Stadt Böblingen
Stadt Sindelfingen

Was kommt auf den Deckel?

Bürgerbeteiligung zur Frage der Oberflächennutzung der geplanten A81-Überdeckelung

Anlass und Inhalt

Anlass zur Durchführung dieser Bürgerbeteiligung ist die Sammlung von Ideen zur Frage, welche Nutzungen aus Sicht der Bürgerschaft zukünftig auf der Oberfläche des Überdeckelungsbauwerks, welches Bestandteil der Lärmschutzkonzeption zum Ausbau der Bundesautobahn A81 ist, anzustreben sind.

Grenzen

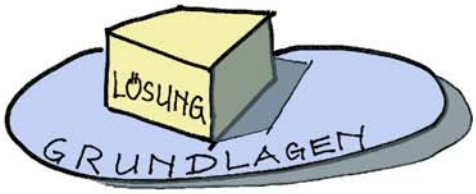
Nicht Gegenstand der heutigen Diskussion sind Fragen zur Erforderlichkeit, zur Länge, zur Positionierung oder technischen Gestaltung der Überdeckelung. Diese Fragen fallen in die Planungshoheit der Bundesstraßenverwaltung bzw. wurden durch den politischen Lärmschutzkompromiss abschließend geklärt.

Bedeutung der Ergebnisse

Die Ergebnisse dieses Verfahrens bilden eine wesentliche Grundlage zur Klärung der landschaftsarchitektonischen Gestaltung und Einbindung der Überdeckelung in das Umgebungsgelände. Die abschließende Klärung dieser Aufgabe bleibt dabei einem weiteren eigenen Schritt vorbehalten.

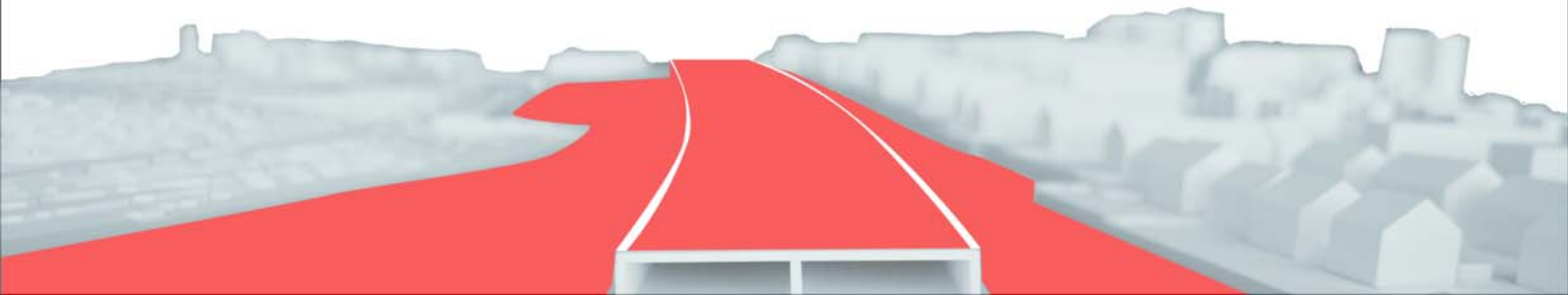
Die nächsten Schritte

Nach Abschluss der Bürgerbeteiligung - soweit erforderlich nach einem zweiten Termin - werden die Stadtverwaltungen beider Städte die neutral protokollierten Ergebnisse den Gemeinderäten vorlegen, um eine Entscheidung über das weitere Vorgehen herbei zu führen. Dabei kann erst in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung sinnvoll beurteilt werden, ob ein wettbewerbliches landschaftsarchitektonisches Verfahren die richtige Antwort auf das weitere Vorgehen bietet.



Kompetent mitwirken

Um die Aufgabe und ihre Rahmenbedingungen besser einordnen zu können, ist am Anfang ein Gesamtüberblick über die im Zusammenhang mit dem A81-Ausbau verfolgten Verkehrsmaßnahmen im Raum Böblingen/ Sindelfingen erforderlich. Im Weiteren sind die technisch-konstruktiven Bedingungen und die Absprachen zur Finanzierung zu beachten.



