

# **Entwurf der Stellungnahme der Verwaltung als Träger öffentlicher Belange...<sup>1</sup>**

## **zu Unterlage 1 – Erläuterungsbericht**

### **zu Ziffer 2.1:**

#### **Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchung und Verfahren**

Es ist aus unserer Sicht festzustellen, dass die politische Einigung zw. Bund, Land und den kommunalen Partnern von 2009 gesamthaft ein verbessertes Lärmschutzkonzept umfasste, das sowohl eine 850 m lange Einhausung als auch gekrümmt ausgeführte Lärmschutzwände in den Anschlussbereichen und den Einbau einer offenporigen Asphaltdecke vorsah. Dieses Konzept ist – **von der angesprochenen offenporigen Asphaltdecke abgesehen** – auch Bestandteil der vorliegenden Planung.

### **zu Ziffer 4.4.2:**

#### **Fahrbahnbefestigung**

Wir stellen fest, dass die Herleitungen zur Dimensionierung des Fahrbahnoberbaus der A81-Hauptstrecke entsprechend der RStO'12 umfangreich dokumentiert sind. Davon abweichend ist für die Verbindungsrampen und das nachgeordnete Netz lediglich die grundsätzliche Aussage getroffen, für diese einen Aufbau gemäß Bauklasse 10 nach RStO'12 vorzusehen.

Unter Berücksichtigung der aus der als Unterlage 22.1 beigegebenen Verkehrsuntersuchung entnommenen Verkehrsstärken, würde sich nach unseren Berechnungen für die L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) im Abschnitt zwischen dem Knoten mit der geplanten Querspange Böblingen/Sindelfingen und der Einmündung der nördlichen Anschlussrampe an der AS Böblingen/Sindelfingen eine dimensionierungsrelevante Beanspruchung mit äquivalenten 10-t-Achsübergängen ergeben, die deutlich über dem Grenzbereich der Bauklasse 10 / Bauklasse 32 nach RStO'12 liegen würde.

Wir bitten den Vorhabenträger, die dimensionierungsrelevante Beanspruchung für diesen Fall ergänzend zu prüfen und bei Bestätigung der Abweichung bzw. bei Beibehaltung der gewählten Bauklasse 10 dies ergänzend zu begründen.

### **zu Ziffer 4.5.2:**

#### **Gestaltung und Bemessung Knotenpunkte**

##### **zu AS 22 Böblingen-Ost**

Wir stellen eine Abweichung zwischen der textlichen Darstellung im Erläuterungsbericht und den Lageplan-Darstellungen der Unterlage 5 fest: Während textlich ausgeführt wird „*Die einstreifige Ausfahrt wird am Rampenfußpunkt auf drei Fahrstreifen aufgeweitet (je ein Fahrstreifen rechts, geradeaus, links). Die Ausfahrt von Singen wird von einem auf zwei Fahrstreifen (geradeaus, links) aufgeweitet.*“ sind im Blatt 3 der Unterlage 5 jedoch in beiden Zufahrten jeweils zwei Linksabbiegefahrstreifen dargestellt. Wir erwarten auch aus Gründen einer ausreichenden Leistungsfähigkeit, dass die Darstellung im Lageplan die tatsächliche Intention des Vorhabenträgers wiedergibt. Zur Klarstellung sollte aber der Erläuterungsbericht in seinen Ausführungen daraufhin angepasst werden. Zur Frage der angemessenen Dimensionierung nehmen im Folgenden mit Bezug zur Unterlage 5 Stellung.

<sup>1</sup> Redaktionellen Änderungshinweise sind in dem dokumentierten Entwurf der Stellungnahme nicht enthalten, werden aber gegenüber der Planfeststellungsbehörde noch ergänzend vorgetragen.

### zu AS 23 Böblingen / Sindelfingen

Die Beschreibung des Anschlusses der südlichen Rampe an die Flugfeldallee (Baulastträger Zweckverband Flugfeld Böblingen / Sindelfingen) gibt nach unserer Kenntnis nicht dessen aktuelle Planung zur Flugfeldallee wider.

#### **zu Ziffer 4.5.3:**

#### **Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten**

##### zur Führung im Bereich des Kreuzungsbauwerks L 1185

- a) Die gewählte Darstellung zu den Wegeführungen in Knotenpunkten lässt bei der Beschreibung der Radverkehrsführung im Bereich des Kreuzungsbauwerks L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße; AS 23 „Böblingen/Sindelfingen“) die nach unserer Kenntnis bestehende grundsätzliche Zielsetzung des Zweckverbandes Flugfeld Böblingen/Sindelfingen außer Acht, zu prüfen, wie langfristig im westlichen Anschluss an das in Zuständigkeit des Vorhabenträgers zu erneuernde Kreuzungsbauwerk eine konstruktiv eigenständige Rad- und Fußverkehrsbrücke errichtet werden kann, um eine beidseitig geführte, im Einrichtungs-Verkehr organisierte Verbindungen für den Rad-/ Fußverkehr herzustellen.

Die aktuell bestehende Organisation im Gegenrichtungsverkehr stellt aus Sicht der Stadt nicht das Ziel der Entwicklungen dar, sondern ist ein der historischen Entwicklung geschuldetes Provisorium, für das ein grundsätzlicher Nachbesserungsbedarf besteht. Bei den Städten und ihrem Zweckverband besteht nach unserer Auffassung aber Einvernehmen, dass diese Verbesserungen unabhängig und im zeitlichen Nachgang über Lösungen in eigenständiger Trägerschaft erreicht werden sollen.

Wir regen an, die textliche Darstellung zum Thema Radverkehrsführung anzupassen.

- b) Mit Bezug zu den angesprochenen Bushaltestellen im Bereich des Übergangs der Rudolf-Diesel-Straße auf das neue Kreuzungsbauwerk L 1185 geben wir den Hinweis, dass nach dem gegenwärtigen Diskussionsstand für das in Aufstellung befindliche Konzept zur Fortentwicklung des Stadtverkehrs Böblingen/Sindelfingen (SBS) davon auszugehen ist, dass diese Haltestellen zukünftig wieder genutzt werden (mögliche Buslinie ZOB Sindelfingen – Flugfeld – ZOB Böblingen).

#### **zu Ziffer 4.7.2:**

#### **Brücken und Durchlässe**

##### zum Überführungsbauwerk „Leipziger Straße“

Die Darstellungen zum Umgang mit dem Überführungsbauwerk „Leipziger Straße“ (Sindelfingen) während der Bauzeit (Abbruch und bauzeitliche Beschränkung auf eine Ersatz Fußgänger-/Radverkehrsbrücke) zeigen auf, dass es möglicherweise zu Konflikten mit der für 2019 geplanten Neueinführung für ein fortentwickeltes Betriebsprogramm für den Stadtverkehr Böblingen/ Sindelfingen (SBS) kommen kann.

Dabei ist zu bedenken, dass die im Rahmen des Neukonzeptes mit ihrer Führung in Beziehung zum Überführungsbauwerk „Leipziger Straße“ stehenden Linie eine zweifache Erschließungsaufgabe übernimmt:

- Zum einen schafft sie eine Reisezeit-günstige Verbindung zwischen den verkehrs-induzierenden Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen im Gewerbegebiet Sindelfingen-Ost und dem Übergang auf die S-Bahn/Regionalbahn-Angebot am ZOB Böblingen.

