

Landkreis Böblingen

Auszug

aus der

Niederschrift über die öffentlichen Verhandlungen

des Kreistags am 19. Oktober 2009

Anwesend:

Vorsitzender

Landrat Bernhard

Kreisrätinnen und Kreisräte

74 (Normalzahl 78)

Entschuldigt:

4 Kreisrätinnen und Kreisräte

CDU

Dr. Köthe, Nemeth

SPD

Kern, Pfitzenmaier

Schriftführer

Kreisamtsrat Meissner

§ 3

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

Der Sachverhalt ergibt sich aus der Vorlage (KT-Drucks. Nr. 142neu/2009 sowie den Anlagen 1 und 2 zu KT-Drucks. Nr. 142/2009).

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 Überdeckung.

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 Autobahnanschlüssen 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 (KT-Drucks. 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 (KT-Drucks. 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 Straßenbaulasträger 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 Eschenbrünle 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, KT-Drucks. 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.

Der **Vorsitzende** ruft den Tagesordnungspunkt auf und erläutert hierzu auch die Handlungsweise der Verwaltung.

Kreisrat Dölker (Freie Wähler) unterstreicht die Notwendigkeit der Maßnahme für Wirtschaft und Verkehr. Er räumt auch ein, dass es unumgänglich gewesen sei, die gebotene Chance zu nutzen. Trotzdem müsse dies hinsichtlich der Mitfinanzierung von Straßenbauvorhaben in der Zuständigkeit anderer Träger und der Beteiligung der Gremien der absolute Ausnahmefall bleiben. Des Weiteren geht er auf den Antrag seiner Fraktion zum Thema ein (Anlage 3 zu KT-Drucks. Nr. 142neu/2009) und spricht sich für eine zügige Realisierung der Maßnahme sowie den damit zusammenhängenden Ausbau der B 464 aus. Er richtet seinen Apell auch in Richtung Bürgerinitiative, diese Kompromisslösung zu akzeptieren und erklärt zum Abschluss, seine Fraktion werde dem Beschlussantrag zustimmen.

Kreisrat Noë (CDU) gibt fürs Protokoll folgende Erklärung ab:

Sehr geehrter Herr Landrat,
sehr geehrte Damen und Herren Kreisräte,

heute kann der Kreistag einen Schlusspunkt unter einen Verhandlungsmarathon zur Planung und Finanzierung der A 81 zwischen Sindelfingen und Böblingen setzen.

Der in den 70-er Jahren geplante Bau einer Autobahnquerverbindung von Leonberg nach Gärtringen scheiterte am geschlossenen Widerstand der betroffenen Städte und Gemeinden. Auch die Bürgerinnen und Bürger der Raumschaften trugen die seinerzeitige Planung nicht mit. Bund und Land haben deshalb damals diese Planung aufgegeben. Stattdessen wurde der Ausbau der A 81 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart Vaihingen und dem Autobahnkreuz Böblingen am 8. Oktober 1984 vom Kreistag als notwendig erachtet. Dabei wurde auch eine Überdeckelung dieses Autobahnabschnitts im Bereich des Goldbergs und Unteres Lauch gefordert. Gleiches galt für die Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Viehweide.

Seit Jahren fordern die Städte Böblingen und Sindelfingen sowie der Landkreis Böblingen den Ausbau der A 81 im oben genannten Bereich. Die CDU Fraktion hat diese Forderung stets unterstützt.

Der ständige tägliche Stau auf diesem Streckenabschnitt ist zu einem landesweiten Ärgernis und zu einem echten Standortnachteil für den wirtschaftsstarken Landkreis Böblingen geworden. Der volkswirtschaftliche Schaden der täglichen Stausituationen im Kreis Böblingen und in der Region ist nicht mehr länger tragbar.

Es war deshalb richtig, dass die Planfeststellung für den Ausbau der A 81 von Bund und Land durch das Regierungspräsidium Stuttgart in Angriff genommen wurden. Die dabei vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, vor allem die fehlende Überdeckelung, führte zu massiven Protesten in der Bevölkerung der Städte Böblingen und Sindelfingen. Die Bildung der Bürgerinitiative "Leise A 81" war die zwangsläufige Folge. Sehr schnell wurde die Forderung laut, eine Überdeckelung auf einer Länge von 1,5 km vorzunehmen.