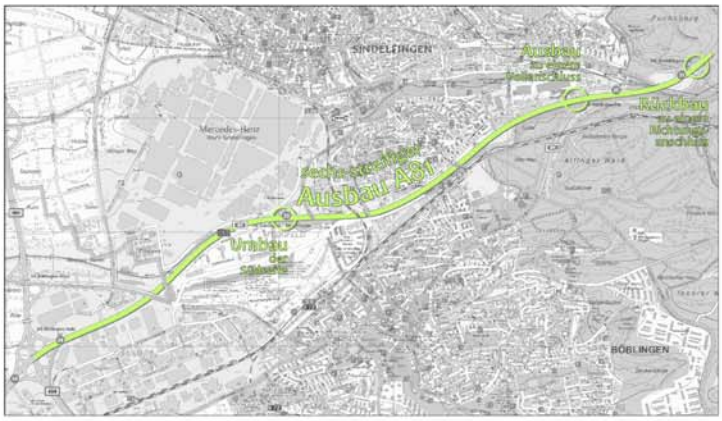
Stadt Böblingen
Stadt Sindelfingen

Was kommt auf den Deckel?

Bürgerbeteiligung zur Frage der Oberflächennutzung der geplanten A81-Überdeckelung

Ausbau A81 steht im Kontext

Verkehrsplanerisch handelt es sich bei den verschiedenen Maßnahmen an der Bundesautobahn A81 und ihrem Umfeld um ein Zusammenwirken von drei zentralen Einzelprojekten, die zeitlich, technisch und räumlich abgestimmt von verschiedenen Projektträgern verfolgt werden.



Ausbau A81

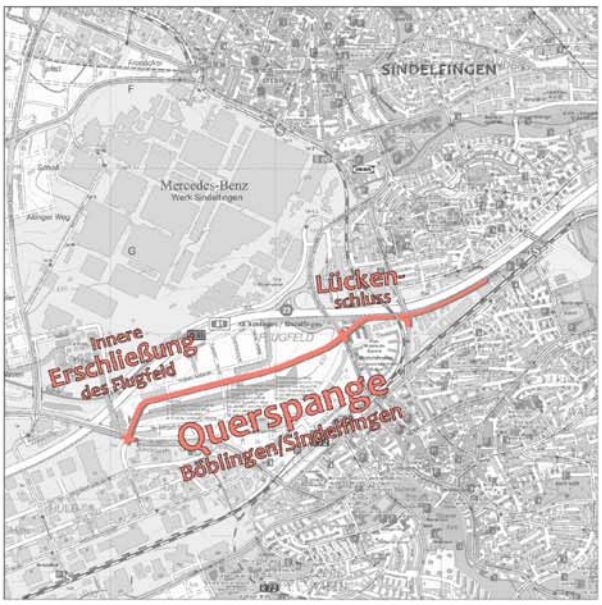
Die Bundesstraßenverwaltung, vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart, plant den Ausbau der A81 auf 6 Fahrstreifen zzgl. Standstreifen im Bereich zwischen den Anschlussstellen „Böblingen-Hulb“ und „Sindelfingen-Ost“ auf einer Strecke von ca. 7 km.

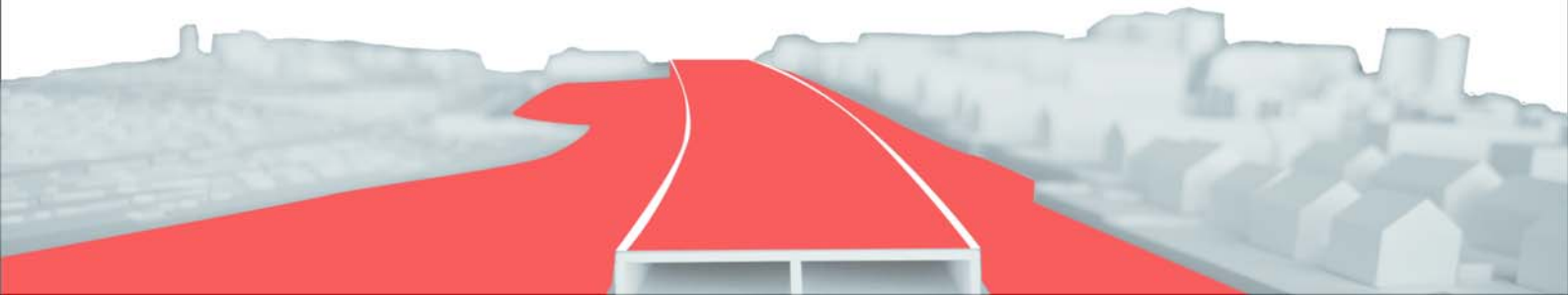
Im Ausbauabschnitt befinden sich vier Anschlussstellen. Bestandteil der Ausbaumaßnahme sind Um-, Aus- und Rückbauten aller Anschlussstellen mit Ausnahme der ganz im Westen gelegenen Anschlussstelle „Böblingen-Hulb". Dabei wird die Anschlussstelle „Böblingen-Ost“ (Nr. 22) zum Vollanschluss aus- und die östlich anschliessende Anschlussstelle „Sindelfingen-Ost“ (Nr. 21) im Gegenzug zu einem Richtungsanschluss von/nach Stuttgart zurück gebaut. Bei der Anschlussstelle „Böblingen/Sindelfingen“ (Nr. 23) ist eine Anpassung der Rampen auf der Südseite geplant, die zukünftig leistungsfähig an die im Folgenden beschriebene Querspange Böblingen/Sindelfingen anschließen sollen.