- Zum anderen wurde der Linienweg so gewählt, dass sowohl die räumliche Erschließung eines Korridors am südlichen Rand des Sindelfinger Wohngebietes „Goldberg“ als auch – nach Wechsels der Autobahnseite – die räumliche Erschließung eines Korridors am nördlichen Rand des Böblinger Wohngebietes „Galgenberg/Unteres Lauch“ gesichert wird.

Insoweit müssen wir mit Bezug zu der aktuell dokumentierten Aussage, dass sich eine Umleitung der Busverkehre über die Leibnizstraße organisieren lässt, feststellen, dass eine Lösung zur Sicherung der erforderlichen und im Konzept gesicherten räumlichen Erschließung deutlich komplexer sein und aus unserer Sicht auch wahrscheinlich mit betrieblichem Mehraufwand verbunden sein wird.

Wir erwarten deshalb, dass der Vorhabenträger den Umleitungsverkehr für die Phase der Bauzeit frühzeitig und in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger Landkreis Böblingen bzw. den freiwillig mitfinanzierenden Städten plant und bei einem betrieblich notwendigen Mehraufwand in der Folge die Kosten für diesen Mehraufwand gegenüber den finanzierenden Trägern vollumfänglich ersetzt. Die vom Vorhabenträger kommunizierte Lösung einer Umleitung über die Leibnizstraße stellt weder für die Bedienung des östlichen Teils des Sindelfinger Wohngebietes „Goldberg“ noch für die Erschließung des Böblinger Wohngebiets „Unteres Lauch“ eine brauchbare Lösung dar.

#### zum Überführungsbauwerk „Sindelfinger-/ Böblinger Straße“

Die Darstellungen zum Umgang mit dem Überführungsbauwerk „Sindelfinger-/ Böblinger Straße“ zeigen auf, dass der Vorhabenträger ein im Querschnitt verringertes Bauwerk errichten möchte, welches in der Folge im Vergleich zum Bestand eine Fahrspur weniger aufnehmen kann bzw. aufnimmt.

Es ist anzuerkennen, dass sich aktuell eine verkehrliche Notwendigkeit für den bestehenden 2+2 Fahrspuren-Querschnitt nicht direkt ableiten lässt.

Im Hinblick aber auf die eindeutige Haltung des Vorhabenträgers, im Bereich von anderen Kreuzungsbauwerken verkehrlich sinnvolle Erweiterungen nur auf Grundlage einer gemeinsamen Veranlassung anzuerkennen, stellt sich für die Stadt die Frage, weshalb die Städte an dieser Stelle dem Vorschlag einer funktionalen Reduzierung bei einem Bestandsbauwerk zustimmen sollen.

Wir regen an, das Bauwerk in einer Art und Weise zu errichten, die bezogen auf den Querschnitt den gleichen Verkehrsraum anbietet wie das Bauwerk im Bestand.

#### zum Unterführungsbauwerk am Nordohr der AS 23 Böblingen/ Sindelfingen

Die Ankündigung des Vorhabenträgers, dass Unterführungsbauwerk für die bestehende Geh-/Radwegführung im Bereich der nördlichen Rampe an der AS 23 „Böblingen/Sindelfingen“ in Bezug auf die lichte Weite und lichte Höhe vergrößern zu wollen, ist grundsätzlich zu begrüßen.

Dennoch ist die Frage aufzuwerfen, warum diese Bestandsanlage abweichend zu anderen Bestandsanlagen vom Vorhabenträger auf seine Kosten (funktional) aufgewertet wird und der Vorhabenträger gleichzeitig an anderer Stelle klar auf dem Grundsatz beharrt, dass von ihm nur der Ersatz der Funktionalität in dem bereits bestehenden Umfang erwartet werden kann (z.B. in Bezug auf die Abmessungen der Rad-/Gehweganlagen auf kreuzenden Bauwerken).

Wir erwarten vom Vorhabenträger eine ergänzende Darlegung, aus welchen Gründen die vorliegende Situation von der Beurteilung anderer Bestandsbauwerke abweicht.

### zum Überführungsbauwerk Calwer Straße (K 1073)

Die K 1073 stellt eine wichtige Verbindung des Ortsteils Dagersheim und der Kernstadt Böblingen dar. Darüber hinaus hat diese eine regionale Verbindungs- sowie überregionale Erschließungsfunktion (Anschluss B464) für die Stadt Böblingen. In den Ausführungen zum Abbruch und Neubau der Brücke (Baulastträgerschaft Landkreis Böblingen) werden keinerlei Aussagen zu einer bauzeitlichen Ersatzlösung getroffen. Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung und Bedeutung der K 1073 ist eine längere Unterbrechung der Verbindung aus Sicht der Stadt Böblingen untragbar. Der Vorhabenträger sollte insoweit diesbezüglich eine entsprechend leistungsfähige Interimslösung vorsehen.

In Bezug auf die Aussage, dass das Kreuzungsbauwerk „Calwer Straße“ vollständig abgebrochen und neu errichtet werden soll, stellt sich für die Stadt zudem die Frage, ob der Vorhabenträger den zuständigen Baulastträger Landkreis Böblingen (außerörtlicher Abschnitt der Kreisstraße 1073) in Bezug auf die Frage eingebunden hat, ob im Zuge der Erneuerung nicht auch eine Anpassung der Abmessungen der begleitenden Geh- und Radverkehrsflächen aus Sicht des aktuellen Stands der Technik erforderlich ist (aktuell vorhanden: einseitig angeordnete Führung als kombinierter Geh-/Radweg im Gegenrichtungsverkehr, Breite des nutzbaren Verkehrsraums unter Berücksichtigung der bestehenden Einbauten max. 2,00 m).

Im Hinblick auf die Tatsache, dass sich dieser Streckenabschnitt im Bereich einer Achse der Radverkehrskonzeption des Landkreises Böblingen befindet und er die zentrale Verbindung zwischen der Kernstadt Böblingen und dem Schwippetal darstellt, sollte bei einem Neubau des Bauwerks eine angemessene Breite nach dem Stand der Technik für den begleitenden Verkehrsraum für Rad-/Fußverkehr berücksichtigt werden.

Soweit sich der Landkreis bei einer erfolgten Beteiligung verneinend in Bezug auf das Erfordernis geäußert hat, bestünde aus unserer Sicht für den Vorhabenträger die Pflicht zu prüfen, ob der Straßenbaulastträger mit Blick auf den bestehenden Stand der Technik verpflichtet ist, eine Erweiterung zu fordern bzw. nach einer ersatzweisen, eigenständigen Lösung (vgl. die bereits angesprochene Führung im Verlauf der Rudolf-Diesel-Straße/Wolfgang-Brumme-Allee, bei der sich der zuständige Baulastträger auf Grundlage der Bedingungen für eine auf Kreuzungsrecht basierende Beteiligung für eine eigenständige Lösung zur Behebung der Führungsmängel entschieden hat) zu suchen).

### **zu Unterlage 5 - Lageplan**

#### **zu Blatt 3**

Durch den Umbau der AS 22 „Böblingen-Ost“ zum Vollanschluss wird zusätzlich eine Verbindung zwischen der Kreisstraße 1057 (in neuer Führung) und der Sindelfinger Gemeindestraße „Tilsiter Straße“ in nördlicher Richtung hergestellt. Nördlich des im vorliegenden Blatt 3 im Verlauf der Tilsiter Straße gekennzeichneten Endes der Baustrecke schließt eine Einmündung zum Parkplatz des Breuninger-Landes an, welche in der Zukunft aufgrund der veränderten Anbindung der Liegenschaft einen erheblichen Bedeutungswandel unterliegen kann und nach unserer Einschätzung wird (in der Verkehrsuntersuchung in Unterlage 22.1 im Plan Nr. 81 als Knoten „121“ bezeichnet).

