von Leonberg bis Gärtringen endgültig fallenzulassen und dafür beim Bundesverkehrsministerium in Bonn eine zweispurige Strecke vom künftigen Autobahn-Anschluß Leonberg-West bis Böblingen zu fördern.

Anschließend soll, so möchte es die Landesregierung, die A 81 zwischen den Autobahnkreuzen Stuttgart-Verlingen und Böblingen beziehungsweise Gärtringen nachsorgung ausgebaut werden. Das heißt, es ist gleichzeitig eine Überdeckung im Raum Böblingen/Sindelfingen, wie das Innenministerium auf Anfrage mitteilte, weil die künftigen Lärmschutzwälle dadurch wieder lärmschutzfähig werden müßten.

Nach dem Willen der Landesregierung

wobei stark gemacht – ist die A 81 damit „noch lange nicht gestorben“. Die Entscheidung fiel im Bundesverkehrsministerium, „und ich hoffe, daß Bonn sich nicht den Argumenten verschließt, daß eine Autobahn unabdingbar notwendig ist“.

„Ausbau A81 bedeutet gleichzeitig eine Überdeckung im Raum Böblingen/Sindelfingen“

Kabinettsbeschuß zur A 81

Leonberg – Böblingen künftig zweispurig

A 81 soll auf sechs Spuren verbreitert und überdeckelt werden

Kreis Böblingen (ber/kr). Eine Vorentscheidung in Sachen A 81 scheint gefallen. Auf der Kabinettklausur in Gengen/Brenz am 1. und 2. April hat die baden-württembergische Landesregierung den zweispurigen Ausbau der Vorbehaltstrecke A 81 zwischen Leonberg und Böblingen beschlossen. Dies teilte Innen- und Verkehrsminister Dietmar Schies gestern der Presse mit.

A 81 nachsorgung

Das Innenministerium habe der Landesregierung aufgrund der vorgelegenen Argumente versprochen, daß eine zweispurige Strecke mit Zusatzspur in dem Ortsgemeinschaftsbereich zwischen der neuen Anfahrtsstraße Leonberg-West und der bestehenden B 81 im Böblinger/Gärtringer Ortsteil werden soll. Anschließend soll die A 81 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart-Verlingen und dem Autobahnkreuz Sindelfingen über Gengen auf sechs Spuren mit Überdeckung verbreitert werden.

Bei einer entsprechenden Ausweisung der A 81 können nach Informationen des Innenministeriums der Lärmschutz so hoch werden, daß ein Lärmschutz für die Bürger in Gengen und Verlingen notwendig sein wird. Als einen anderen Lärmschutz, als eine Überdeckung ist dabei nicht geplant. Weiterhin, so ein Pressesprecher

des Innenministeriums, werden bei der Realisierung der Überdeckung so weit viele Maßnahmen zum Lärmschutz ergriffen, wie zum Beispiel durch Überdeckung.

Das Kabinett folgt dem Vorschlag des Innenministeriums. Es beschloß auf Ver-

„An einen anderen Lärmschutz als eine Überdeckung ist nicht gedacht“

Vorschläge für einen gleichwertigen Lärmschutz



Wie in ihrer Pressemitteilung vom 29.7.2009 bekannt gegeben, begrüßt die BI LeiseA81 den „Kompromiß“-Tunnel von 850m Länge.

Sie ist aber enttäuscht, daß ... eine volle Finanzierung ihrer berechtigten Forderung auf Basis der Geschäftsgrundlage von 1984/85 nicht möglich sein soll.

Sie hat Verständnis dafür, daß in der momentanen Geldknappheit gespart werden muß. Die Krise wird aber in einigen Jahren überwunden sein.

Die Bürger-Initiative „LeiseA81“ fordert daher, daß die noch
> fehlende Decklänge auf 1500m und die
> fehlende 1500m Galerie im Bereich Viehweide
schon jetzt mitgeplant werden, auch wenn sie erst zu einem späteren Zeitpunkt gebaut werden sollten.

Zur schnellen Realisierung eines 1500m Deckels und einer 1500m Galerie macht die BI LeiseA81 folgende Kompromiß-Planungsvorschläge:

- 850m Tunnel wie bisher geplant plus
- oben offene Einhausungen aus Fertigbetonteilen an beiden Enden sowie
- gekrümmte Lärmschutzwände im Bereich der Viehweide.

