



Landratsamt Böblingen Postfach 16 40 71006 Böblingen

DER LANDRAT

Dezernent
Arta Georg Dittmar
Telefon 07031 663-1462
Telefax 07031 663-1618
E-Mail a.dittmar@lrabb.de
Zimmer B 254

19. September 2009
Az.: 2.650-A81/K1055

Finanzierungsmodell für den erweiterten Lärmschutz der A 81 zwischen Sindelfingen und Böblingen und das Verkehrskonzept Sindelfingen - Böblingen-Ost

- Anlagen: 1 Finanzierungsmmodell für den optimierten Lärmschutz an der A 81
- 2 Finanzierung des Verkehrskonzepts Sindelfingen - Böblingen-Ost

I. Vorlage an den

Verwaltungs- und Finanzausschuss zur Vorberatung	am	12.10.2009
Kreistag zur Beschlussfassung	am	19.10.2009

II. Beschlussantrag

1. Der Landkreis Böblingen fordert den raschen Ausbau der A 81 zwischen den Anschlussstellen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Hulb einschließlich eines optimierten Lärmschutzes.
2. Der Ausbau der A 81 zwischen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Hulb ist für die Sicherung und Entwicklung der Wirtschaft im Landkreis Böblingen von erheblicher Bedeutung und zwingend notwendig. Aus diesem Grund beteiligt sich der Landkreis mit einem einmaligen Betrag von 5,0 Mio. EUR an den Mehrkosten für die Herstellung eines optimierten Lärmschutzes. Eine Nachzahlungsverpflichtung für eventuelle Baukostensteigerungen ist auszuschließen. Die Zusage gilt nur, wenn die übrigen am Finanzierungsmodell Beteiligten ihre Beiträge im festgelegten Umfang leisten (siehe dazu Anlage 1). Die geplanten Einsparungen an den Gestaltungsmaßnahmen auf dem Tunnel (3,9 Mio. EUR) sind Angelegenheit der Städte Sindelfingen und Böblingen.

2V90908a.docx

Die Beteiligung erfolgt unter der Maßgabe, dass sich die Städte Sindelfingen und Böblingen vertraglich verpflichten, sich an den auf den Landkreis entfallenden Baukosten des Verkehrskonzepts Sindelfingen - Böblingen-Ost mit zusammen 2,5 Mio. EUR zu beteiligen.

3. Der Bund und das Land werden aufgefordert, die Planung zügig durchzuführen und die Finanzierung sicher zu stellen, damit mit dem Ausbau der A 81 in 2012 begonnen werden kann.

III. Begründung

I. Rückblick

1. Grundsatzentscheidungen

Das Land Baden-Württemberg plante zu Beginn der 70-iger Jahre im Auftrag der Bundesregierung den weiteren Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Hauptbestandteil der Planungen im Kreis war neben dem Bau einer neuen Querverbindung ohne Ortsdurchfahrten zwischen Gärtringen und Nagold sowie dem Ausbau der B 28 vor allem ein weiteres Autobahnteilstück zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und der Autobahnanschlussstelle Gärtringen.

Alle mit ihren Markungen betroffenen Städte und Gemeinden haben die Pläne für das Autobahnteilstück Leonberg - Gärtringen nicht mitgetragen und Widerstand gegen die Baupläne angekündigt.

Das Land Baden-Württemberg hat vor diesem Hintergrund seine Planungen überarbeitet und als Alternativlösung den weiteren Ausbau der A 8 zwischen Autobahndreieck Leonberg und Autobahnkreuz Stuttgart und den Ausbau der A 831 (A 81) vom Autobahnkreuz Stuttgart bis zur Autobahnanschlussstelle Gärtringen in Verbindung mit dem Bau einer vierspurigen Bundesstraße zwischen Leonberg und der Autobahnanschlussstelle Böblingen-Hulb vorgesehen.