Aus diesen Gründen tragen wir erhebliche Zweifel vor, ob

1. die Rechtsabbieger-Fahrspur auf der Abfahrtsrampe AS 22 „Böblingen-Ost“, Fahrtrichtung Singen, welche nach der Lageplandarstellung eine frei geführte Rechtsabbieger-Einfahrt in die Tilsiter Straße, Fahrtrichtung Nord, erhält,
2. die Fahrstreifen-Anzahl in der Verbindung zwischen der Tilsiter Straße außerhalb der Baustrecke und der Baustrecke

in Bezug auf die anschließende regional- und Metropolregional-räumlich ausstrahlende Einzelhandelsnutzung angemessen dimensioniert sind.

Aus unserer Sicht ist mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit zu befürchten, dass Verkehre sich aufgrund unzureichender Abnahme im nachfolgenden Netz in den Bereich der unter Ziffer 1 beschriebenen Abfahrtsrampe zurück stauen und in der Folge die Zugänglichkeit zu den beiden Linksabbieger-Fahrstreifen eingeschränkt wird.

Da der Abfluss nach Norden einen großen Einfluss auf die Akzeptanz dieser neuen Abfahrtsrampe und der dann nördlich anschließenden neuen Stadtzufahrt über die Querspange Böblingen/Sindelfingen nimmt, müssen wir deutlich unsere Erwartung vortragen, dass der Vorhabenträger hier ausreichend dimensionierte Anlagen schafft.

Mit Bezug zu der vorgenommenen Ermittlung der Dimensionierungsparameter für den straßenbaulichen Entwurf (Unterlage 22.1) müssen wir Vorbehalte in Bezug auf die Annahmen im nördlich anschließenden Gemeindestraßennetz der Stadt Sindelfingen vortragen, da wir – vom Vorhabenträger bei der Erarbeitung zur Abstimmung eingebunden – selbst erlebt haben, dass es schwierig war, von der Stadt Sindelfingen definitive Aussagen zu den bestehenden Überlegungen in Bezug auf die Übernahme des in nördliche Richtung abfließenden Verkehrs zu bewegen.

In Anbetracht der Bedeutung der neuen Vollanschlussstelle AS 22 „Böblingen-Ost“ für unser gesamtstädtisches Netz müssen wir – unabhängig von möglicherweise bestehenden Überlegungen zu kreuzungsrechtlich sich auswirkenden Kostenfolgen – darauf bestehen, dass der Vorhabenträger auf die zuständigen Straßenbaulastträger des unmittelbar angrenzenden Netzes einwirkt, so dass ggfs. in gemeinsamer Veranlassung neue Knoten so ausgeführt werden, dass die entstehenden Verkehre sicher abgewickelt werden.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, die Situation im Anschlussbereich der Abfahrtsrampe Nordseite der AS 22 „Böblingen-Ost“ und die Situation der Anbindung an die Sindelfinger Gemeindestraße „Tilsiter Straße“ noch einmal unter Abfrage der bei der Stadt Sindelfingen bestehenden Vorstellungen für die Veränderung des Anschlussnetzes zu prüfen und im Ergebnis mit mehr Reserven zu dimensionieren.

#### **zu Blatt 4**

- a) Auf Blatt 4 ist bei Km 535+545 ein so genanntes Havarie-Becken (Kasten mit Inschrift „HB 2“) dargestellt. Anhand der Lage im Bereich der Anböschung zum Kastenbauwerk der Überdeckelung ist uns unklar, wie dieses Bauwerk in die räumliche Gestalt der Überdeckelung eingebunden werden soll.

Da dieser Bereich in Zukunft in einem der zentralen Stadteingangs-Abschnitte liegt, legt die Stadt als Trägerin der Planungshoheit Wert darauf, in die Detailplanungen eingebunden zu sein und erwartet, dass aus der Positionierung keine unüberwindbaren Vorfestlegungen für die Gestaltung und Begrünung der Böschungsflächen entstehen.

Wir bitten darum, dass der Vorhabenträger zu einer ergänzenden Detaillierung der Planung in Abstimmung mit der Stadt verpflichtet wird.

- b) Die Leipziger Straße wird nach Herstellung des Lärmschutzüberdeckelung als normale Straße (vorher Brückenbauwerk) auf dem überschütteten Bauwerk wiederhergestellt. Im Lageplan sowie auch in den ergänzenden Unterlagen sind keine Angaben zu Längs- und Querneigung sowie zu entwässerungstechnischen Einrichtungen und deren Anschluss ausgeführt. Wir bitten um ergänzende Darstellung.

## zu Blatt 5

- a) Die Radverkehrsführung parallel zur Leibnizstraße (geplante Querspange Böblingen/Sindelfingen) wird als Zweirichtungsradweg, im südlichen Anschluss an die Straße geführt, zur Herstellung einer Verbindung an die Sindelfinger Straße an die südliche Rampe des Überführungsbauwerkes Sindelfinger-/Böblinger Straße herangeführt, biegt in der Folge in südliche Richtung parallel zu dieser Rampe ab und quert im Bereich des Anschlussknotens der Einmündung Verbindungsrampe –zur Leibnizstraße die Sindelfinger Straße.

Während die Führung des Radverkehrs in der Relation Sindelfinger Straße aus Sindelfingen kommend, linksabbiegend in Richtung Leibnizstraße eindeutig ist, bleibt diese in der Relation Leibnizstraße, auf die Sindelfinger Straße linkseinbiegend in Richtung Böblingen unklar. Hier ist die Führung eindeutig darzustellen.

- b) Gemäß der der uns im Entwurf vorliegenden „*Vereinbarung über die Maßnahmen zum Umbau der AS Böblingen-Sindelfingen, zur Erschließung des Flugfeldes Böblingen/Sindelfingen und zur Verbesserung des innerörtlichen Verkehrsflusses durch den Ausbau der Leibnizstraße zu einer A 81-parallelen Entlastungsstraße im Zuge des Ausbaus der A81 zwischen der AS Sindelfingen-Ost und der AS Böblingen-Hulb*“ (im Folgenden kurz Planungsvereinbarung A81/Querspange), eine Regelung zwischen dem Vorhabenträger, der Stadt Böblingen und dem Zweckverband Flugfeld Böblingen / Sindelfingen, soll die Zuständigkeit für die Planung des Anpassungsbereiches im Verlauf der Wolfgang-Brumme-Allee (L 1185; im südlichen Anschluss an den neu zu schaffenden Knoten Wolfgang-Brumme-Allee / Flugfeld-Allee / Querspange Ost, bezeichnet als Baustein „IV b“ in der vorgenannten Vereinbarung) bei Stadt und dem ZV Flugfeld Böblingen/Sindelfingen liegen (siehe Ziffer 3 Absatz 3 der Vereinbarung; Zuständigkeit in Abhängigkeit von der Planungshoheit).

Dieser Planungsbereich ist dementsprechend nur nachrichtlich aufzuführen und nicht farbig darzustellen.

