

## **Planfeststellungsverfahren für den Ausbau auf 6 Fahrstreifen der Bundesautobahn A81 Stuttgart – Singen im Streckenabschnitt Zwischen der AS Sindelfingen-Ost und der AS Böblingen Hulb**

### **Einspruch gegen die geplanten Lärmschutzmaßnahmen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf das oben genannte Bauvorhaben möchten wir Sie auf unsere besondere Situation in Böblingen und Sindelfingen aufmerksam machen.

Da die Autobahn als Schneise direkt durch die Wohngebiete von Böblingen und Sindelfingen führt, sind die Bewohner der beiden Städte extrem hohen Geräuschimmissionen ausgesetzt. Diese nicht abklingende Geräuschkulisse die Tag und Nacht in Wohngebieten von ca. 10000 direkt betroffener Menschen zu hören ist, überschreitet heute schon in vielen Abschnitten den gesetzlich zugelassenen Immissionsgrenzwert (Tag: 59 dB/A, Nacht 49 dB/A). Mit dieser inakzeptablen Lärmbelastung (Kakophonie) leben wir absolut an der Grenze der Zumutbarkeit.

Mit dem geplanten Ausbau der Autobahn A81 von 4 auf 6 Spuren wird die Geräuschkulisse erheblich zunehmen. Zusätzlich wird von Verkehrsplanern für die Zukunft ein steigendes Verkehrsaufkommen prognostiziert (von heute 120000 auf 160000 Fahrzeuge pro Tag).

Bedingt durch die Lärmbelästigung wird unser Eigentum, unsere Lebensqualität und Gesundheit über die bestehenden unzumutbaren Verhältnisse hinaus erheblich beeinträchtigt. Wir fühlen uns in unseren Eigentumsrechten in erheblichen Maßen verletzt.

Die Planer der Autobahn, das Regierungspräsidium Stuttgart, haben in dem Planfeststellungsverfahren Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, die absolut unzureichend sind, die gesetzlichen Grenzwerte werden gezielt überschritten. Als Ausgleich soll den betroffenen Bewohnern passive Lärmschutzvorkehrungen angeboten werden (z.B. Lärm isolierende Schallschutzfenster).

Als Begründung für die unzureichenden Lärmschutzmaßnahmen nennen uns die Planer sehr geringe finanzielle Mittel die ihnen vom Bund bereitgestellt werden.

Wir, die betroffenen Bewohner der Städte Böblingen und Sindelfingen, akzeptieren diese Situation in keiner Weise.

1. Wir fordern eine Überdeckung der Autobahn im Bereich des o.g. Streckenabschnitts

oder

2. Bautechnisch gleichwertige lärmindernde Maßnahmen für unsere Wohngebiete

## 1. Geschichtlicher Hintergrund

Die Autobahn A81 wurde in dem o.g. Steckenabschnitt auf der Trasse der B14 gebaut. Bereits bei der Planung der B14 waren beide Gebiete nördlich und südlich der Trasse als reine Wohngebiete vorhanden.

1984 bestand noch die Planung, die B464 zwischen der Anschlussstelle Böblingen Hulb und Autobahnkreuz Leonberg auszubauen. Der Anschluss der B464 an das Autobahnkreuz Leonberg ist zwar heute in Planung, wurde jedoch noch nicht realisiert.

Innen- und Verkehrsminister Dietmar Schlee hatte zu dieser Angelegenheit 1984 bei einem Termin im Innenministerium den Bürgermeistern der Städte Böblingen und Sindelfingen erklärt, dass er sich für den Ausbau dieses Steckenabschnitts ausspreche (*Quelle: Wochendienst des Staatsministeriums Nr. 45, November 1984*). Einhelliges Resümee dieses Treffens der Bürgermeister mit dem Innenminister war damals, dass bei einer später geplanten Ausweitung der A81, diese aus Lärmschutzgründen „überdeckelt“ werden müsse.

Dem ist im politischen Raum (Land) nicht widersprochen worden, mit der Folge, dass dies als rechtsverbindliche Zusage verstanden worden ist (bis heute). Daher bestand schon seit 1984 die Forderung der betroffenen Anlieger, die Ausbaustrecke zwischen den Anschlussstellen Böblingen-Ost und Böblingen-Sindelfingen zu überdeckeln.

Weiterhin gibt es Gemeinderatsbeschlüsse vom 2.10.1984 und 5.5.1987 die im Rahmen der Stellungnahme zum Regionalverkehrsplan am 25.1.2000 noch einmal bestätigt worden sind.