Auf ihrer Klausurtagung im November 2008 hat die Fraktion die Bürgerinitiative angehört und sich der Forderung nach einer Überdeckelung grundsätzlich angeschlossen.

Nachdem Regierungspräsident Schmalzl im April 2008 eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung aller Betroffenen eingesetzt hatte, konnte letztlich noch vor der

Sommerpause eine Kompromisslösung mit einer Überdeckung von 850 m erreicht werden.

Regierungspräsident Schmalzl forderte im Mai 2009 die Städte Böblingen und Sindelfingen auf, die vom Bund und vom Land angebotene Überdeckung von 850 m zu akzeptieren. Sollte dies nicht geschehen, könnten die weiteren Planungen auf unabsehbare Zeit liegen bleiben. Der daraus resultierende Schaden wäre groß und nicht zu verantworten.

Gemeinsam mit den Oberbürgermeistern Dr. Vöhringer und Alexander Vogelgsang haben Sie, Herr Landrat, unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Kreistags der Begrenzung der Deckellänge zugestimmt.

In den anschließenden schwierigen Gesprächen haben Bund und Land erneut und mit großem Druck eine kommunale Mitfinanzierung zur Durchsetzung des optimierten Lärmschutzes gefordert. Diese Forderung von Bund und Land ist nachvollziehbar, weil das Land erstmals in der Nachkriegsgeschichte sich an den Kosten einer Bundesmaßnahme beteiligt, und der Bund über das geltende Recht hinaus mehr für den Lärmschutz tut. Auch sollen durch die Mitfinanzierung der kommunalen Familie Berufungsfälle abgewehrt werden.

Die kommunale Mitfinanzierung betraf in erster Linie natürlich die Städte Böblingen und Sindelfingen. Aufgrund der Vorgeschichte mit der eingangs erwähnten gescheiterten

Autobahnverbindung von Leonberg nach Gärtringen und der Forderung des Kreises nach einer Überdeckung (Kreistagsbeschluss vom 8. Oktober 1984) dieses Autobahnabschnitts war der Landkreis faktisch "Mitglied der kommunalen Familie". Es war richtig, erst am Ende der Entscheidungskette dieser kommunalen Familie beizutreten.

In enger Abstimmung mit den Vorsitzenden der Kreistagsfraktionen haben Sie, Herr Landrat, eine Finanzbeteiligung vorgeschlagen. Die politische Begründung für diese Finanzbeteiligung des Kreises ist eindeutig unter dem Aspekt der Wirtschaftsförderung und der Standortsicherung des Kreises Böblingen zu sehen. Deshalb ist die Beteiligung des Landkreises Böblingen mit 5,0 Millionen Euro unter den Maßgaben des vorliegenden Beschlussantrags begründet und ohne Alternative.

Die CDU-Fraktion begrüßt die Einigung zwischen Bund und Land zum Wohle der Bürgerinnen und Bürger der Städte Böblingen und Sindelfingen und der Finanzbeteiligung dieser beiden Städte.

Die CDU Fraktion appelliert an die Bürgerinitiative, den gefundenen Lösungsvorschlag mitzutragen und von Rechtsmitteln abzusehen.

Gleichzeitig fordern wir die rasche Fortführung des Planfeststellungsverfahrens unter Einbeziehung des Verkehrskonzepts Sindelfingen-Böblingen-Ost, damit mit dem Bau bald begonnen werden kann. Dabei gehen wir davon aus, dass sich die Städte Böblingen und Sindelfingen, wie bereits zugesagt, mit zusammen 2,5 Millionen Euro an der Finanzierung dieses Verkehrskonzepts beteiligen.

Die CDU Fraktion erwartet auch, dass der weitere Bau der B 464 zügig voranschreitet.

Ohne Zweifel befinden sich die öffentlichen Haushalte der beteiligten Körperschaften in keiner guten Verfassung. Dennoch ist die Beteiligung der kommunalen Familie an einem erweiterten Lärmschutz zwischen den Städten Böblingen und Sindelfingen notwendig und richtig. Gleiches gilt für die Beteiligung des Kreises als letztes Glied in der Entscheidungskette. Eine Weigerung des Kreises an der Mitfinanzierung hätte ein Scheitern des Vorhabens zur Folge gehabt. Dies wäre nicht verantwortbar. Aus diesem Grunde ist die Mit- Finanzierung durch den Kreis an dieser Maßnahme ein wichtiger Beitrag zur Zukunftssicherung des Wirtschaftsstandortes Kreis Böblingen.