Gesamtlänge 2 x 1500m, geringe Zusatzkosten, kurze Planungs- und Bauzeiten durch Fertigteile

Konzept 1

VORSCHLAG LeiseA81

Übergrünter
850m Tunnel

850 m

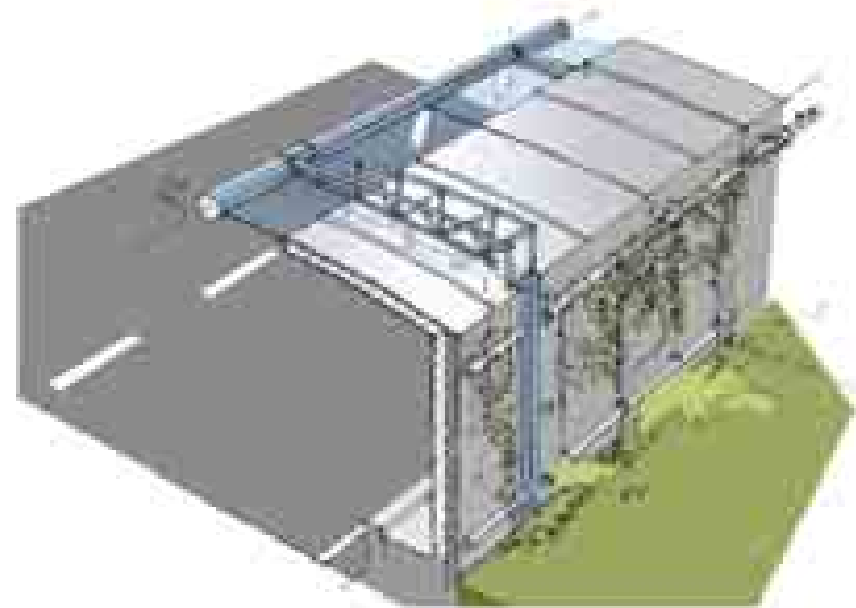
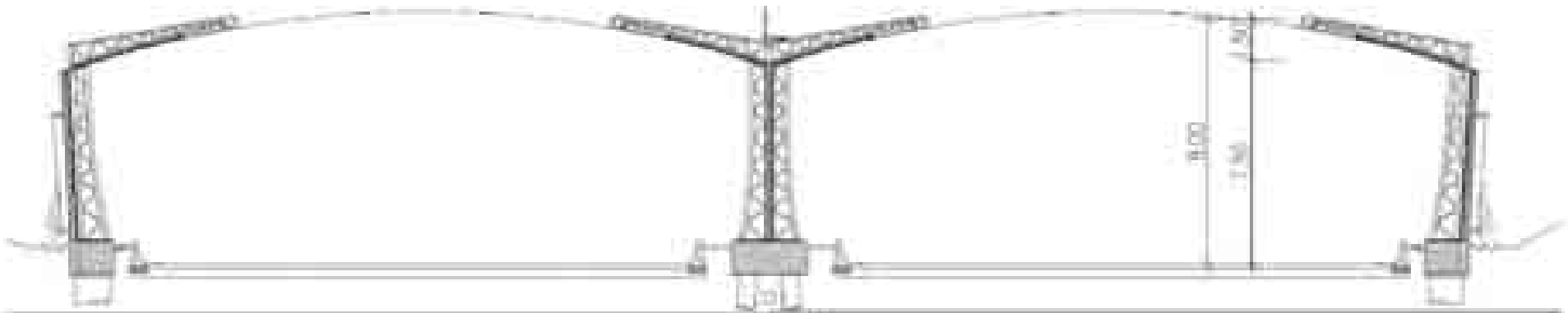
oben offene
Einhausung aus
Fertigbetonteilen

oben offene
Einhausung aus
Fertigbetonteilen

Gemischte „Überdeckung“ der A81 in den
Wohnbereichen *Unteres Lauch* und *Goldberg*



Attraktive Bau-Variante 1, Beispiel: A7-Altona
der BI LeiseA81 liegen dazu leider keine Kostenansätze vor