Es ist für die Betroffenen ein großes Ärgernis, wenn anlässlich der Vorstellung der Planung für die erweiterte Trasse, jetzt eine „Tunnellösung“ wegen hohen Kosten von vornherein verworfen wird.

Die Art der Bewertung der Planer ist undurchsichtig und nicht nachvollziehbar:

- Werden die zyklisch auftretenden Austauschkosten eines zukünftigen Flüsterasphaltes gegengerechnet ?
- Kostengünstige Lösungen, wie etwa ein Lärmschutz tunnel nach dem System der Firma Züblin, wurde gar nicht angefragt, geschweige untersucht.

### **Fazit:**

Wir nehmen es nicht einfach hin, dass Aussagen, Zusagen und Versprechungen von Politikern (Bürgermeistern) in der Öffentlichkeit bezüglich dieser Thematik heute keine Relevanz mehr haben. Die Glaubwürdigkeit bzw. Vertrauen steht hier bei einer großen Anwohnerzahl auf dem Spiel.

Eine Zusammenfassung der geschichtlichen Abläufe finden Sie im Internet unter <http://www.autobahn-online.de/ehem/a81.html>

## 2. Argumente für einen verbesserten Schallschutz

- Durch die Autobahn bedingt, sind wir bereits heute einer großen Lärm-belästigung ausgesetzt.
- Die Autobahn geht mitten durch das Wohngebiet zweier großer Städte. Diese Situation ist in Baden-Württemberg einmalig und ein Präzedenzfall.
- Die Lärmimission überschreitet in einigen Teilen der Wohngebiete bereits heute die gesetzlichen Grenzwerte (nach der 16. Bim-Schutzverordnung).
- Von der Geräuschkulisse der Autobahn sind ca. 10000 Einwohner direkt betroffen, indirekt betroffen sind jedoch auch weitere Stadtteile von Böblingen und Sindelfingen.
- Die Hanglage des Stadtteils Galgenberg/BB verstärkt die Problematik der Schallemission der Autobahn.
- In der Nacht sind die Fahrgeräusche jedes einzelnen Fahrzeugs zu hören.
- Bedingt durch den Ausbau der Autobahn (Verringerung von Staus) wird das Verkehrsaufkommen bedeutend zunehmen. Eine große Zahl an Fahrzeugen werden vom untergeordneten Straßennetz auf die A81 verlagert.
- Prognosen besagen, dass der Verkehr in dieser Region steigen wird, bedingt durch:
  1. Allgemein wachsendes Verkehrsaufkommen
  2. Ausbau des Flugfeldes in Böblingen
  3. US Einkaufszentrum bei der Panzerkaserne/Böblingen
  4. Messe Stuttgart
- Die Bewohner erwarten mit dem Bau der neuen Lärmschutzwand eine deutliche Verbesserung der Situation, keine gleich bleibende Lärmimission bzw. Verschlechterung.

Wenn sich jetzt nichts ändert, **WANN SONST ?**

## 3. Bürgerinitiative

Die Anwohner der betroffenen Gebiete haben eine Bürgerinitiative gegründet. Nähere Informationen unter: [www.LeiseA81.de](http://www.LeiseA81.de)

## 4. Konkrete Vorschläge

### 4.1 Deckel über Autobahnabschnitt

(siehe dazu Abschnitt 1, Geschichtlicher Hintergrund)

#### Wir fordern

Alle Möglichkeiten zu überprüfen, um mit möglichst geringen Kosten den erforderlichen Deckel zu verwirklichen

Wird die Deckellösung nicht realisiert, fordern wir:

### 4.2 Absenkung der Autobahngradienten

Es sind alle Möglichkeiten zur Absenkung der Gradienten der Autobahn auszunutzen. Denn je tiefer die Autobahn liegt, desto weniger breitet sich der vom Verkehr ausgehende Luftschall aus. Es ist eingehend zu prüfen, inwieweit insbesondere zwischen den Anschlussstellen Sindelfingen-Ost und Böblingen Hulb durch Absenkungen der Gradienten der aktive Lärmschutz verbessert werden kann.

Das RP teilte uns mit, dass eine Gasleitung unter der Autobahn zur Zeit geführt ist. Eine Verlegung der Gasleitung wäre mit „hohen“ Kosten verbunden. Es wurden jedoch keine Kostenangaben bekanntgegeben. Wie hoch ist der Aufwand für die Verlegung der Gasleitung ?

#### Wir fordern

- Eine Absenkung der Autobahngradienten
- Transparenz für die Kosten bei Verlegung der Gasleitung

### 4.3 Konvexe Schallmauerkontur

Bei einer senkrechten Schallmauer treten Schallreflexionen innerhalb der Wände auf, die wiederum auf die Wohngebiete übergehen. Es sind zwar schallschluckende Wandoberflächen geplant, diese ermöglichen jedoch Schallreflexionen von 20% (Aussage von Schall Experten).