Das Schallschutzkonzept der Ausbauplanung sieht die Errichtung einer 850 m langen Überdeckelung im Bereich zwischen dem Sindelfinger Stadtteil Goldberg und dem Böblinger Stadtteil Unteres Lauch vor. Im Weiteren soll der erforderliche Lärmschutz durch Lärmschutzwände sowie den Einbau von schallmindernden Asphaltbelägen gesichert werden.

Querspange Böblingen/Sindelfingen

Unter dem vorgenanntem Projekttitel verbirgt sich ein kommunal getragener Straßenneubau zur Schaffung einer durchgehenden Querverbindung zwischen der Ost- und Westumfahrung von Böblingen. Diese wird in ihrer Parallellage direkt angrenzend zur A81 Verkehre bündeln, die bisher auf Straßen stärker innerhalb des Siedlungsgebietes unterwegs waren und die in ihren eher kleinräumig ausgerichteten Quelle-Ziel-Beziehungen nicht bereit sind, auf die Autobahn auszuweichen.

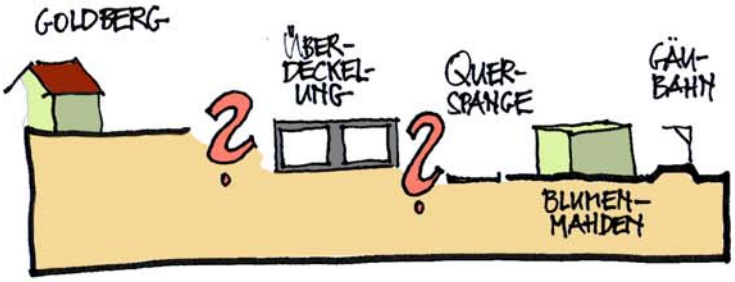




Stadt Böblingen
Stadt Sindelfingen

Was kommt auf den Deckel?

Bürgerbeteiligung zur Frage der Oberflächennutzung der geplanten A81-Überdeckelung