## zu Blatt 6

- a) Der nachrichtlich dargestellte Knotenpunkt Flugfeldallee / Rampe Süd, der AS 23 „Böblingen/Sindelfingen“, im Rahmen der bereits erwähnten Planungsvereinbarung A81/Querspange als Baustein „IIIb“ abgegrenzt (Baulastträgerschaft Zweckverband Flugfeld Böblingen / Sindelfingen) entspricht nach unserer Kenntnis nicht mehr dem aktuell verfolgten Planungsstand. Auf Grundlage der Rückmeldung des Vorhabenträgers vom Oktober 2015 hat die Geschäftsstelle des Zweckverbandes nach unserer Kenntnis die Möglichkeiten zur abweichenden Realisierung eines weiteren plangleichen Knotenpunktes zur Anbindung des so genannten „Campus“-Areal bzw. des Festplatzes Böblingen/Sindelfingen geprüft und steht davor, entsprechend notwendige Gremienbeschlüsse zu erwirken.
- b) In diesem Zusammenhang ist noch einmal auf die aus unserer Sicht vor dem Hintergrund der aktuell maßgeblichen technischen Regelwerke unzureichende Querschnittsbreite im Bereich der Radverkehrs-/Fußverkehrsführung auf dem Kreuzungsbauwerk K 1073 („Calwer Straße“) und das Erfordernis, den Landkreis als verantwortlichen Baulastträger einzubinden, hinzuweisen (siehe Stellungnahme zu Unterlage 1, Ziffer 4.7.2).

## zu Blatt 7

In der südlichen Zufahrt zur Unterführung der Dornierstraße unter der A81 wechselt das Dachprofil der Straße in eine einseitige Querneigung der Straße. Der Nulldurchgang des Querneigungswechsels des westlichen Fahrstreifens liegt dabei nahe dem Nulldurchgang des Längsneigungswechsels. Zur Vermeidung von entwässerungstechnischen Problemen sind aus unserer Sicht die Gradienten und die Lage des Querneigungswechsels nochmals mit dem Ziel zu prüfen, eine mangelfreie Entwässerung sicher zu stellen.

## zu Unterlage 7 – Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen

### zu den Blättern 1-3 allgemein

Aus unserer Sicht ist der Prozess der Herleitung der Abgrenzung des Korridors, in dem die vom Vorhabenträger als beurteilungsnotwendig eingestuften Anlagen liegen, nicht ausreichend dokumentiert (weder in Anlage 7 noch innerhalb der Anlage 17.1) und kann insoweit weder nachvollzogen noch überprüft werden.

Wir bitten darum, dass der Vorhabenträger nachvollziehbar dokumentiert, nach welchen Kriterien er den Untersuchungsraum-Korridor abgegrenzt hat und wie er ermittelt hat, welche Gebäude grundsätzlich schutzwürdig sind oder nicht. Diese Dokumentation muss dabei aus unserer Sicht dem Anspruch genügen, dass Dritte das Vorgehen dabei nachvollziehen und auf Plausibilität prüfen.

### zu Blatt 2

Konkret zeigt sich das mit allgemeinem Bezug Vorgenannte mit Blick auf Blatt 2 an verschiedenen Stellen. Dabei ist uns unklar, aus welchen Gründen einzelne bauliche Anlagen als grundsätzlich schutzbedürftig eingestuft und in der Folge in die Prüfung einbezogen wurden und andere nicht.

Dies betrifft aus unserer Sicht beispielsweise:

- Unterschiedliche Bewertung der Gebäude Silberweg 21 und Silberweg 18 bzw. 18/1 (südlich anschließender Gebäudeteil, im Lageplan Unterlage 7, Blatt 2 ohne Hausnummer dargestellt). Das Gebäude Silberweg 18/1 beherbergt immerhin einen Bewegungsgarten.
- Unterschiedliche Bewertung der Gebäude Sindelfinger Straße 49 und 58.
- Die sehr pauschale und nicht nachvollziehbare Bewertung der (grundsätzlichen) Schutzbedürftigkeit der Einzelanlagen im Bereich der Landesliegenschaft ehem. Wildermuth-Kaserne im Vergleich zum Verwaltungsgebäude Wolfgang-Brumme-Allee 66 (viele Anlagen enthalten die gleiche Nutzung – nämlich Büronutzung). Ebenso nicht verständlich ist die gewählte Einstufung von Anlagen im Bereich der Heizzentrale der Landesliegenschaft.
- Die Abgrenzung des Untersuchungskorridors in Bezug auf die Gebäude Silberweg 7-13, Jägerstraße 41-47 und Harbigstraße 34 und 36 (alle nicht einbezogen, Vergleich zum Einbezug des Gebäudes Jahnstraße 78).

Aus unserer Sicht zeigen diese Beispiele auf, dass die Abgrenzung der als schutzbedürftig eingestuften baulichen Anlagen generell zu überprüfen und der Einbezug bzw. der Ausschluss von Anlagen nachvollziehbar abzuleiten und dokumentiert zu begründen ist. Wir bitten darum, dass Vorhabenträger einen solchen Nachweis ergänzend führt.

### **zu Blatt 3**

Die grafisch dokumentierte Unterscheidung von grundsätzlich schutzbedürftigen bzw. nicht schutzbedürftigen Neben- und Hauptgebäuden kann mit Bezug zum Gewerbegebiet Hulb nicht nachvollzogen werden. Bei einer solchen Unterscheidung ist in unserem Verständnis von dem Grundsatz auszugehen, dass es ist dort gut möglich, dass sich grundsätzlich schutzwürdige Büroarbeitsplätze in Gebäudeteilen befinden, die beispielsweise nach der Katasterdarstellung durch waagrechte Schraffur gekennzeichnet sind.

Aus Sicht der Stadt muss der Vorhabenträger differenziert prüfen, in welchen Gebäudeteilen sich schutzbedürftige (Teil-)Nutzungen befinden. Das Ergebnis einer solchen Prüfung muss Grundlage für die Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen bilden.

Wir bitten den Vorhabenträger, diesen Prüfvorgang ergänzend zu dokumentieren.

### **zu Unterlage 8 - Entwässerungsmaßnahmen**

#### **zu Unterlage 8.1, Blatt 7 und 8**

Im Bereich der Darstellung der Verdolung des Hulbgrabens fehlt eine klare Darstellung, die die vermutete zusätzliche Überdeckung erkennbar macht. Wir bitten den Vorhabenträger um Ergänzung einer entsprechenden Darstellung, die die Überdeckung nachvollziehbar macht.

Soweit es im Bereich der Verdolung des Hulbgrabens tatsächlich zu einer zusätzlichen Überdeckung kommt, ist aus unserer Sicht ergänzend die entstehende Druckauflast nachzuweisen und der Beweis zu führen, dass die Verdolung dadurch keinen Schaden nehmen kann.

### **zu Unterlage 9 - Landschaftspflegerische Maßnahmen**

#### **zu Unterlage 9.2, Blätter 2 und 2a**

Die vom Vorhabenträger in der Darstellung auf den Blättern 2 und 2a vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen wirken sich räumlich sehr weitgehend in Bereiche aus, die in die bevorstehende Umgestaltung durch den Landkreis Böblingen zur Neuordnung des Kreisstraßennetzes einbezogen sind.

Dies zeigt sich beispielsweise auf dem Lageplan 2a, bei dem auf eine Darstellung des Bestands zurückgegriffen wurde, die bereits seit 2015 nicht mehr zutrifft. Mittlerweile wurde der Anschluss der Kreisstraße 1055 im Umfeld des so genannten Thermalbad-Knotens (an die Kreisstraße 1057) aufgehoben und durch einen Anschluss an Anlagenteile der heutigen Anschlussrampe der AS „Böblingen-Ost“ ersetzt.