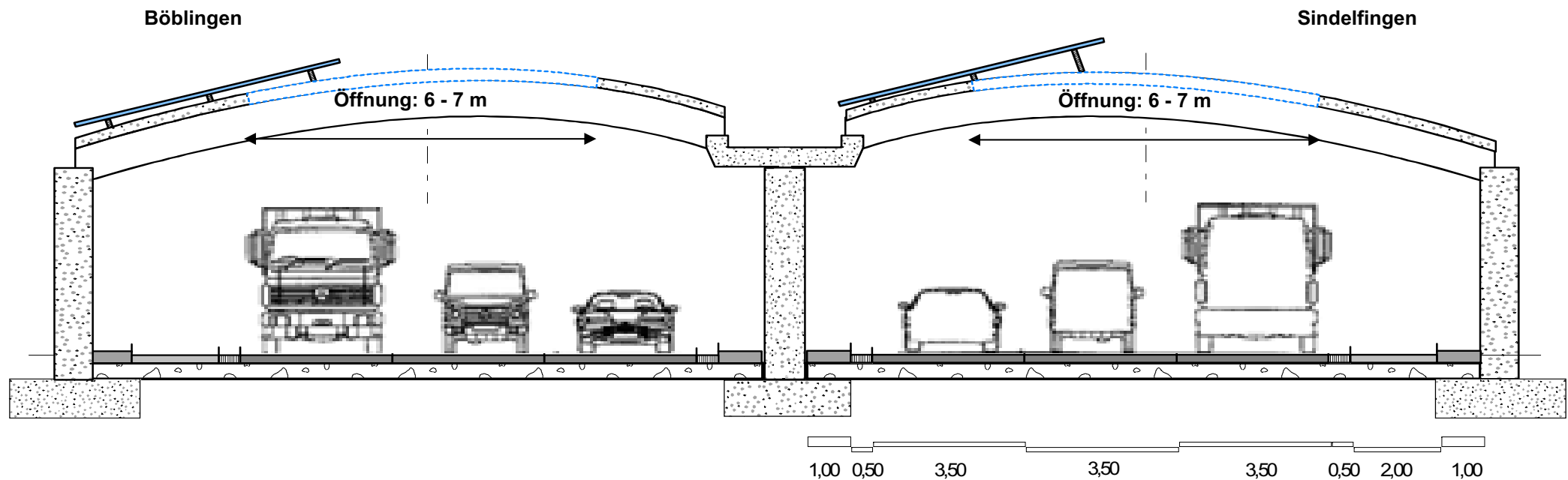
Bau-Variante 2, teilweise offene Überdeckungung aus Fertigbeton

Wohnbereich Goldberg und Unteres Lauch:

850 m (bzw. 400 m) Tunnel +

in der Mitte offene Einhausung:

650 m (bzw. 1.100 m) Betondeckel aus Fertigbauteilen auf Betonwänden

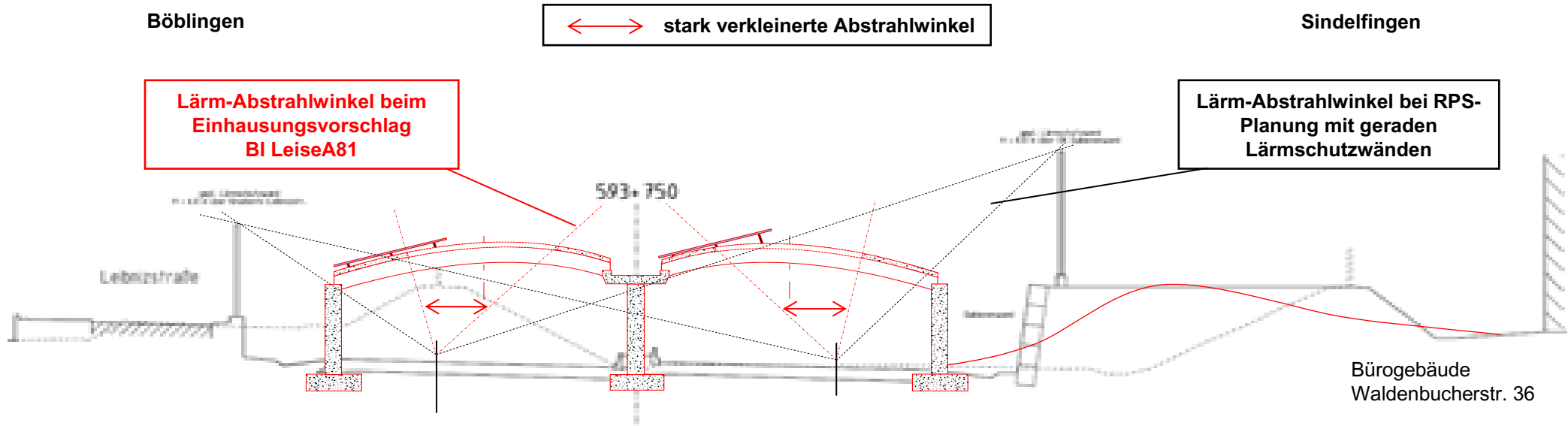


Kostenersparnis durch:

- schneller Aufbau durch Fertigbauteile,
- geringere Sicherheitsanforderungen,

- minimale Baustelleneinrichtung
- Entfall Belüftung, Beleuchtung und Wartung

rot: Veranschaulichung des verbesserten Lärmschutz für das Wohngebiet Goldberg und Unteres Lauch am Beispiel km 593+750



Die Lärm-Abstrahlwinkel der teilweise offenen Einhausung sind:

- > wesentlich kleiner und
- > stark nach oben gerichtet

Dies bedeutet eine wesentlich bessere Lärmreduktion in den gesamten Wohngebieten Goldberg und Unteres Lauch als nach den Planungen 10/2006 und 850 m Tunnel, der Verbesserungen vor allem im Bereich um die Brücke Leipzigerstrasse herum bringt

Wesentlich harmonischere Einfügung in die Örtlichkeit

Konzept 1 Lärmschutz: off. Deckel bzw. RPS-Planung



Immisionsminderung durch verbesserten Lärmschutz für die westlichen Teile des Goldbergs und des Unteren Lauchs

Ort: km 593+500	Minderung der Immission in dB(A) in Höhe über Gradiente der A81, m			
	5	10	15	20
Abstand zur Achse A81, m				
50	-1,2	-3,5	-8,5	-10,9
100	-1,9	-2,9	-4,3	-6,5
200	-2,2	-2,7	-3,3	-3,8
400	-2,4	-2,6	-2,8	-3,1

Vorteile des Lärmschutzes mit dem offenen Deckel (LeiseA81) gegenüber den Planungen des RPS mit geraden LSW

- 1,2 bis 11 dB(A) bessere Lärminderung durch den offenen Deckel über die optimierten geraden LSW hinaus
- besonders wirksam und vorteilhaft gerade in den autobahnnahen, höher gelegenen und damit stärker exponierten Wohnlagen, die dem Verkehrslärm besonders ausgesetzt sind !!