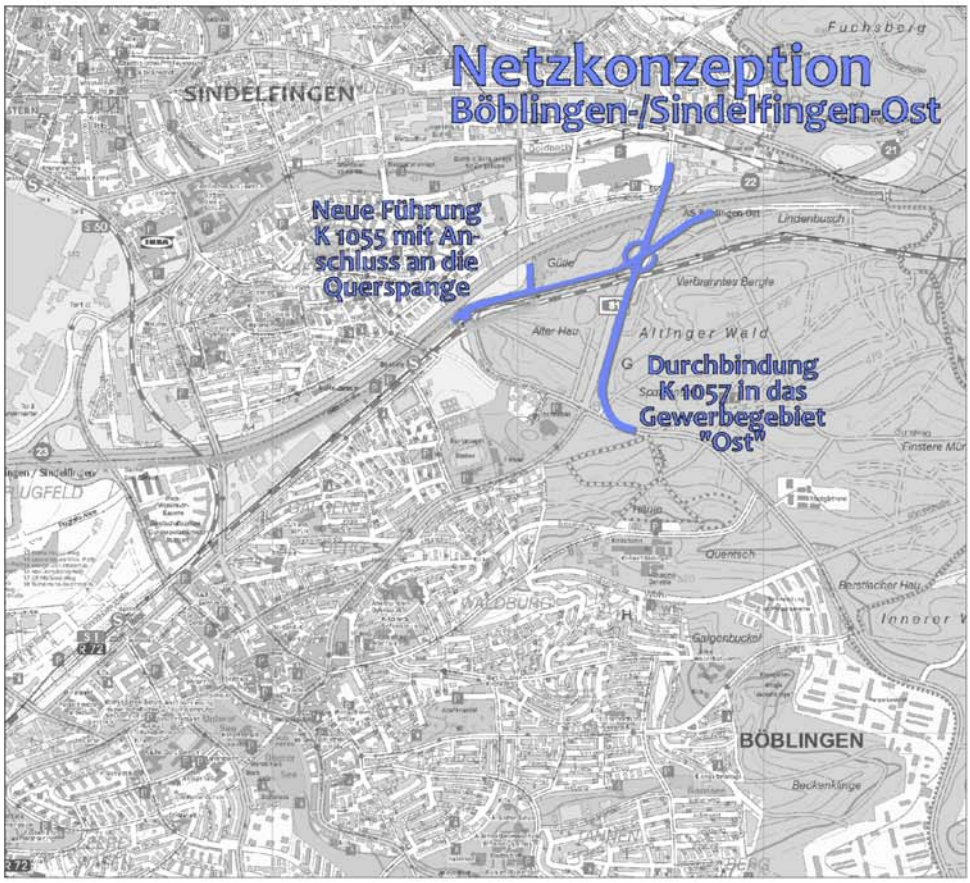


Querspange Böblingen/Sindelfingen (Fortsetzung)

Im Bereich zwischen den Wohnquartieren "Goldberg" und „Unteres Lauch" muss aufgrund der räumlichen Enge die Trasse der Querspange Böblingen/Sindelfingen in einem schmalen Korridor zwischen dem Überdeckelungsbauwerk der ausgebauten A81 und dem Gewerbegebiet „Blumenmahden" bzw. der Gäubahn-Trasse geführt werden müssen. Aufgrund der bestehenden Anschlusshöhen im Umfeld entstehen zwangsläufig deutliche Höhenunterschiede zwischen der Oberfläche der Überdeckelung und der Straßenoberfläche der Querspange, die auf engem Raum überwunden werden müssen.

Netzkonzeption Böblingen-/Sindelfingen-Ost

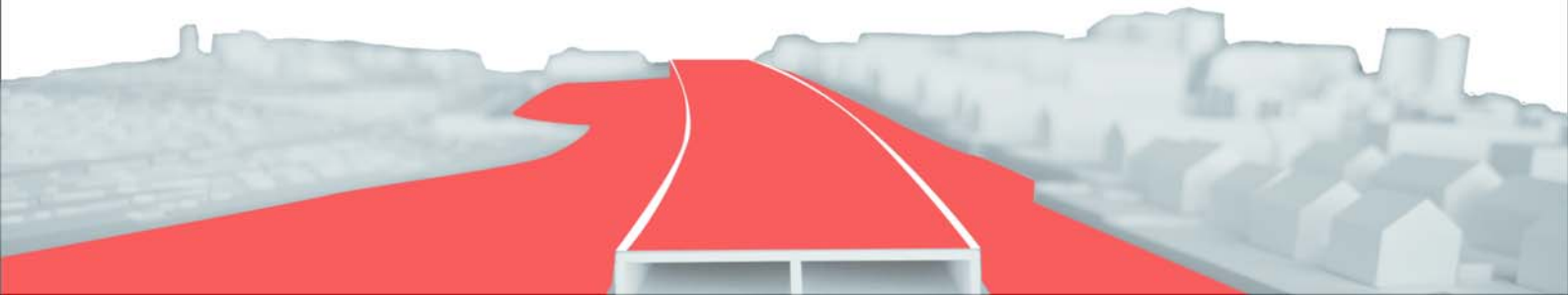
Der Arbeitstitel „Netzkonzeption Böblingen-/Sindelfingen-Ost" umschreibt die von der Landkreisverwaltung verfolgte Neuordnung des Kreisstraßennetzes im Osten bzw. Südosten der beiden Städte. Diese Neuordnung besteht aus zwei Bausteinen:



Zum einen soll sie im Ergebnis eine direkte Anbindung der Kreisstraße 1057 zwischen dem Raum Waldenbuch / Steinbronn / Schönaich und der A81 bzw. darüber hinaus an das Sindelfinger Gewerbegebiet Ost mit seiner verschiedenen Fachmarktangeboten schaffen.

Zum anderen soll die Kreisstraße 1055 aus Stuttgart-Vaihingen kommend zukünftig durch eine Gäubahntrassennahe Neubaustrecke an den Verknüpfungspunkt der Leibnizstraße zur Friedrich-Gerstlacher-Straße verlängert werden, so dass es möglich wird, die überörtlich bezogenen Verkehre alternativ über die neue Querspange Böblingen /Sindelfingen zu führen statt wie bisher über die Siedlungsgebiete durchschneidende traditionellen Zufahrtsrouten zur Innenstadt.

Durch eine leistungsfähig ausgebildete Verknüpfung der beiden neu geführten Kreisstraßen im Nahbereich der umgebauten Anschlussstelle „Böblingen-Ost" soll die Verteilung des Verkehrs bereits außerhalb des bebauten Stadtgebietes erfolgen, so dass die Belastungen, ausgehend vom Durchgangsverkehr im Stadtgebiet, wirksam reduziert werden können.