Hier ist aus Sicht der Stadt eine Abstimmung mit dem Landkreis erforderlich, die einerseits sicherstellt, dass sich aus den geplanten Maßnahmen keine Erschwernis für die Landkreis-Planungen ergibt und andererseits klärt, ob die vom Vorhabenträger zum Ansatz gebrachten Entsiegelungen (von Verkehrsflächen der abgehängten Kreisstraße) nicht im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen für die Landkreisplanungen ebenso zum Ansatz kommen oder zu einem späteren Zeitpunkt zum Ansatz kommen sollen.

Weiterhin ist sicherzustellen, dass von den räumlich abgegrenzten Maßnahmenflächen nicht Flächen des heute unter Verkehr stehenden Anschlusses der Kreisstraße 1055 an die Anlagenteile der Abfahrtsrampe an der Anschlussstelle „Böblingen Ost“ räumlich überlagert werden.



Wir bitten den Vorhabenträger, diese Sachverhalte mit der Landkreisverwaltung ergänzend abzustimmen und das Ergebnis in einer aktualisierten Darstellung auf Grundlage der Darstellung des aktuellen Bestands der Straßenanlagen zu dokumentieren.

### **zu Unterlage 9.2, Blatt 3**

Es bestehen für uns Zweifel, ob die Abgrenzung der Maßnahmenfläche im südlichen Anschluss an die A 81-Trasse (zwischen ca. Km 592+550 und dem rechten Blattrand des Blattes 3 bei ca. km 593+275) mit den planerischen Überlegungen des Landkreises zum Aus-/Umbau der Strecke der neuen Führung Kreisstraße 1055 inkl. der Einmündungen Friedrich-Gerstlacher-Straße / Leibnizstraße (Teil Sindelfingen) abgestimmt sind.

Die Zweifel umfassen die Frage, ob nach den Darstellungen nicht vorgesehen ist, Oberboden auf Flächen aufzutragen bzw. diese zu bepflanzen, die teilweise im zeitlichen Anschluss für den Ausbau der neuen Führung der Kreisstraße 1055 in Anspruch genommen werden soll und muss.

Wir regen hier eine verbindliche Abstimmung mit der Landkreisverwaltung und eine anschließend folgende Überprüfung der Darstellungen auf dem Blatt 3 und in der Bilanzierung des Eingriffs/Ausgleichs an.

### **zu Unterlage 9.2, Maßnahmepläne Blatt 5**

Im Bereich des bestehenden Südohrs der AS 23 „Böblingen/Sindelfingen“ sind so genannte Tabuflächen (keine Betretung/keine Inanspruchnahme) dargestellt. Die Bedeutung dieser Aussagen für die zukünftige Entwicklung ist uns unklar bzw. wirft die Vermutung auf, dass sich Nutzungskonflikte in Bezug zu den seit Anfang der 2000er Jahre bestehenden städtebaulichen Vorstellungen zur Entwicklung des Flugfeldes ergeben können.

Die durch diese Schutzflächen-Aussage betroffenen Flächen werden nach unserem Verständnis doch nach Rückbau der Verkehrsanlagen an den Zweckverband Flugfeld Böblingen/Sindelfingen entsprechend der bereits ausgehandelten Grundstückstauschregelungen für die städtebauliche Entwicklung übertragen und stehen insoweit keinesfalls dauerhaft für landschaftspflegerische Maßnahmen innerhalb des hier vorliegenden Vorhabens zur Verfügung.

In diesem Kontext erscheint es zusätzlich erforderlich zu prüfen, ob es fachlich zutreffend ist, die angesetzten Entsiegelungen in die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz einfließen zu lassen, da ja diese Flächen nicht dauerhaft entsiegelt werden, sondern nach Übertrag baulich genutzt werden.

Wir sehen hier die Belange des Zweckverbandes Flugfeld Böblingen/Sindelfingen berührt und bitten den Vorhabenträger um verbindliche Abstimmung dieser Sachverhalte mit der Geschäftsstelle des Verbandes. Dabei sind die Aussagen der teilweise zwar noch im Verfahren befindlichen aber durch Gremienbeschlüsse in ihrer Zielsetzung fixierten städtebaulichen Planungen (Bebauungsplanung und zugrunde liegender städtebaulicher Entwurf) sowie die verbindlichen Grundstückstausch-Regelungen zu beachten.

### **zu Unterlage 9.3, Maßnahmenblatt zu A11 (Herstellung Durchgängigkeit namenloser Bach)**

Aus unserer Sicht muss für die Maßnahme nicht nur die vorhandene Darstellung der Lage (siehe Unterlage. 9.2 Blatt 1) vorliegen, sondern analog zu den anderen landschaftspflegerischen Maßnahmen vor allem auch Darstellungen, aus denen in einer Planungstiefe des Vorentwurfs Aussagen zu den Ein- und Ausläufen aus der Verdolung sowie zu den räumlich anschließenden offenen Bereichen zu entnehmen sind.

Wir bitten den Vorhabenträger, solche Unterlagen zur Herstellung einer Beurteilungsmöglichkeit in Bezug auf die Maßnahme A11 zu ergänzen.

#### **zu Unterlage 9. Maßnahmenblatt zu A12 (Pflege Biotop Entensee)**

Die vom Vorhabenträger gewählte Darstellung der Maßnahme beschränkt sich bei der räumlichen Abgrenzung des Biotops auf die Übernahme der Biotopgrenzlinien nach Landesbiotopkartierung. Die tatsächliche Biotopfläche vor Ort ist aus unserer Sicht deutlich größer. Wir bitten den Vorhabenträger, die zusammenhängende Fläche des Biotops auf Grundlage der uns bekannten räumlichen Abgrenzung bei der Beschreibung der Maßnahme A12 zu ergänzen, da unserer Auffassung nach keine Teilflächen gepflegt werden können. Weiterhin bitten wir den Vorhabenträger die Maßnahme um die Erstellung eines Pflegeplanes zu ergänzen, wie dies nach unserer Wahrnehmung ursprünglich mit dem Vorhabenträger vereinbart war.

#### **zu Unterlage 9.3, Maßnahmenblatt zu A13 (Umwandlung von Acker in Grünland)**

Wir weisen darauf hin, dass der der Ausgleichsmaßnahme mit der Bezeichnung „A13“ zugewiesene Konflikt mit der Bezeichnung „2 E3“ nach unserem Verständnis nur eine Flächenbetroffenheit von rund 0,65 ha ergibt, während die Flächeninanspruchnahme für die der Ausgleichsmaßnahme A 13 jedoch abweichend mit 1,74 ha bemessen wird.

Da durch die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen bei den in unserem Raum vorliegenden Nutzungskonkurrenzen auch erhebliche Konflikte ausgelöst werden, regen wir gegenüber dem Vorhabenträger an, die Ausgleichsmaßnahme A13 in Bezug auf das Maß der Flächeninanspruchnahme zu reduzieren.

#### **zu Unterlage 10 - Grunderwerb**

##### **zu den Blättern 4 und 5**

1. Als Planungsträger des städtischen Straßenbauvorhabens „Querspange Böblingen/Sindelfingen“ stellen wir fest, dass im Bereich der Ausbaugrenzen des vorliegenden Vorhabens an der Schnittstelle zu den Ausbaugrenzen unseres Vorhabens auf Grundlage der Unterlage 10, dort in den Blättern 4 und 5, die Abgrenzung der Teilflächen, die aus den Flurstücken in diesem Schnittstellenbereich temporär bzw. dauerhaft in Anspruch genommen werden sollen (betrifft die Strecke der ausgebauten A81 zwischen Km 593+175 und Km 595+475) nicht sicher durchführbar ist (betrifft Flurstücke 2008, 2008/1, und 2003/4).