Konzept 2

VORSCHLAG LeiseA81

gekrümmte
Lärmschutzwände
Rieder Typ 2

1.500 m

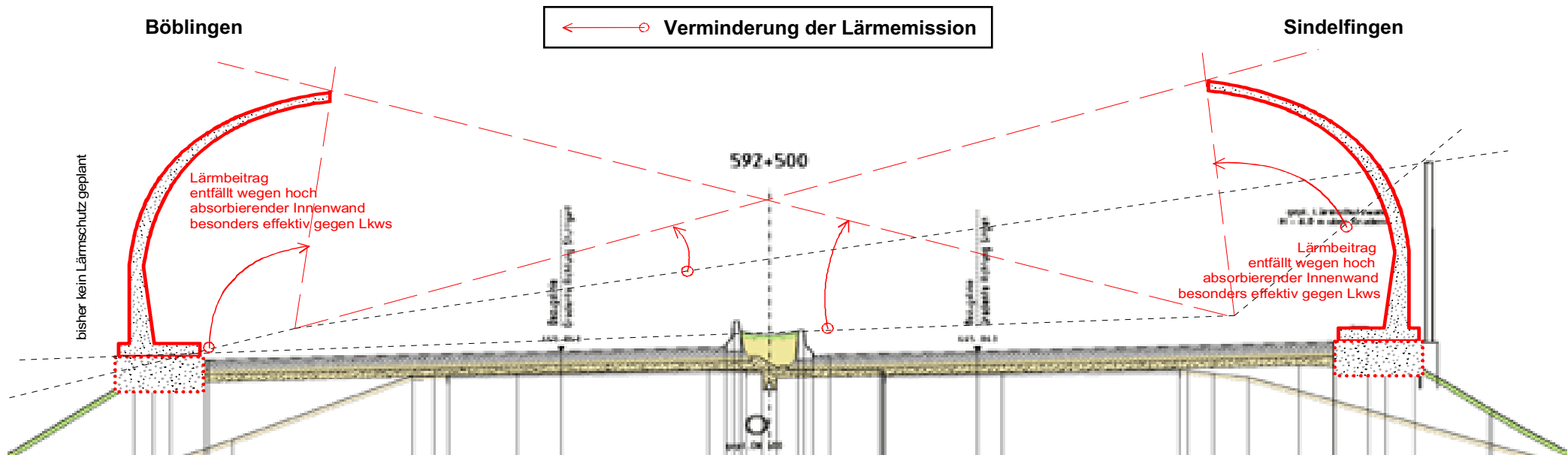
Gekrümmte LSW an der A81 im
Wohnbereich U. Lauch + Viehweide

Konzept 2

Rieder-Bogen T2, Ansicht und Aufbau



verbesserter Lärmschutz für die östlichen Teile des Unteren Lauchs und der Viehweide (Gewann Gütle)



Vorteile des Lärmschutzes mit dem Rieder Bogen Typ 2 gegenüber den Planungen des RPS mit geraden LSW

- niedrigere Bauhöhe bei gleicher Dämpfung,
 - schneller Aufbau durch Fertigteile,
 - die Bögen passen sich besser in die Umgebung ein.
 - effizienterer Lärmschutz:
 - die äußeren Fahrstreifen werden völlig geschirmt,
 - die Gegenseiten werden deutlich besser geschirmt
- kostengünstig durch Paketangebot,
minimale Baustelleneinrichtung.

Immisionsminderung durch verbesserten Lärmschutz für die östlichen Teile des Unteren Lauchs und der Viehweide (Gewann Lindenbusch)

Ort: km 591+500	Minderung der Immission in dB(A) in Höhe über Gradiente der A81, m			
	0	5	10	15
Abstand zur Achse A81, m				
50	-3,3	-5,1	-8,8	-6,2
100	-3,7	-4,6	-6,4	-10,3
200	-3,9	-4,4	-5,1	-6,1
400	-4,0	-4,2	-4,5	-4,9

Vorteile des Lärmschutzes mit dem Rieder Bogen Typ 2 gegenüber den Planungen des RPS mit geraden LSW

- 3,3 bis 10 dB(A) bessere Lärminderung durch die Rieder Bogen Typ 2 über die optimierten geraden LSW hinaus
- besonders wirksam und vorteilhaft gerade in den autobahnnahen, höher gelegenen und damit stärker exponierten Wohnlagen, die dem Verkehrslärm besonders ausgesetzt sind !!

Konzept 2 Kostenschätzung: Betondeckel + Rieder T2



650 m **offener** Betondeckel, + 850 m Tunnel + 1.500 m gekrümmte Lärmschutzwände

Kostenabschätzung (Angebote bzw. Einheitspreise 2009)