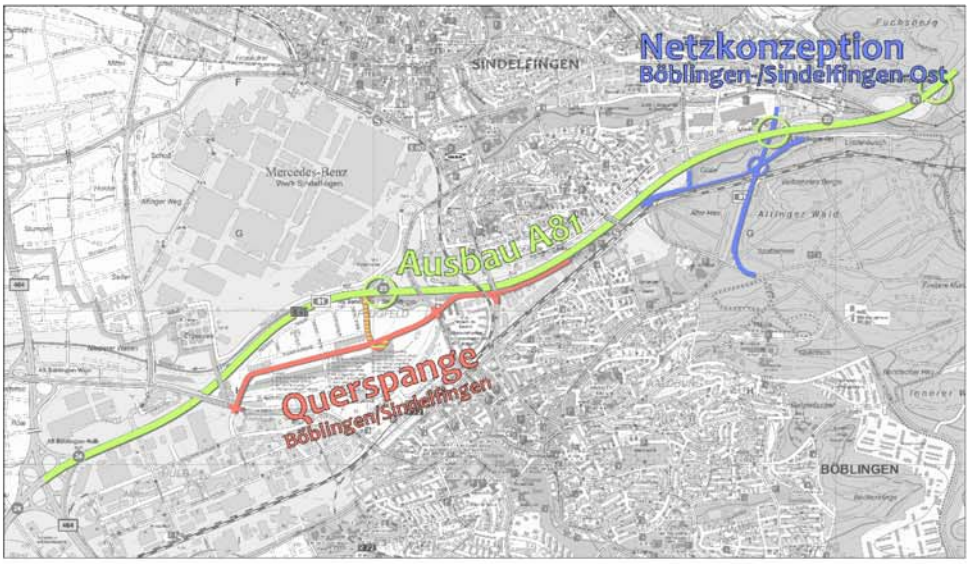
Stadt Böblingen
Stadt Sindelfingen

Was kommt auf den Deckel?

Bürgerbeteiligung zur Frage der Oberflächennutzung der geplanten A81-Überdeckelung

Zusammenführung bewirkt hohe Komplexität

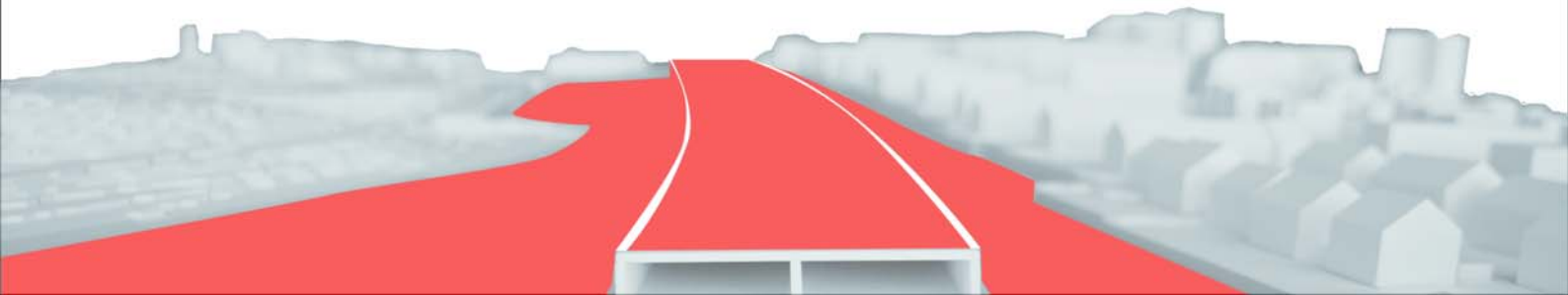
Alle drei Projekte sind intensiv räumlich, technisch und in Bezug auf die zeitlichen Aspekte ihrer Planung und Realisierung miteinander verknüpft. Dies hat für die Planungsprozesse der Einzelprojekte eine hohe Komplexität zur Folge, da – soweit sich Einzelaspekte in der Entwicklung noch verändern – jedes Mal die Wirkungen auf die anderen Projekte überprüft werden müssen.



Dieses Vorgehen hat zwangsläufig das ein oder andere Mal die Wiederholung einzelner Planungsschritte zur Folge. Dies führt dazu, dass der Gesamtvorgang in der Öffentlichkeit als relativ langsam wahrgenommen wird. Die Projektpartner sind dabei das Regierungspräsidium Stuttgart, der Landkreis Böblingen sowie die beiden Städte.