Das gleiche Problem bestand in Bezug auf die Beurteilung der (westlichen) Abgrenzung der in ihrer Lage verschobenen Sindelfinger Straße. Da die Stadt hier in Beziehung zur Fa. DIBAG Industriebau AG Erwerbsoptionen für notwendige Flächen vertraglich fixiert hat, liegt eine widerspruchsfreie Abgrenzung des Ausbaivorhabens zu den aktuellen Abgrenzungen des kommunalen Straßenbauprojektes „Querspange Böblingen/Sindelfingen nach unserer Auffassung auch im Interesse des Vorhabensträgers.

Diese Problematik der Beurteilung entsteht dadurch, dass der Vorhabenträger für die Vornahme der Abgrenzung auf einen Planungsstand für das Straßenbauvorhaben zurückgegriffen hat, welcher sich – in Kenntnis des Vorhabensträgers – seit 2015 in Aktualisierung befindet.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, die mittlerweile als Arbeitsstand „Vor Abnahme“ vorliegenden Planungsaussagen für das städtische Straßenbauprojekt in seine Planunter-

lagen aufzunehmen und insoweit die Beurteilung einer widerspruchsfreien Grenze möglich zu machen.

## **zu Unterlage 11 - Regelungsverzeichnis**

### **zu Unterlage 11 allgemein**

Der Vorhabenträger weist in Unterlage 11, lfd. Nr. 0/0 zu Recht daraufhin, dass sich Überschneidungen zwischen den zahlreichen Einzelregelungen, die in der Unterlage dokumentiert sind, und den verschiedenen öffentlich-rechtlichen Vertragsregelungen ergeben.

Diese Situation ist aber nicht ideal, da der Vorhabenträger im Folgenden wiederholt in unterschiedlicher Art und Weise auf den Unterlagen nicht beigefügten Entwurf der bereits im Zusammenhang mit den Anregungen zu Unterlage 5, Blatt 5 erwähnten Planungsvereinbarung A81/Querspange oder auf andere Vereinbarungen verweist und somit die abschließende Regelung unklar bleibt bzw. unklar ist, ob und inwieweit die Aussage aus den Antragsunterlagen mit den Regelungen der Verträge korreliert.

Die teilweise in der Unterlage getroffenen Aussagen legen den Schluss nahe, dass in den Formulierungen zu Kostenaufteilungs-Regelungen in den o.g. öffentlich-rechtlichen Verträgen ergänzende Klarstellungen zur Abgrenzung der Bestandteile der so genannten Bausteine notwendig sind.

Nach Durchsicht der Regelungs-Vorschläge fällt insgesamt auf, dass der Vorhabenträger nicht die erforderliche Unterscheidung zwischen

1. Stadtwerke Böblingen GmbH & Co. KG (SWBB), Wolfgang-Brumme-Allee 32, 71032 Böblingen
2. Eigenbetrieb Stadtentwässerung Böblingen (SEBB), Wolfgang-Brumme-Allee 32, 71032 Böblingen
3. FTG Fernwärmehtransportgesellschaft mbH, Wolfgang-Brumme-Allee 32, 71032 Böblingen vorgenommen hat. Hier ist eine Unterscheidung in Bezug auf die Zuordnung von Kostentragungspflichten erforderlich (bspw. lfd. Nr. 5/115 nicht korrekt zugeordnet).

### **zu lfd. Nr. 0/1**

Da der Umfang für die unter lfd. Nr. 0/1 beschriebene Maßnahme „Provisorische Verkehrsführung“ nicht in den Unterlagen nachvollziehbar dokumentiert wird, ist unklar welchen Umfang die in der Unterlage 11 beschriebene Kostentragungspflicht umfasst.

Wir erwarten, dass der Vorhabensträger bei der Verschiebung der Fahrbahnen zur provisorischen Verkehrsführung nach Norden eine ersatzweise Schallschutzmaßnahme (für die wegfallende Wall-/Wandanlage im südlichen Anschluss an die heutige A81-Trasse) errichtet, deren Errichtung und nach Abschluss Demontage dann Bestandteil seiner Kostentragungspflichten ist.

### **zu lfd. Nr. 3-4/61**

Wir nehmen positiv zur Kenntnis, dass der Vorhabenträger entsprechend der politischen Einigung von 2009 klargestellt, dass er sowohl Investitions- und Unterhaltskostenträger für das Überdeckelungsbauwerk ist.

Bei den Beiträgen des Landes und der kommunalen Partner handelt es sich um freiwillige geleistete Beiträge, die Unterhaltspflicht verbleibt vollständig beim Vorhabenträger. Somit ist auch klargestellt, dass teilweise seit 2009 von verschiedenen Seiten der Öffentlichkeit empfundene Unsicherheiten in Bezug auf die Regelungen ohne Grundlage waren.

**zu lfd. Nr. 4-5/62**

Die hier angesprochene Kostentragung soll aus unserer Sicht abschließend in der vor Abschluss stehenden Planungsvereinbarung A81/Querspange geregelt werden, dort in Bezug auf den so genannten „Baustein VII“.

In Abweichung zu den aktuell verhandelten Regelungsformulierungen (hier einschlägig die Ziffern 2.7 und 5.7) erscheint es uns notwendig, auf Grundlage der nunmehr vorliegenden aktualisierten Stände der straßenbaulichen Planungen „Ausbau A81“ und „Querspange Böblingen / Sindelfingen“ im Zuge des hier vorliegenden Verfahrens verbindlich zu klären, an welchem Punkt der Strecke der Leibnizstraße der Umstand tatsächlich vorliegt, dass von der nach Süden verschobenen Leibnizstraße ein Übergang in die Bestandsstrecke (der Leibnizstraße) *„bautechnisch und straßenplanerisch möglich wäre“* (vgl. die Formulierung in Ziffer 2.7).

Dieser zu ermittelnde Punkt ist aus unserer Sicht verbindlich für die Straßenanlage als auch verbindlich für die in ihrem unterirdischen Bauraum geführte zentrale Entwässerungsanlage des Eigenbetriebs der Stadt Stadtentwässerung Böblingen (kurz: SEBB) zu bestimmen (vgl. hierzu auch unsere noch folgende Stellungnahme zu lfd. Nr. 4/75).

Auf Grundlage dieser ergänzenden Ermittlungen ist die Kostentragungsregelung der Ziffer 5.7 des Entwurfs der o.g. Planungsvereinbarung A81/Querspange zu präzisieren. Aus unserer Sicht bietet sich sogar die Aufteilung in unterschiedliche Bausteine an, da somit eine klarere Regelung getroffen werden kann.

Wir sehen hier ergänzenden Klärungsbedarf ggü. dem Vorhabenträger, der vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens im Einvernehmen mit unserem Haus bzw. dem Zweckverband Flughafen Böblingen/Sindelfingen abgeschlossen sein muss.

**zu lfd. Nr. 4/68**

Wir verweisen auf unsere Stellungnahme zu Unterlage 1, Ziffer 4.7.2 in Bezug auf unsere Erwartung, dass der Vorhabenträger Ersatzführungen für den Busverkehr (als Lösung für die Zeit der Sperrung des Brückenbauwerks „Leipziger Straße“) im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger Landkreis Böblingen und den mitfinanzierenden Städten plant und die betrieblich ggfs. anfallenden Mehrkosten vollständig ersetzt.