Diese Pläne wurden von den mit ihren Markungen betroffenen Gemeinden unter der Voraussetzung angenommen, dass die Bundesstraße nicht vier Fahrstreifen, sondern nur zwei Fahrstreifen mit Überholspuren in Steigungsbereichen erhält. Dem hat sich der Kreistag mit seinem Beschluss vom 08. Oktober 1984 angeschlossen und in seinem Beschluss ausdrücklich festgestellt: „Ein Ausbau der A 831 (A 81) zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart-Vaihingen und dem Autobahnkreuz Böblingen (AS Böblingen-Hulb) wird als notwendig anerkannt. Die A 831 (A 81) muss im Bereich des Goldbergs und Unteres Lauch überdeckelt und im Bereich Viehweide mit Lärmschutzwänden und anderen Lärmschutzmaßnahmen versehen werden.“

II. Umsetzung der Grundsatzentscheidung

1. Die Straßenbauverwaltung des Landes hat die Planungen für die Alternativlösungen nur sehr zögerlich angegangen. Der Kreistag, die Kreisverwaltung und

die betroffenen Städte und Gemeinden haben deshalb immer wieder die Umsetzung der Alternativlösungen massiv einfordern müssen.

2. Bundesstraße zwischen Autobahndreieck Leonberg und AS Böblingen-Hulb (B 464 neu)

Die Straße ist seit 2005 im Bau und entspricht im Wesentlichen den Forderungen aus dem Kreistagsbeschluss und der betroffenen Städte und Gemeinden. Vor dem Baubeginn der B 464 waren aber aufgrund der inzwischen eingetretenen erheblichen Veränderungen der Verkehrszahlen die planfestgestellten Baupläne nicht mehr zeitgemäß. Umplanungen und weitere Rechtsverfahren mit weiteren Zeitverzögerungen waren erforderlich. Sie sind noch nicht in allen Teilen abgeschlossen.

3. Ausbau der A 81

Die Planungen für den Ausbau der A 81 zwischen Sindelfingen-Ost und Böblingen Hulb wurden erst im neuen Jahrhundert konkretisiert und das zur Herstellung des Baurechts notwendige Planfeststellungsverfahren wurde 2006 eingeleitet. Die vorgelegten Planungen beinhalteten nach einer Nachbesserung den nach geltendem Recht erforderlichen Lärmschutz - ohne die ursprünglich vorgesehene und von allen geforderte Überdeckungung.

Die von den ursprünglichen Überlegungen abweichenden Pläne für den Lärmschutz haben zwangsläufig zur massiven Ablehnung des vorgesehenen Lärmschutzkonzepts geführt. Weitere Verzögerungen in der Umsetzung sind dadurch eingetreten und es zeichnete sich ab 2007 ab, dass bei einem Festhalten an den vorgelegten Plänen mit Klagen gegen die Planfeststellung zu rechnen ist und damit eine Realisierung des Autobahnausbaus in weite Ferne zu rücken droht.

4. Verkehrskonzept Sindelfingen - Böblingen-Ost

Ausgelöst durch die Überlastung der K 1057 zwischen Schönaich und Böblingen hat die Kreisverwaltung eine Neuordnung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Stadteinfahrten nach Sindelfingen, nach Böblingen und den Autobahnan-schlüssen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Ost entworfen. Nachdem die beiden Städte die Kreisplanungen als sehr gute Lösung für eine künftige Anbindung des örtlichen und des regionalen Verkehrs an die A 81 unterstützten, hat die Kreisverwaltung darauf hingewirkt, die Pläne in die Weiterplanung der A 81 mit aufzunehmen. Der Kreistag hat die Umsetzung des Verkehrskonzepts beschlossen (Kreistagsdrucksache 15/2009).

Die Ausbaupläne der A 81 konnten mit den Planungen des Kreises und der beiden Städte optimal abgestimmt werden.