#### Wir fordern:

- Konvexe Formen der Lärmschutzwände.

### 4.4 Höhe der geplanten Lärmschutzwände revidieren

Die neue Lärmschutzwand auf der Böblinger Seite wird nicht unmittelbar neben der Autobahn gebaut, sondern auf einem Erdwall in einer gewissen Entfernung von der Geräuschquelle. Zur Schallbekämpfung ist jedoch eine unmittelbare Lärmschutzwand am effektivsten. Daher muss die geplante Lärmschutzwand auf dem Erdwall wesentlich höher gebaut werden.

#### Wir fordern:

- Erhöhung der Lärmschutzwand (der gesamten Länge) auf Böblinger Seite um weitere 2 Meter (Bezug: neue Planwerte vom März 2006)  
Dies gilt auch für den Bereich Überführung Böblinger und Sindelfinger Strasse.
- Auf der neu gebauten Brücke muss ebenfalls ausreichender Lärmschutz vorgesehen werden, da diese Verlagerung als eine Folgemaßnahme des Autobahnausbaus ist.

#### 4.5 Lärmschutzwand erweitern

Erweiterung der Lärmschutzwand (auf Seite Böblingen) bis Ausfahrt Böblingen Ost.

Zur Zeit ist die Lärmschutzwand lediglich bis zu der Friedrich-Gerstlacher Strasse geplant. Ein Großteil der Autobahngeräusche kommt jedoch ab diesem Streckenabschnitt in das Wohngebiet Galgenberg.

Wir fordern:

Eine Verlängerung der Lärmschutzwand auf Böblinger Seite bis zur Unterführung der Leipzig Strasse

#### 4.6 Schallschutzwand im Mittelstreifen

Laut Schallexperten bewirkt eine Schallschutzwand im Mittelstreifen eine Schallimmissionsminderung von 0,6 dB/A . Es müssen alle möglichen Maßnahmen getroffen werden um die Schallimmission zu senken.

Wir fordern

- Eine 3 Meter hohe Schallschutzwand im Mittelstreifen

#### 4.7 Geschwindigkeitsbegrenzung

Die maximal zulässige Fahrgeschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt Böblingen bzw. Sindelfingen Ost und Hulb (km 592+500 bis km 594+450) darf maximal **100 km/Stunde** betragen (tagsüber)

Diese bewährte Situation haben wir heute auf Grund der vielen Auf- und Abfahrten auf diesem Streckenabschnitt. Daher muss wegen:

- Unfallschutz
- Lärmschutz
- Luftreinhaltung

die Geschwindigkeitsbegrenzung weiterhin erhalten bleiben

Wir fordern

- Maximale Fahrgeschwindigkeit von **100 km/Stunde (tagsüber)**
- Radarüberwachungsanlagen die zwischen PKW und LKW unterscheiden können
- Geschwindigkeit Leitsysteme für die Anzeige der maximalen Fahrgeschwindigkeit von **80 km/Stunde (nachts)**
- Zur Überwachung der Verkehrssituation müssen stationäre Geschwindigkeits-Kontrollen aufgestellt werden. (in jeder Fahrtrichtung je zwei Kontrollgeräte innerhalb der Wohngebiete)
- diese Angaben sind im Planfeststellungsverfahren festzuschreiben

#### 4.8 Offenporiger Asphalt

Die Ausbaustrecke ist mit einem zweilagigen offenporigen Asphalt (2OPA) auszustatten. Der 2OPA hat dem zum Zeitpunkt des Baubeginns gegebenen Stand der Technik zu entsprechen. Derzeit ist der Stand der Technik ein 2OPA mit einer Anfangsminderung vom 9 dB/A

Wir fordern

- 2 OPA mit Anfangswert von 9 dB/A
- die Minderungswirkung ist zweimal jährlich zu kontrollieren
- der 2OPA ist zu erneuern, sobald die Minderwirkung weniger als 5 dB/A beträgt
- die Erneuerung hat spätestens nach 8 Jahren zu erfolgen
- diese Angaben sind im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben

#### 4. Kritikpunkte an der neu geplanten Situation

**A:** Die neue Lärmschutzwand ist so konzipiert, dass die heute gesetzlich geltenden Grenzwerte tagsüber theoretisch gerade noch eingehalten werden. Mit dem Ausbau der Autobahn werden die Nachtgrenzwerte (siehe Berechnungsergebnisse und Analysen, IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl. Ing. Guido Kohnen) in einigen Wohngebieten überschritten. Weitere Parameter wie Windrichtung, Feuchtigkeit, nasse Fahrbahn,.. können zu einer wesentlich höheren Schallausbreitung führen. Weiterhin muss man davon ausgehen, dass die Benutzer der Autobahn in der Realität an die Geschwindigkeitsbegrenzungen sich nur bedingt halten. Erhöhte Geschwindigkeit führt zu einer erheblichen höheren Schallimmission. Dieser Tatsache wurde nicht Rechnung getragen. Wir erwarten eine detaillierte Stellungnahme zu diesem Thema.