Die Überdeckelung

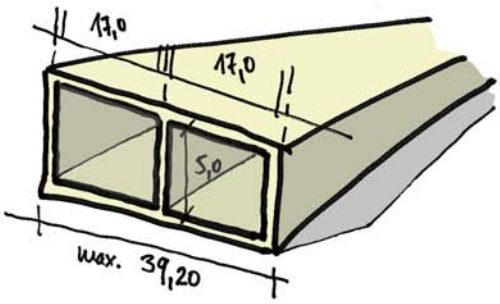
Bestandteil des Lärmschutzkonzeptes im Zuge des Ausbaus der A81 ist ein 850 m langes Überdeckelungsbauwerk in dem Bereich, in dem A81-Trasse im topographischen Einschnitt zwischen den Wohnquartieren „Sindelfingen-Goldberg" und „Böblingen-Unteres Lauch". Konkret beginnt die überdeckelte Strecke im Westen in Höhe der Zufahrt zum Parkhaus der Fa. Smart GmbH (Böblinger Seite) bzw. in Höhe des Gebäudes der ehem. Landesbankfiliale (Sindelfingen Seite) und endet in östlicher Richtung in Höhe der „Posener Straße" (Sindelfinger Seite). Etwa in der Mitte der überdeckelten Strecke kreuzt heute das Brückenbauwerk der Leipziger Straße, das allgemein über den Verlauf vieler Buslinien bekannt ist.



Stadt Böblingen
Stadt Sindelfingen

Was kommt auf den Deckel?

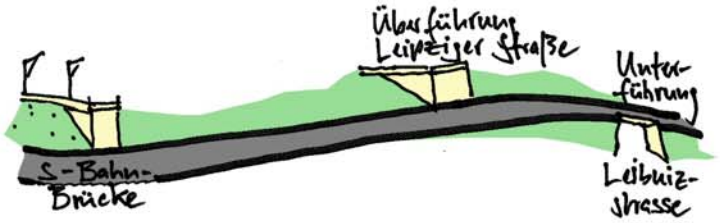
Bürgerbeteiligung zur Frage der Oberflächennutzung der geplanten A81-Überdeckelung

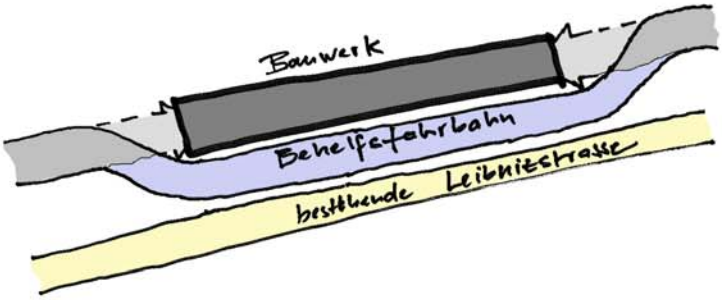


Die Überdeckelung (Fortsetzung)

Die Überdeckelung ist technisch-konstruktiv gesehen ein Kastenprofil aus Beton, welches durchgehend in offener Bauweise hergestellt wird. Es besteht aus zwei getrennten Röhren, die jeweils eine Querschnittsbreite von 17,0 m aufweisen. Innerhalb dieses Querschnitts sind jeweils drei Richtungsfahrbahnen sowie ein Seitenstreifen, der in Hauptverkehrszeiten für den Verkehr freigegeben werden kann, nebst den erforderlichen Seitenräumen untergebracht. Insgesamt ergibt sich eine Außenbreite des Bauwerks von maximal 39,20 m. Die lichte Höhe des Profils beträgt 5,0 m, wovon 0,5 m als Freiraum für technische Ausstattung berücksichtigt wurde.

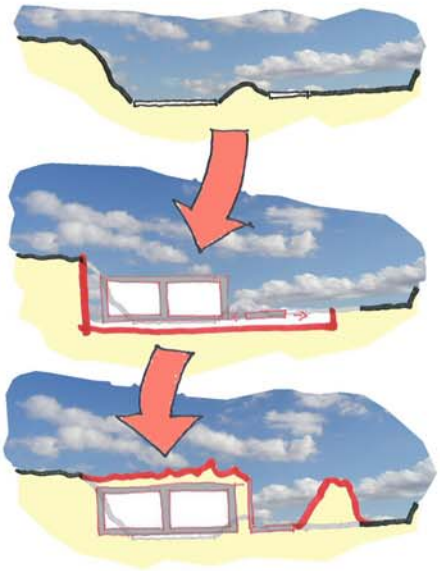
Die Lage und Höhenlage sowie die Höhe des Bauwerks ergibt sich aus den räumlichen Zwangspunkten der A81-Trasse (Brückenbauwerke und ihre Höhenlage) sowie den zulässigen Radien bzw. Steigungen / Gefällen für eine Bundesfernstraße.