**zu lfd. Nr. 4-5/74**

Auch dieser Sachverhalt soll nach unserer Auffassung abschließend in der bereits mehrfach angesprochenen Planungsvereinbarung A81/Querspange geregelt sein.

Die Versetzung der Straßenbeleuchtung ist nach unserem Verständnis generell ein Bestandteil der Maßnahmen, die über die so genannten Bausteine voneinander räumlich und funktional abgegrenzt werden. Insoweit eröffnet die Formulierung unter der lfd. Nr. 4-5/74 die Unklarheit, ob mit ihr Widersprüche zu den angestrebten Regelungen der Planungsvereinbarung verbunden sind.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, den Entwurf der Planungsvereinbarung mit den getroffenen Aussagen in Unterlage 11 abzugleichen und entsprechende Klärungen herbeizuführen, so dass vor Abschluss des Verfahrens eine eindeutige und von allen drei Seiten akzeptierte Regelung vorliegt.

**zu lfd. Nr. 4-5/75**

Eigentümer und Unterhaltspflichtiger des Abwassersystems in Böblingen ist der Eigenbetrieb Stadtentwässerung Böblingen (SEBB) und nicht die Stadtwerke Böblingen. Wir erwarten vom Vorhabenträger, dass er alle Änderungen am städtischen Kanalsystem nach den

allgemein anerkannten Regeln der Technik plant und durchführt und dass diese in Absprache mit der Stadtentwässerung Böblingen (SEBB) erfolgen.

Die mit dieser Maßnahme in Bezug auf die Finanzierung in Zusammenhang stehenden Sachverhalt sollen auch alle abschließend in der Planungsvereinbarung A81/ Querspange geregelt sein; aktuell finden sich hier abschließende Formulierungen unter Ziffer 2.7 (zur Abgrenzung der Maßnahme) und Ziffer 5.7 (zur Kostentragung). Die getroffene Formulierung unter der lfd. Nr. 4-5/75 eröffnen Unklarheiten, ob mit ihr Widersprüche zu den angestrebten Regelungen der Planungsvereinbarung verbunden sind.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, den Entwurf der Planungsvereinbarung mit den getroffenen Aussagen in Unterlage 11 abzugleichen und entsprechende Klärungen herbeizuführen, so dass vor Abschluss des Verfahrens eine eindeutige und von allen drei Seiten akzeptierte Regelung vorliegt.

#### **zu lfd. Nr. 5/80**

Entgegen der Formulierung unter lfd. Nr. 5/80 enthält die o.g. Planungsvereinbarung A81/ Querspange keine ausreichenden Inhalte zur Frage des Rückbaus der in der veränderten Anbindung der Leibnizstraße an die Sindelfinger Straße nutzlosen, heute bestehenden östlichen Rampe (vgl. Regelung unter Ziffer 5.6). Der Rückbau dieser Verkehrsanlagen ist aus unserer Sicht aber untrennbarer Bestandteil der Maßnahme, die unter Baustein „VI a“ abgegrenzt ist. In Bezug auf diesen Punkt sind die Formulierungen der Planungsvereinbarung A81/ Querspange unter Ziffer 2.6 nachzubessern.

Kostenträger ist nach Regelung 5.6 der Vorhabenträger.

Es ist für uns verwunderlich, warum der Vorhabenträger an dieser Stelle der Unterlage 11 eine konkrete Aussage vermeidet und auf eine externe Regelung verweist. Wir erwarten vom Vorhabenträger, dass zwischen den Antragsunterlagen und den einvernehmlich verhandelten Vertragsinhalten uneingeschränkte Korrelation besteht.

In diesem Sinne fordern wir den Vorhabenträger auf, den Entwurf der Planungsvereinbarung mit den getroffenen Aussagen in Unterlage 11 abzugleichen und entsprechende Klärungen herbeizuführen, so dass vor Abschluss des Verfahrens eine eindeutige und von beiden Seiten akzeptierte Regelung vorliegt.

#### **zu lfd. Nr. 5/83**

Für die unter der lfd. Nr. 5/83 angesprochene Parkplatzanlage liegt ebenfalls eine unklare Situation vor: In großen Teilen ist der Rückbau des Parkplatzes Bestandteil der Maßnahme, die in o.g. Planungsvereinbarung A81/ Querspange im so genannten Baustein „VIII“ abgegrenzt ist (wird durch die nach Süden verlagerte Leibnizstraße räumlich überlagert).

Der Rückbau der darüber hinaus verbleibenden Anlagenteile im nördlichen Anschluss (betrifft eher die Zufahrt von der heute bestehenden östlichen Rampe und die den Parkplatz umgebenden Grünflächen) ist – so wie die angesprochene östliche Rampe an sich – als untrennbarer Bestandteil der Maßnahme anzusehen, die in o.g. Planungsvereinbarung A81/ Querspange unter Baustein „VI a“ abgegrenzt ist.

Auch in Bezug auf diesen Punkt sind die Formulierungen der Planungsvereinbarung A81/ Querspange unter Ziffer 2.6 nachzubessern.

Kostenträger ist nach Regelung 5.6 der Vorhabenträger.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, den Entwurf der Planungsvereinbarung mit den getroffenen Aussagen in Unterlage 11 abzugleichen und entsprechende Klärungen herbeizuführen, so dass vor Abschluss des Verfahrens eine eindeutige und von beiden Seiten akzeptierte Regelung vorliegt.

**zu lfd. Nr. 5/85**

Im Zusammenhang zu unserer Stellungnahme zu den lfd. Nummern 5/80 und 5/83 ist klarzustellen, dass der in der Formulierung zur lfd. Nummer 5/85 nicht erwähnte Rückbau der bestehenden östlichen Rampe Bestandteil der Maßnahme der Verlegung der Sindelfinger Straße in östlicher Richtung ist, da diese Verlegung die vorrangige Ursache für die Anpassung der Anbindung zwischen Sindelfinger Straße und Leibnizstraße darstellt.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, die Formulierungen der Ziffern 2.6 i.V.m. Ziffer 5.6 der Planungsvereinbarung A81/ Querspange in einer Art und Weise klarstellend nachzubessern, so dass die Finanzierung der Rückbaukosten vollständig dem Vorhabenträger als untrennbarer Bestandteil der Maßnahme des Bausteins „VI a“ zuordnet wird.

**zu lfd. Nr. 5/86**

Es ist unklar, was der Vorhabenträger mit seiner Darstellung unter lfd. Nummer 5/86 meint, wenn er ausführt, dass östlich der Sindelfinger Straße ein „zusätzlicher Geh-/ Radweg“ angelegt würde.

Entlang der Sindelfinger Straße existieren heute beidseitig angeordnete, im Ein-Richtungs-Verkehr genutzte Anlagen. Im Bereich der Leibnizstraße ist die Führung aktuell an der südlichen Seite im Gegenrichtungsverkehr organisiert.

Nunmehr werden im Zuge der notwendigen Verlegung der Sindelfinger Straße nach Osten und der daraus folgenden Neugestaltung der Anbindung an die Leibnizstraße Verbindungen in allen erforderlichen Verkehrsbeziehungen geschaffen.

Die vom Vorhabenträger mit seinen Formulierungen mutmaßlich angesprochene Fläche am östlichen Rand der neuen Führung der Sindelfinger Straße ist somit verkehrlich erforderlich, um eine Verbindung für die Radverkehrsführung aus Sindelfingen entlang der Route Böblinger-/Sindelfinger Straße kommend in Richtung Leibnizstraße, Fahrtrichtung Ost zu schaffen. Hier wird insoweit nichts Zusätzliches geschaffen, sondern nur bestehende Verkehrsbeziehungen im Rahmen der neu geschaffenen Anlagen gesichert.