- Lärmschutzwände Aluminium (BMVBS, 2008)	307 €/m ²	Lärmabsorber:	139 €/m ²
- Stahlbeton-Fundamente	370 €/m ²	Stahlbetonwand	460 €/m ²
- Stahlbeton-Binder (Fertigteile: Binder, Stützen)	750 €/m ²	Stahlbeton-Stützen	1.000 €/m ²
- Stahlbetondecke	520 €/m ²		
- Rieder gr. Bogen Typ 2	3.250 €/m	Fundament	1.100 €/m
- Gesamtpreis (für Bau, Lieferung und Montage, 2010)	5.220 €/m	(inkl. Mehrwertsteuer 20 %)	
- Länge Einhausung (850m T + 650m D + 1.500m B):	3.000 m	Breite der Fahrbahn	15,5 m
- Goldberg + Unteres Lauch: Offener Betondeckel			
- Betonfundamente:	3 x 650 m x 0,8 m x 2 m	= 3.120 m ³	x 370 €/m ³ = 1,15 Mio €
- Stützmauern:	3 x 650 m x 0,7 m x 5,50 m	= 7.508 m ³	x 460 €/m ³ = 3,45 Mio €
- Serviceweg:	1 x 650 m x 0,5 x 3,60 m	= 1.170 m ³	x 460 €/m ³ = 0,54 Mio €
- Betonbinder (1/10 m)	130 x (16 x 0,6 x 1) m ³	= 1.300 m ³	x 750 €/m ³ = 0,93 Mio €
- Spannbeton-F.-Decke	2 x 650 m x 10 m x 0,2 m	= 6.500 m ³	x 520 €/m ³ = 1,35 Mio €
- Lärmschutzelemente:	2 x 650 m x 4,75 m	= 3.088 m ²	x 139 €/m ² = 0,86 Mio €
- eingesparte LSW	650 m x -(6 m + 8 m)	= -9.100 m ²	x 307 €/m ² = - 2,80 Mio €
			= 5,48 Mio €
- begrünter 850 m Tunnel lt. RPS vom 29.7.2009			= 50,30 Mio €
Gesamtkosten: 650 m off. Betondeckel + 400 m begrünter Tunnel:			= 55,78 Mio €
- Viehweide + Unteres Lauch: Rieder großer Bogen Typ 2			
- Nordseite von km 591.000 bis km 592.550	= 1.550 m	x 5.220 €/m	= 8,09 Mio €
- Südseite von km 592.000 bis km 592,550	= 550 m	x 5.220 €/m	= 2,87 Mio €
- eingesparte LSW	1.500 m x -6 m	= - 9.000 m ²	x 307 €/m ² = - 2,76 Mio €
- Gesamtkosten: 1.550 + 550 m Rieder Bogen T2:			= 8,20 Mio €
Gesamtkosten: 850 m Tunnel + 650 m off. Betondeckel + (1.550 + 550) m gekr. LSW:			= 63,98 Mio €
- D.h. für die relativ geringen Zusatzkosten von			= 13,68 Mio €

- läßt sich der versprochene gleichwertige Lärmschutz für die Wohngebiete Goldberg, Unteres Lauch und Viehweide realisieren

(bei der A44 gibt der Bund z.B. 50 Mio € für einen Tunnel zum Schutz von Kamm-Molchen aus)

**Was zahlt der Bund denn so
wo anders?**

Eine kleine Auswahl

A66 Neuhof (Fulda)



A66

Einwohner: 4.940

Verkehr: 34.550 Kfz/24h

Tunnel: 1,61 km lang

Kosten

Ausbau +

Tunnel 135,0 Mio €

Die 135 Mio € trägt der Bund

A81

Einwohner: 110.000

Verkehr: > 123.900 Kfz/24h

Tunnel: 0,850 km

Bundesanteil 0,399 km

Kosten

Tunnel 50,3 Mio €

Bundesanteil 21,5 Mio €

Nur 21,5 Mio € trägt der Bund

A71 Rennsteig



A71 Einwohner: kaum besiedelt
Verkehr: < 24.300 Kfz/24h
Tunnel: 11.2 km insgesamt
längster 7,9 km
Kosten
Ausbau +
Tunnel 1.240 Mio €
Die 1.240 Mio € trägt der Bund

A81 Einwohner: 110.000
Verkehr: > 123.900 Kfz/24h
Tunnel: 0,850 km
Bundesanteil 0,399 km
Kosten
Tunnel 50,3 Mio €
Bundesanteil 21,5 Mio €
Nur 21,5 Mio € trägt der Bund

BMVBS: „Autobahn der Superlative“ für „höchste ästhetische Ansprüche“

A44 Hirschhagen



**A44: Bundes-Mehraufwand: für Kamm-Molche:
zusätzlich 1 km Tunnel = 50 Mio € = 10.000 € / Molch**

**A81: kein Bundes-Mehraufwand
0,399 km Tunnelanteil = 21,5 Mio € = 195 € / Mensch**

A44 Einwohner: dünn besiedelt

Verkehr: 37.800 Kfz/24h

**Tunnel: 14 km insgesamt
längster 4,15 km**

**Kosten
Ausbau +
Tunnel 1.400 Mio €**

Die 1. 400 Mio € trägt der Bund

A81 Einwohner: 110.000

Verkehr: > 123.900 Kfz/24h

**Tunnel: 0,850 km
Bundesanteil 0,399 km**

**Kosten
Tunnel 50,3 Mio €
Bundesanteil 21,5 Mio €**

Nur 21,5 Mio € trägt der Bund

Wann endlich wird der Mensch dem Kamm-Molch gleichgestellt?