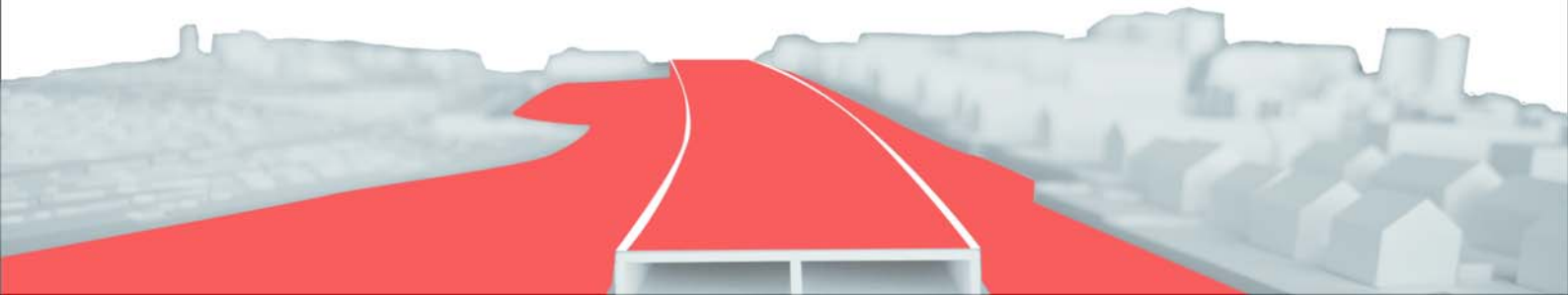


Auffällig ist gegenüber der heutigen Trassierung, dass die zukünftige Trasse deutlich weiter nach Norden in Richtung Sindelfingen gerückt wird. Dies ist vor allem durch das Bauverfahren begründet, da es für diesen Zeitraum notwendig ist, in dem heute zur Verfügung stehenden Korridor das Bauwerk zu errichten und gleichzeitig jederzeit 2 x 2 Behelfsfahrbahnen für den Bau unter Verkehr unterzubringen.

Zur Errichtung muss in einem ersten Schritt der Realisierung eine ausreichend große, flache Geländesohle zur Errichtung der Überdeckelung geschaffen werden, die in Bereichen mit deutlich höherem Umgebungsgelände als große Grube in Erscheinung treten wird. Nach Fertigstellung muss die Überdeckelung dann im folgenden Schritt landschaftsgestalterisch wieder in das Umgebungsgelände eingebunden werden, wobei unter Beachtung seiner Höhenlage im Verhältnis zum Umgebungsgelände klar wird, dass es nicht in allen Bereichen möglich sein wird, diese Einbindung mittels einer natürlich geformten Böschung zu realisieren.



In Bezug auf die Überdeckung mit Erdreich sind auch die Grenzen der Tragfähigkeit zu beachten, die die Möglichkeiten der landschaftsgestalterischen Modellierung einschränken: Die Überdeckelung kann mit maximal 2,00 m Erde überdeckt werden. Daraus resultiert eine Beschränkungen für Pflanzungen (begrenzter Wurzelraum) und ergeben sich weitere Rahmenbedingung für das Schallschutzkonzept gegenüber Lärmeinwirkungen ausgehend von der geplanten „Querspange Böblingen/ Sindelfingen".



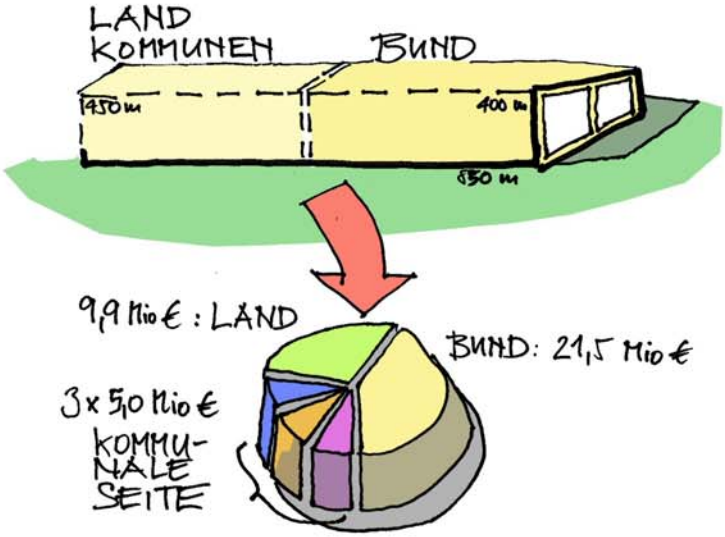
Stadt Böblingen
Stadt Sindelfingen

Was kommt auf den Deckel?