III. Planungsgruppe A 81 des Regierungspräsidium Stuttgart

1. Einsetzung und Arbeit der Planungsgruppe

- 1.1 Auf Wunsch der Kreisverwaltung und mit Unterstützung durch Oberbürgermeister Dr. Vöhringer und Oberbürgermeister Vogelgsang wurde zur Abstimmung der Planungen und vor allen Dingen zur Auslotung der Möglichkeiten eines verbesserten Lärmschutzes im April 2008 eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des Regierungspräsidenten eingerichtet. Der Arbeitsgruppe gehörten Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, des Innenministeriums, des Regierungspräsidiums, der beiden Stadtverwaltungen und der Kreisverwaltung, vertreten durch die Oberbürgermeister und den Landrat, an.
- 1.2 Die Fortentwicklung der Planung für das Verkehrskonzept Sindelfingen - Böblingen-Ost konnte mit allen Beteiligten in großem Einvernehmen geleistet werden.
- 1.3 Bei der Optimierung des Lärmschutzes standen von Beginn an sich erheblich widerstreitende Interessenlagen gegenüber. Sie konnten im Verlauf der Arbeit der Planungsgruppe nicht zu einer gemeinsamen Linie zusammengeführt werden. Die Kreisverwaltung hat sich gemäß dem Kreistagsbeschluss vom 16.07.2007 (Kreistagsdrucksache 69/2007) nur als Moderator eingebracht.

2. Schlussfeststellung des Regierungspräsidenten

In der Schlussfeststellung werden die unterschiedlichen Haltungen der Gesprächsteilnehmer noch einmal aufgearbeitet. Die Städte bestanden auf einem maximalen Lärmschutz mit 1,5 km Überdeckung der A 81. Sie signalisierten ihre Bereitschaft zur Mitfinanzierung in einem leistbaren Maß. Das Bundesverkehrsministerium bot eine Überdeckung von 399 m an. Der Regierungspräsident sah als Kompromissbasis eine auf 850 m begrenzte Überdeckung vor, die vor allem die Wohngebiete in Sindelfingen schützt.

IV. Gemeinsame Planung und gemeinsame Finanzierung des optimierten Lärmschutzes an der A 81

1. Initiative des Regierungspräsidiums Stuttgart

Mit Schreiben vom 07. Mai 2009 hat sich der Regierungspräsident an die Oberbürgermeister der Städte Sindelfingen und Böblingen gewandt und dringend darum gebeten, die angebotene Länge der Überdeckung zu akzeptieren. Er machte deutlich, dass ohne ein solches Signal keine Gespräche über eine gemeinsame Finanzierung mit Land und Bund geführt werden können.

In einem gemeinsamen Schreiben haben sowohl die beiden Oberbürgermeister als auch der Landrat bestätigt, dass vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien eine Begrenzung der Deckellänge hingenommen wird, weil nur auf diesem Weg eine rasche Entscheidung mit einem zeitnahen Ausbau ermöglicht werden kann.

2. Finanzierungslösung

2.1 Beteiligung der Städte

Mitte Juli 2009 haben die beiden Oberbürgermeister angezeigt, dass ihre Städte bereit sind, je 5,0 Mio. EUR in die Finanzierung des verbesserten Lärmschutzes einzubringen. Dies war Anlass für den Landrat, die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium mit Schreiben vom 16. Mai 2009 nachdrücklich um eine sehr rasche Entscheidung über die Finanzierung durch den Bund zu bitten. Fast gleichzeitig hat nach der Erklärung der Städte auch das Innenministerium Baden-Württemberg die schon von Ministerpräsident Oettinger bei seinem Kreisbesuch angekündigte Bereitschaft zur Mitfinanzierung signalisiert.