**Es ist den Böblinger und Sindelfinger Bürgern
nicht vermittelbar,
daß überall sonst für Unsummen oft wenig gerechtfertigte,
km-lange Einhausungen und Tunnel gebaut werden,**

**aber ausgerechnet hier bei einer der
höchstbelasteten Autobahnen
trotz Regierungszusagen
keine adäquate Überdeckung realisiert werden soll.**

**Zudem sind die erforderlichen Kosten durch den Entfall der
Neubaustrecke Leo-Gärt ja sowie schon eingespart worden**

Zusammenfassung

Die Kompromißvorschläge der Bi LeiseA81
sichern den geforderten
gleichwertigen Lärmschutz für alle 3 Wohngebiete:

- Goldberg, Unteres Lauch und Viehweide
- ohne Benachteiligung einzelner Teilbereiche
- zu vertretbaren Kosten

Vorschlag BI	850 m Tunnel lt. PM vom 29.7.2009	50,30 Mio €
	650 m offene Einhausung lt. Konzept 1	5,48 Mio €
	<u>1.500 m gebogene LSW lt. Konzept 2</u>	<u>8,20 Mio €</u>
	Damit: 1.500 m Deckel + 1.500 m „Galerie“	63,98 Mio €

Die Zusatzkosten in Höhe von 13.7 Mio €
sind in Anbetracht der
Bundesanteile bei anderen Projekten
mehr als gerechtfertigt

Um einen zügigen Ablauf der Planfeststellung und einen baldmöglichsten Baubeginn sicherzustellen, fordert die BI LeiseA81 eine ernsthafte Prüfung und Übernahme ihrer Vorschläge/Konzepte in die laufende Planung im Interesse eines für **alle Anwohner annehmbaren Kompromisses**

Dem endgültigen Vorschlag für die Planfeststellung muß eine vergleichende, nachvollziehbare Bewertung verschiedener Realisierungskonzepte vorgeschaltet sein

Backup

A3 Hösbach



A3 Einwohner: 17.000
Verkehr: 75.000 Kfz/24h
Einhausung: 1,38 km
Kosten: 94 Mio €
Die 94 Mio € trägt der Bund

A81 Einwohner: 110.000
Verkehr: > 123.900 Kfz/24h
Tunnel: 0,850 km
Bundesanteil 0,399 km
Kosten 50,3 Mio €
Bundesanteil 21,5 Mio €
Nur 21,5 Mio € trägt der Bund

A99 Aubing



A99 Einwohner: 37.500
Verkehr: 69.800 Kfz/24h
Einhausung: 1,935 km
Kosten: 85 Mio €
Bundesanteil 64 Mio €
Die 64 Mio € trägt der Bund

A81 Einwohner: 110.000
Verkehr: > 123.900 Kfz/24h
Tunnel: 0,850 km
Bundesanteil 0,399 km
Kosten 50,3 Mio €
Bundesanteil 21,5 Mio €
Nur 21,5 Mio € trägt der Bund

A100 Berlin - Britz



60.000 qm Grün- und Erholungsfläche
+ 6 Kinderspielplätze auf dem Tunnel

A100 Einwohner: ?
Verkehr: 170.000 Kfz/24h
Einhausung: 1,713 km
Kosten: 184 Mio €
Die 184 Mio € trägt der Bund

A81 Einwohner: 110.000
Verkehr: > 123.900 Kfz/24h
Tunnel: 0,850 km
Bundesanteil 0,399 km
Kosten 50,3 Mio €
Bundesanteil 21,5 Mio €
Nur 21,5 Mio € trägt der Bund

Berlin kriegt 3,15 Mrd €

Finanzausgleich

BW zahlt 2,52 Mrd €