**Das ist ein Skandal:** Eine Überschreitung der Grenzwerte wird zu Lasten der Bewohner einfach in Kauf genommen. Die Belästigung der Anwohner wird rücksichtslos geplant

**B:** Bezüglich der DIN 18005 und der TALärm sind die vorgegebenen Richtwerte von 50 dB (A) für den Tagbetrieb und 40 dB (A) bzw. 35 dB(A) für den Nachtbetrieb festgeschrieben. Diese Richtwerte sind vom Gesetzgeber (Fachexperten) angegeben, damit Planer sich nach ihnen richten können (insbesondere wenn die Autobahn durch ein dicht besiedeltes Wohngebiet, wie in diesem Fall, geführt wird)

**Fazit:** Die gesetzlichen Richtwerte werden bei dieser Planung in keiner Weise eingehalten.

**C:** Schalltechnische Untersuchungen  
Die schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros IBK ist unvollständig. Auf Böblinger Seite sind einige Straßenzüge (z.B. Jägerstraße) nicht berücksichtigt. Weiter sind die Reflexionen von Gebäuden nicht berücksichtigt, die sich in der Regel mit einer Lärmerhöhung um 3 dB/A auf den Außenwohnbereich auswirkt (Z.B. Balkone)

**D:** Der o.g. Steckenabschnitt ist so geplant, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine Fahrbahnausbau von 3 auf 4 Fahrspuren einfach zu realisieren ist. Bei der aktuellen Planung der Lärmschutzwände wird jedoch diese Tatsache nicht berücksichtigt. Im Gegenteil, bei stark erhöhtem Verkehrsaufkommen stehen wir, die Anwohner, einem zukünftigen 8-spurigen Fahrbahnausbau machtlos gegenüber.

**Fazit:** Zu diesem Thema erwarten wir eine detaillierte Stellungnahme.

**E:** In den Planfeststellungsunterlagen wird in keiner Weise auf das neue Umgebungslärmrecht *Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm*“ (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005) Bezug genommen.

**Fazit:** Diese gesetzliche Grundlage mit neuen Lärmindizes und der Pflicht zur Aufstellung von Aktionsplänen, muss ebenfalls in die Abwägungsentscheidung des RP einfließen.

- F:** Bereits beim ersten Einspruch vom 5. August 2005 haben wir auf die gravierenden Mängel der geplanten Lärmschutzmaßnahmen hingewiesen: *„Die Planer müssen davon ausgehen, dass 2007 eine erneute Überarbeitung der Lärmschutzwand vom besagten Streckenabschnitt vorgenommen werden muss. Das bedeutet doppelte Planung zu Lasten der Steuerzahler.“*
- Da mehrmalige Korrekturen (sind auch jetzt wieder erforderlich) mit hohen Kosten verbunden sind, wiederholen wir erneut unseren Vorschlag: Einmal, aber richtig vorausschauend planen

### **Zusammenfassung**

Die Umsetzung der vorliegenden Planänderung (März 2006) im Planfeststellungsverfahren ist nachweisbar nicht geeignet die Anwohner vor der zunehmenden Lärmbelastung zu schützen und ist dementsprechend untragbar:

- A.** Die oben angegeben Vorgaben müssen erfüllt werden  
Wir fordern vehement die Überdeckung der Autobahn im Bereich der Wohngebiete. Wenn dieses Ziel nicht erreicht werden kann müssen adäquate Lösungen gefunden werden.
- B.** Erfolgt keine zufriedenstellende Lösung werden wir, die betroffenen Bewohner in Böblingen und Sindelfingen:
1. Verstärkte Proteste durchführen
  2. Demonstrationen durchführen
  3. Rechtliche Schritte auf oberster Stelle einleiten

Der Bund als Auftraggeber für den Betrieb und Ausbau der Autobahn handelt im Sinne der Gesellschaft. Wir fordern alle dementsprechend auf, Verantwortung zu übernehmen, nicht nur für die Autobahnraser, sondern auch für die Bewohner die von dieser Situation extrem betroffen sind.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Erich Wächter  
20. April 2006