2.2 Beteiligung des Landkreises

In mehreren telefonischen und persönlichen Gesprächen unter allen Beteiligten war eindeutig festzustellen, dass die Finanzierung am Ende nur mit einer Beteiligung des Landkreises zu sichern war. Dies wurde den Fraktionsvorsitzenden der im Kreistag vertretenen Fraktionen zum frühestmöglichen Zeitpunkt in der 30 KW vorgetragen. Am 27. Juli 2009 konnte in einem vorbereitenden Gespräch im Innenministerium ein erster Ansatz für ein Finanzierungsmodell entwickelt werden. Das Innenministerium Baden-Württemberg konnte mit diesem Modell auch das Bundesverkehrsministerium überzeugen und bereits am 29. Juli 2009 wurde im Landratsamt unter Gremiumsvorbehalt das im Beschlussantrag bzw. in Anlage 1 vorgelegte Finanzierungsmodell abgestimmt. Das Finanzierungsmodell sieht eine Kreisbeteiligung in Höhe von 5,0 Mio. EUR vor. Aus Zeitgründen war eine frühere Befassung des Kreistags nicht mehr möglich.

2.3 Notwendigkeit der Mitfinanzierung

2.3.1 Eine Finanzierungsvereinbarung muss jetzt verbindlich getroffen werden. Sie war nur unter schwierigen Bedingungen und nur unter den Vorzeichen des Wahlkampfes zur Bundestagswahl zu erzielen. Nachbesserungen bei Bund und Land sind nicht zu erwarten.

2.3.2 Die IHK Böblingen hat Anfang des Jahres im gemeinsamen Pressetermin mit dem Landrat überdeutlich aufgezeigt, dass die ihr angehörigen Unternehmen die beständigen Staus auf der A 81 und daraus bedingt auch auf den Nebenstrecken als existenzbedrohend ansehen. Der Ausbau der A 81 ist zu einer Überlebensfrage für den Erhalt der Wirtschaft im Kreis Böblingen geworden. Die jetzige Verkehrssituation hat zum Wegzug von Firmenteilen oder ganzer Betriebe aus dem Kreisgebiet geführt. Es hat deshalb schon vor der Wirtschaftskrise im Kreis Böblingen einen erheblichen Abbau von Arbeitsplätzen gegeben. Während in anderen Landesteilen noch deutliche Zuwächse an Arbeitsplätzen erreicht wurden, ist seit 2003 die Zahl der Arbeitsplätze im Kreis rückläufig - und zwar in zunehmendem Tempo. Kein anderer Kreis in Baden-Württemberg hat höhere Arbeitsplatzverluste hinnehmen müssen.

Hier hat der Landkreis eine Pflichtaufgabe. Der Landkreis hat die Bereitstellung einer angemessenen Infrastruktur zur Standortsicherung sicher zu stellen. Dies wird in überörtlich wirkenden Maßnahmen, wie in der Mitfinanzierung der S 60 und im Ausbau des Kreisstraßennetzes, aktiv und nachhaltig betrieben. Diese Kraftakte des Landkreises sind ohne den Ausbau der A 81 nur Stückwerke. Die eingesetzten Finanzmittel verlieren sonst erheblich an Wirkung.

2.3.3 Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich in seiner Nachkriegsgeschichte im Straßenbau erstmalig an den Kosten einer Bundesmaßnahme um das Finanzierungsmodell abzusichern. Es hat mit dieser Entscheidung im Straßenbau einen erstmaligen Systembruch in Kauf genommen. Auch das Land bringt seinen Anteil vor allem ein, um zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes im Kreis Böblingen beizutragen.

2.3.4 Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung finanziert den Bau von Bundesfernstraßen in Einhaltung der jeweils geltenden Rechtslage. Dies gilt besonders für den Lärmschutz. Über den gesetzlichen Rahmen hinausgehende Leistungen werden vermieden. Mit der Übernahme des größten Teils der Mehrkosten für den optimierten Lärmschutz wird an der A 81 nach Auffassung des Bundesministeriums mehr geleistet, als in anderen Fällen.