Bürgerbeteiligung zur Frage der Oberflächennutzung der geplanten A81-Überdeckelung

Die Finanzierung

Der politische Kompromiss einer 850 m langen Überdeckelung wurde nur möglich durch die Bereitschaft der finanziellen Beteiligung aller Planungspartner. Dabei mussten die kommunalen Partner weit an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit gehen, um die Realisierung dieses Kompromisses zu befördern. Durch die moderierende Funktion von Herrn Regierungspräsident Johannes Schmalzl und den gemeinsame Willen zur Kooperation gelang im Juli 2009 der Durchbruch

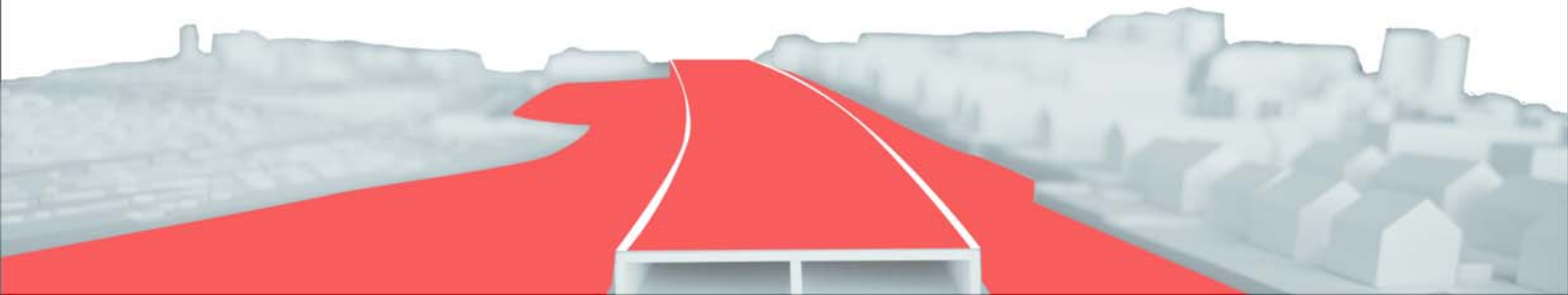


Auf Basis der seinerzeit geschätzten Gesamtkosten für Bau, Ausstattung und eine landschaftsgestalterische Mindest-Eingrünung des 850 m langen Bauwerks in Höhe von 46,4 Mio. Euro erklärte sich der Bund bereit, die Investitionskosten für 400 lfm (21,5 Mio. Euro) vollständig zu übernehmen. Dieses Angebot verknüpfte er mit der Erwartung, dass die weiteren 450 m Überdeckelung durch Dritte finanziert werden. Weiterhin verpflichtete sich der Bund das Bauwerk nach Fertigstellung in seiner vollen Länge in seine dauerhafte Unterhaltslast zu übernehmen.

Diese Lücke musste durch das Engagement vom Land und den kommunalen Partnern geschlossen werden. Durch Investitionskostenzuschüsse in Höhe von jeweils 5,0 Mio. Euro durch die Städte Böblingen und Sindelfingen und den Landkreis Böblingen sowie einem weiteren Zuschuss in Höhe von 9,9 Mio. Euro durch das Land Baden-Württemberg ließ sich dieses Ziel erreichen.

Voraussetzung für das Erreichen dieses Kompromisses war somit:

Die Bereitschaft der Städte, die Standards der landschaftsgerechten Eingrünung soweit abzusenken, dass von hierfür ursprünglich als erforderlich geschätzten Kosten in Höhe von 8,9 Mio. Euro eine Einsparung in Höhe von 3,9 Mio. Euro erreicht werden kann.

Die Bereitschaft der kommunalen „Familie" zu einer Beteiligung an den Investitionskosten eines Infrastrukturprojektes des Bundes in einer nicht unerheblichen Größenordnung.

Das gemeinsame Ziel eines möglichst wirkungsvollen und ortsbildverträglichen Lärmschutzes konnte somit erreicht werden. In der Konsequenz ergeben sich aber (finanzielle) Grenzen für den Handlungsrahmen der Städte bei der landschaftsgerechten Einbindung und nutzungsbezogenen Gestaltung der Überdeckelung, die es bei den anstehenden Überlegungen zu beachten gilt.