

Hans A m b r o s

71 034 Böblingen, den 05. August 2005

Geleenerstraße 51
Tel. 07031 - 287210
Fax. 07031 - 632672
ambros@z.zgs.de

Regierungspräsidium Stuttgart
Planfeststellungsbehörde

Ruppmannstraße 21

70 565 S t u t t g a r t

Einwendungen gegen die am 05. Juli 2005 vorgestellte Planung zum sechsstreifigen Ausbau mit Standspuren der A81, im Abschnitt Böblingen / Sindelfingen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Ersten erhebe ich nachdrücklichen Einwand gegen Inhalt und Darstellung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und
zum Zweiten gegen die Aussage der optimal „gewählten Linie u. Gradienten“ für die Verbreiterung der bestehenden Trasse.

zu 1.) Die theoretische Lärmwertermittlung mittels digitalem Geländemodell (ohne Berücksichtigung der Bebauung im Unteren Lauch und Goldberg ?), ohne vergleichende Betrachtung mit vor Ort gemessenen Emissionen/ Immissionen kann unter keinen Umständen akzeptiert werden. Hier fehlt z.B. jede Berücksichtigung von Wirkungen aus der Reflektion bei der tatsächlichen Schallausbreitung.

Es fehlen Aussagen inwieweit absorbierende Schallschutz-Wandkonstruktionen Berücksichtigung finden sollen. Wie aus der Ausdehnungskarte ersichtlich, müsste z.B., im östlichen Bereich die Wand wesentlich verlängert werden, um die Situation für die Goldbergbebauung vermutlich zu verbessern. In jedem Falle ist es für die Bewohner unzumutbar, an diesem Trassenabschnitt auf erhebliche Maßnahmen des passiven Lärmschutzes zurückgreifen zu wollen. Der Lärmschutz darf die jetzt vorhandene Lärmbelastung, nicht wie vorgesehen steigern. Vielmehr muss mit der verkehrliche Aufwertung der Trasse für die angrenzenden Wohnbereiche eine spürbare Entlastung, d.h., auch die Verbesserung des Lärmschutzes einhergehen, auch wenn dafür eine Einhausung im entsprechenden Abschnitt unumgänglich wäre.

Im Textteil weisen Sie ausdrücklich darauf hin, dass nach der VLärmSchR 97 der aktive Lärmschutz Vorrang vor passivem Lärmschutz haben müsse. Dies hindert Sie nicht daran in unzähligen Wohnhäusern solche passiven Lärmschutzmaßnahmen vor zu sehen, ungeachtet der Tatsache, dass für die meisten Fenster zusätzlich schallgedämmte Lüfter unumgänglich sein werden, obwohl z.B. die Betroffenen „bei natürlicher Belüftung und nicht abgeschottet schlafen wollen“.

Dies sei im Interesse politischer Redlichkeit folgendermaßen begründet.
Bereits bei der B14-Planung waren beide Gebiete nördlich und südlich der Trasse als reine Wohngebiete vorhanden.

Dieses Faktum stand im wesentlichen Pate bei der Haltung der Städte Böblingen und Sindelfingen im Jahr 1984, als vor allem Oberbürgermeister Wolfgang Brumme für die Stadt Böblingen, darauf bestand, die geplante B464 zwischen Leonberg und dem bestehenden Autobahnkreuz BB vierstreifig aus zu bauen. Der Straßenabschnitt zwischen Böblingen und Sindelfingen war inzwischen durch Erlass zur A81 aufgestuft worden, mit der Maßgabe, dass das Vaihinger Kreuz ausgebaut werden müsse.

Innen- und Verkehrsminister Dietmar Schlee hatte zu dieser Frage im November 1984 bei einem Termin im Innenministerium den Bürgermeistern der betroffenen Anliegergemeinden erklärt, dass es zum vierstreifigen Ausbau der B464 eine entsprechende Empfehlung des „Lenkungsausschusses“ gibt, er deshalb erst die Zustimmung der Landesregierung benötige, wenn er sich, wie von der Mehrzahl der Bürgermeister gefordert, für einen zweistreifigen Ausbau ausspreche. (Quelle: Wochendienst des Staatsministeriums Nr. 45, Nov. 1984) Einhelliges Resümee dieses Treffens der Bürgermeister mit dem Innenminister war, bei der geplanten „Ausweitung der A81“, diese aus Lärmschutzgründen „überdeckelt“ werden müsse.

Man wusste um die Probleme dieser „zwischen die beiden Wohngebiete eingeklemmten Fernstraßentrasse“ und damit um den erheblichen Aufwand für Kunstbauwerke im Falle der Querschnittsaufweitung für einen RQ 35.

Es ist für die Betroffenen ein großes Ärgernis, wenn anlässlich der Vorstellung der Planung für die aufgeweitete Trasse, in der Böblinger Wildermuthkaserne jetzt eine „Tunnellösung“ von vornherein wegen der astronomisch hohen Kosten verworfen wird, ohne darzustellen, für welche Lösung, in welcher Bauweise, in welchem Abschnitt, solch hohe Investitionskosten tatsächlich entstehen würden.

Zu 2.) Für die Linienfestsetzung wurden vermutlich allein die Grundbesitzverhältnisse zugrunde gelegt (südlich der bestehenden Trasse ist die Bundesrepublik Grundstückseigentümer respektabler Flächen). Hier stellt sich die Frage, ob nicht, alternativ durch eine Verschiebung der Linie nach Norden, östlich der Anschlussstelle Böblingen / Sindelfingen- Mitte, die Leibniz-Straße dann teilweise auf einer Galerie geführt werden könnte, verbunden mit der Verbesserung des Lärmschutzes über eine ca.600m lange Strecke im Bereich des Baugebietes „Unteres Lauch“. Diese Überlegung bedarf einer detaillierteren Erläuterung, die mit diesem Einspruch nicht ausgeführt werden muss. Andererseits, warum werden nicht, z.B. auf der Südseite der neuen Trasse unmittelbar angrenzend an der Standspur Grünwände vorgesehen, nachdem die jetzt vorhandenen Lärmschutzwände ohnehin abgetragen werden müssen?

Ich bitte diese Fragen für den bevorstehenden Erörterungstermin auf zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Hans A m b r o s