2.3.5 Beide - Bund und Land - sehen in ihrer Vorgehensweise einen Berufungsfall, der nur schwer wieder aufgefangen werden kann. Für beide ist ein hoher kommunaler Finanzierungsanteil notwendig, um nachfolgenden Wünschen entgegenzutreten zu können. Ohne den hohen kommunalen Finanzierungsanteil sind Bund und Land nicht bereit, selbst in die Finanzierung einzutreten. Damit würde die A 81 nur mit gesetzlich vorgeschriebenem Lärmschutz weiter geplant. Die betroffenen Bürger werden das nicht akzeptieren wollen. Klagen sind zu erwarten. Ein Baubeginn rückt damit in weite Ferne. Das schadet unserem Standort erheblich

2.3.6 Die Kreisverwaltung sieht den Landkreis deshalb in der Pflicht - vor allem unter dem Aspekt der Wirtschaftsförderung und der Standortsicherung - das Finanzierungsmodell mitzutragen. Ein Ausscheren führt zum Scheitern der Finanzierung. Die beiden Städte sehen die besondere Situation des Landkreises. Sie sind deshalb im Gegenzug bereit, das Verkehrskonzept Sindelfingen - Böblingen-Ost mit zu finanzieren.

3. Kostenträgerschaft an den Baumaßnahmen des Verkehrskonzepts Sindelfingen - Böblingen-Ost

Die Umsetzung des 2008 und 2009 abgestimmten Straßenprojekts verteilt sich auf das Bundesverkehrsministerium, die Städte Sindelfingen und Böblingen. Das Land Baden-Württemberg muss die auf die kommunalen Straßenbaulastträger entfallenden Anteile nach dem Entflechtungsgesetz fördern.

Der Kreis ist nach dem Kreuzungsgesetz verpflichtet, die Umgestaltung der Autobahnanschlussstelle Sindelfingen-Ost und Böblingen-Ost mit zu finanzieren. Der Kreis hat hier die Zusage des Innenministeriums Baden-Württemberg, den aufzuteilenden Betrag wohlwollend festzulegen. Dies ist in der Modellrechnung in Anlage 2 dargestellt. Die Kostenteilung ist noch nicht abschließend festgelegt.

Die Stadt Sindelfingen muss die Kosten tragen, die durch die neuen Verkehrsführungen in ihrem Straßennetz entstehen. Dies betrifft den Bau des Knotens im Eschenbrünnle und den Anschluss der Tilsiter Straße an den Autobahnanschluss Böblingen Ost. Die Baukosten sind nach dem Entflechtungsgesetz förderfähig.

Die Stadt Böblingen trägt die Kosten für den Umbau der Thermalbadkreuzung, soweit sie auf den Anschluss an die K 1057 und die Herstellung des dort geplanten Kreisverkehrs entfallen.

In Anlehnung an die 1997 vom Kreistag in Abstimmung mit allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden beschlossenen Grundsätze für den Bau von Kreisstraßen im Landkreis Böblingen in der Fassung vom 22. November 2004, Kreistagsdrucksache 179/2004 übernehmen die Städte Sindelfingen und Böblingen einen auf 2,5 Mio. EUR festgelegten Anteil an den dem Kreis entstehenden Kosten.

4. Bürgerinitiative Leise A 81

Die Kreisverwaltung hat die Aktivitäten der Bürgerinitiative aufmerksam mit verfolgt. Die Kreisverwaltung wurde in das Informationsnetz der Bürgerinitiative eingebunden und konnte an ihren Bemühungen um eine große Deckellösung teilhaben.

Der hohe Druck aus der Arbeit der Bürgerinitiative auf alle Entscheidungsebenen hat die Verbesserung des Lärmschutzes und die jetzt zu beschließende Finanzierung des Lärmschutzes bei Bund und Land mit erreichbar gemacht. Die sachliche und faire Vorgehensweise der Bürgerinitiative ist mit eine wichtige Voraussetzung dafür gewesen, dass Bund und Land sich in diesem Umfang in die Finanzierung einbringen.