Verkehrspolitisch gesehen kann aber der Ausbau der Autobahn, den wir unterstützen, nicht die einzige Antwort auf unsere Verkehrsprobleme sein. Wir müssen den ÖPNV und hier vorallem auch die S-Bahn und die Nebenbahnen weiter ausbauen. Im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans gilt es auch, die Busverkehre zu verbessern. Hier sind vorallem auch die Städte und Gemeinden gefordert.

Abschließend danke ich Ihnen, Herr Landrat, für Ihren Einsatz in dieser wichtigen kreispolitischen Aufgabe, den Herren Oberbürgermeister Dr. Vöhringer und Alexander Vogelgsang, den Gemeinderäten von Böblingen und Sindelfingen, sowie den Abgeordneten Clemens Binninger, Paul Nemeth, Frau Staatssekretärin Roth und Herrn Regierungspräsident Schmalzl.

Die CDU-Fraktion stimmt dem Beschlussantrag zu.

Kreisrat Dr. Brenner (SPD) würdigt ebenfalls den erzielten Kompromiss und erklärt, die SPD-Fraktion werde zustimmen (vor dem Hintergrund Wirtschaftsförderung), auch wenn es für den Landkreis keine Mitfinanzierungsverpflichtung gebe.

Kreisrat Mundle (GRÜNE) erklärt, seine Fraktion stimme ebenfalls zu (Grundsatz: Ausbau vor Neubau). Er unterstreicht die dringende Notwendigkeit der Überdeckelung, auch wenn man sich diese länger gewünscht habe. Trotzdem sei man über den erzielten Kompromiss froh. Er stellt aber auch auf den Ausnahmecharakter der Mitfinanzierung dieses Straßenbauvorhabens ab sowie die Beteiligung der Gremien ab.

Kreisrätin Berroth (FDP) bedankt sich bei allen Beteiligten und würdigt deren Engagement hierzu. Sie unterstreicht auch den Nutzen für den gesamten Landkreis und die umliegende Region und begrüßt die Lösung dieses historischen Problems ausdrücklich und spricht sich für eine zügige Umsetzung aus. Sie erklärt, ihre Fraktion werde zustimmen.

Kreisrat Dr. Merz (Freie Wähler) erklärt, er könne der lfd. Nr. 2 des Beschlussantrags nicht zustimmen und stellt den Antrag auf getrennte Abstimmung, den er entsprechend begründet.

Der **Vorsitzende** greift den Antrag auf und erklärt, man werde getrennt abstimmen lassen.

Kreisrat Nowak (NPD) schließt sich dem Antrag und den Ausführungen von Kreisrat Dr. Merz (Freie Wähler) an.

Der **Vorsitzende** lässt über die lfd. Nr. 2 des Beschlussantrags abstimmen.

Der Kreistag fasst antragsgemäß bei zwei Gegenstimmen folgenden

B e s c h l u s s :

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. Die geplanten Einsparungen an den Gestaltungsmaßnahmen auf dem Tunnel (3,9 Mio. EUR) sind Angelegenheit der Städte Sindelfingen und Böblingen.

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.

Der **Vorsitzende** lässt über die lfd. Nr. 1 und 3 abstimmen.

Der Kreistag fasst antragsgemäß bei zwei Stimmenthaltungen folgenden

B e s c h l u s s :

1. Der Landkreis Böblingen fordert den raschen Ausbau der A 81 zwischen den Anschlussstellen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Hulb einschließlich eines optimierten Lärmschutzes (siehe dazu Anlage 1).
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.

Der **Vorsitzende** erklärt ergänzend, er werde im Einvernehmen mit den Fraktionen der Bürgerinitiative einen Brief schreiben, mit der Bitte, von einer Klage abzusehen.

Der Kreistag stimmt der Vorgehensweise zu.

Der **Vorsitzende** dankt zum Abschluss allen Beteiligten.

Auszüge

Finanz- und Baudezernat
Straßenbauamt