Die Kreisverwaltung geht davon aus, dass durch die Umsetzung des Verkehrskonzepts Sindelfingen - Böblingen-Ost mit der Verlagerung der Verkehrsströme weg vom Wohngebiet Viehweide dort ebenfalls eine Entlastung vom Verkehrslärm eintritt.

Es bleibt abzuwarten, ob die Bürgerinitiative Leise A 81 weiterhin den Kompromiss zum optimierten Lärmschutz mit trägt bzw. wie einzelne betroffene Bewohner mit ihm umgehen werden.

Die beiden Städte und der Kreis bringen hohe Beträge in die Finanzierung ein. Wenn das Finanzierungsmodell festgelegt ist, wird die kommunale Ebene ihre Verpflichtungen einhalten müssen. Für den Landkreis ist die Beteiligung mit dem wichtigen Argument der Beschleunigung des Ausbaues verbunden. Jede Verzögerung führt aus Sicht des Kreises dazu, dass ein hoher Betrag vergeblich eingesetzt worden wäre.



Roland Bernhard

Ausbau der A 81**Finanzierungsmodell für den optimierten Lärmschutz
(Überdeckung der A 81 zwischen Sindelfingen und Böblingen auf 850 m Länge)**

Kostenschätzungen

Zusätzliche Kosten für eine teilweise Überdeckung der A 81 zwischen Sindelfingen und Böblingen. Länge 850 m.	50.300.000 EUR
Ablösesumme für die Erhöhung der Straßenbetriebskosten durch das Tunnelbauwerk	32.200.000 EUR
Mehraufwand aus Baukosten und Ablösesumme	82.500.000 EUR
Verzicht des Bundesverkehrsministeriums auf die Erhebung einer Ablösung für erhöhte Betriebskosten	32.200.000 EUR
Verbleibende Mehrkosten für den Lärmschutz	50.300.000 EUR

Kostentragung der Mehrkosten für den optimierten Lärmschutz

Bundesanteil an den Mehrkosten	21.500.000 EUR
Land Baden-Württemberg	9.900.000 EUR
Landkreis Böblingen	5.000.000 EUR
Stadt Sindelfingen	5.000.000 EUR
Stadt Böblingen	5.000.000 EUR
Sindelfingen und Böblingen: Einsparungen an den geplanten Gestaltungsmaßnahmen auf dem Tunnel	3.900.000 EUR
Gesamtfinanzierung	50.300.000 EUR

Verkehrskonzept Sindelfingen - Böblingen-Ost

**Finanzierung durch Landkreis Böblingen,
Stadt Sindelfingen, Stadt Böblingen, Bund und Land**

Baukosten

Grobe Schätzung der Baukosten (Kreistagsdrucksache 15/2009)	16.700.000 EUR
Mehraufwand zur Herstellung des neuen Autobahnanschlusses Böblingen Ost	4.000.000 EUR
Gesamtkosten	20.700.000 EUR

Kostenträgerschaft

Kostenbeteiligung des Bundes am neuen Autobahnanschluss Böblingen Ost	3.200.000 EUR
Landkreis Böblingen	16.550.000 EUR
Stadt Böblingen ¹⁾	650.000 EUR
Stadt Sindelfingen (ohne den Ausbau Anschluss Tilsiter Straße)	300.000 EUR
Summe	20.700.000 EUR

**Finanzierung der Kosten in der
Kostenträgerschaft des Landkreises**

Kostenanteil Landkreis	16.550.000 EUR
Förderung durch das Land nach dem Entflechtungsgesetz	11.060.000 EUR
Kostenbeteiligung von Sindelfingen und Böblingen nach den Grundsätzen zum Bau von Kreisstraßen (festgesetzter, gedeckelter Beitrag)	2.500.000 EUR
Verbleibende Finanzierungslast des Landkreises	2.990.000 EUR

1) Anmerkung:

Die in der Kostenträgerschaft von Sindelfingen und Böblingen stehenden Kostenanteile sind ebenfalls förderfähig.

Anlage 3

Freie Wähler

im Landkreis Böblingen

142/2009

Wilfried Dölker
Bürgermeister
Fraktionsvorsitzender
Finkenstraße 4, 71088 Holzgerlingen
☎ 07031/6808-20 / Fax 07031/6808-90
☎ privat 07031/60 36 54

Den 07. Oktober 2009
AZ.: 004.21 BM/wü.

Herrn Landrat
Roland Bernhard
Parkstraße 16

71034 Böblingen

**Sitzung des Verwaltungs- und Finanzausschusses
am 12. Oktober 2009**
/ Finanzierungsmodell A 81

Sehr geehrter Herr Landrat Bernhard,

zum Tagesordnungspunkt „Finanzierungsmodell für den erweiterten Lärmschutz der A 81, zwischen Sindelfingen und Böblingen und das Verkehrskonzept Sindelfingen-Böblingen-Ost, Kreistags-Drucksache 142/2009 stellen die Freien Wähler folgenden

Antrag:

Der Beschluss ist wie folgt zu ergänzen:

Ziffer 1:

Der Landkreis Böblingen fordert den raschen Ausbau der A 81 zwischen den Anschluss-Stellen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Hulb, einschließlich eines optimierten Lärmschutzes (teilweise Überdeckung der A 81 zwischen Sindelfingen und Böblingen / Länge 850 Meter).

Ziffer 2:

Der Landkreis beteiligt sich mit einem Einmalbetrag in Höhe von 5,0 Mio. € an den Mehrkosten für die Herstellung eines optimierten Lärmschutzes / *Deckel über die A 81*.

Die Beteiligung erfolgt unter der Maßgabe, dass sich die Städte Sindelfingen und Böblingen an den auf den Landkreis entfallenen Baukosten (*Kreisstraßenanpassung im Osten von Böblingen*) mit zusammen 2,5 Mio. € beteiligen. **Dies ist vertraglich festzuschreiben.**

Eine Nachzahlungsverpflichtung *des Kreises* für evtl. Kostensteigerungen ist auszuschließen. Die Zusage gilt weiter nur unter der Bedingung, dass sich die Städte Böblingen und Sindelfingen mit jeweils 5,0 Mio. €, das Land Baden-Württemberg mit 9,9 Mio. € und der Bund mit 21,5 Mio. € an den festgestellten Mehrkosten in Höhe von 50,3 Mio. € beteiligen. Die geplanten Einsparungen bei den Gestaltungsmaßnahmen auf dem Tunnel, sind Sache der Städte Sindelfingen und Böblingen (3,9 Mio. €). Hierfür kann der Kreis keine Kostenbeteiligung übernehmen.

Die Ziffer 3 des Beschlussvorschlags kann unverändert bleiben.

Begründung:

Der Beschlussvorschlag in der Vorlage 142/2009 ist nach unserer Auffassung zu unpräzise. In der Ziffer 1 – muss eine klare Aussage enthalten sein, weshalb sich der Kreis an den Kosten überhaupt beteiligt. Auch für den Kreis handelt es sich um einen Präzedenzfall.

In der Ziffer 2 – halten wir eine Ergänzung für zwingend notwendig. Zum Einen muss eine Nachzahlungspflicht ausgeschlossen werden und zum Anderen klar zum Ausdruck kommen, dass sich auch die anderen Beteiligten, entsprechend der Anlage 1, zur Kreistags-Drucksache, an den Kosten beteiligen müssen.

Wir legen Wert darauf, dass angesichts der Tatsache, dass durch unpräzise Aussagen in der Vergangenheit bereits Probleme genug entstanden sind, klare Vereinbarungen getroffen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Wilfried Dölker
Fraktionsvorsitzender