Die Kostentragung sollte abschließend in der Planungsvereinbarung A81/ Querspange geregelt sein; die Regelungen der Ziffern 2.6 und 5.6 sind hier aus unserer Sicht maßgeblich.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, die Darstellungen unter der lfd. Nummer 5/86 entsprechend anzupassen.

**zu lfd. Nr. 5/88**

Wir bitten den Vorhabenträger, hierzu eine abschließende und verbindliche Abstimmung zwischen ihm und der Stadtwerke Böblingen GmbH & Co. KG (SWBB) bzw. der Stadtentwässerung Böblingen (SEBB) zu gewährleisten.

**zu den lfd. Nummern 5/100, 5/101 und 5/103**

Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens ist aus unserer Sicht abschließend zu klären, ob die Veranlassung zur Neuerrichtung des angesprochenen Überführungsbauwerks der Rankbachbahn wirklich nur gemeinsam beim Vorhabenträger bzw. bei der Stadt Böblingen liegt.

Bei dieser Prüfung ist in Kalkül zu ziehen, dass möglicherweise seitens der ebenfalls in Beziehung zum Bauwerk stehenden Baulastträger DB Netz AG (Baulastträger der Schienenstrecke) oder der Stadt Sindelfingen (Baulastträger der überquerten IBM-Straße) ebenfalls Sachverhalte bestehen können, nach denen diese Baulastträger verpflichtet gewesen wären eine Veränderung zu verlangen.

Bei der Beurteilung ist in unserem Verständnis die Frage zu beantworten, ob diese weiteren Baulastträger mit Bezug zu ihren Bestandsanlagen auf Grundlage des aktuellen Standes der Technik auch aufgefordert sind bzw. bei einer erfolgten Beurteilung waren, Änderungen an ihren Anlagen zur Aufhebung von Abweichungen zum Stand der Technik zu verlangen. In einem solchen Fall entstünde aus unserer Sicht eine mehrfach getragene, gemeinsame Veranlassung und die betroffenen Straßenbaulastträger wären entsprechend der kreuzungsrechtlichen Regelungen zu beteiligen.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, innerhalb des Verfahrens das Vorliegen solcher weiteren Veranlassungen zu prüfen und – soweit vorliegend – eine kreuzungsrechtlich bedingte Mitbeteiligung einzufordern. Soweit eine solche Mitbeteiligungspflicht vorliegt fordern wir den Vorhabenträger auf, die entsprechenden Regelungen in der Planungsvereinbarung A81/ Querspange ebenfalls anzupassen.

#### **zu lfd. Nr. 5/102**

Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger des Abwassersystems in Böblingen ist der Eigenbetrieb Stadtentwässerung Böblingen (SEBB) und nicht die Stadtwerke Böblingen GmbH & Co. KG (SWBB).

Wir erwarten vom Vorhabenträger, dass er alle Änderungen am städtischen Kanalsystem nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik plant und durchführt und dass diese in Absprache mit der Stadtentwässerung Böblingen (SEBB) erfolgen.

Der unter der laufenden Nummer 5/102 angesprochene Sachverhalt soll in Bezug auf die Frage der finanziellen Zuständigkeiten aus unserer Sicht abschließend in der Planungsvereinbarung A81/ Querspange in Bezug auf die Abgrenzung der Zuständigkeiten geklärt sein.

Nach unserem Verständnis fällt die Verlegung der angesprochenen Leitungsführung im östlich Anschluss an die bestehende Kreuzung unter der Bahnanlage vollständig in die Zuständigkeit des Vorhabenträgers (als explizit erwähnten Bestandteil des Bausteins „VII“; siehe Ziffer 2.7). Die Verlegung im westlichen Anschluss an die Kreuzung der Bahnbetriebsanlage der Rankbachbahn fällt dagegen in die Zuständigkeit der Stadt (als Bestandteil des Bausteins „Querspange Ost“).

Wir fordern den Vorhabenträger auf, die Formulierungen unter der lfd. Nummer 5/102 entsprechend klarstellend anzupassen.

#### **zu lfd. Nr. 5/108**

Es ist uns unklar, welche „gem. Vereinbarung“ der Vorhabenträger im Zusammenhang der Darstellungen zu lfd. Nr. 5/108 anspricht. Die bereits erwähnte Planungsvereinbarung A81/ Querspange leistet nämlich keine detaillierte Abgrenzung der Zuständigkeiten für den Abriss von Bestandsanlagen auf dem Gelände des ZV Technische Betriebsdienste Böblingen/ Sindelfingen, sondern grenzt vielmehr die straßenbaulichen Maßnahmen mit Blick auf die Zielanlagen ab (siehe Ziffer 2.3). Eine genaue Überprüfung der Kausalität, für welchen Realisierungsschritt des Straßenbaus der Abbruch welcher Anlage erforderlich wird, erfolgt dabei nicht.

Festzustellen ist aber, dass sich auf dem Gelände des ZV Technische Betriebsdienste Böblingen/Sindelfingen Anlagen befinden, welche zukünftig räumlich teilweise von der ausgebauten A81 bzw. teilweise von der in der zeitlichen Folge hergestellten Querspange Böblingen/Sindelfingen überdeckt werden.

Soweit der Vorhabenträger für die zeitlich vorlaufende Realisierung seines Vorhabens Anlagen des ZV Technische Betriebsdienste Böblingen/Sindelfingen beseitigen muss,

so erwarten wir, dass er die entsprechenden Flächen erwirbt und für den Entfall der Anlagen entschädigt. Dabei ist aus unserer Sicht unerheblich, ob durch den vorhabensbedingten Eingriff die Anlagen des ZV räumlich nur teilweise betroffen wären; da ein teilweise Abbruch eine funktional nicht nutzbare Anlage hinterlassen würde, sind diese Sachverhalte im Verhältnis Vorhabenträger und Eigentümer direkt zu klären.

**zu lfd.-Nr. 5/115**

Eigentümer und Unterhaltspflichtiger des Abwassersystems in Böblingen ist der Eigenbetrieb Stadtentwässerung Böblingen (SEBB) und nicht die Stadtwerke Böblingen GmbH & Co. KG (SWBB).

**zu lfd. Nr. 5/119**

Die Darstellungen unter lfd. Nr. 5/119 decken sich aus unserer Sicht nicht vollumfänglich mit den Regelungen der Planungsvereinbarung A81/ Querspange, die nicht ohne Grund eine Unterteilung der Anpassung der L 1185, Wolfgang-Brumme-Allee, in drei Bausteine vornimmt (siehe Ziffer 2.4) und die Planungs-, Realisierungs- und Finanzierungszuständigkeit an verschiedene Träger zuweist.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, den Entwurf der Planungsvereinbarung mit den getroffenen Aussagen in Unterlage 11 abzugleichen und entsprechende Klärungen herbeizuführen, so dass vor Abschluss des Verfahrens eine eindeutige und von allen drei Seiten akzeptierte Regelung vorliegt.

**zu lfd. Nr. 5/121**

Der angesprochene räumliche Bereich ist Bestandteil des Bausteins „II“ der bereits angesprochenen Planungsvereinbarung A81/ Querspange (siehe Regelungen Ziffern 2.2 und 5.2). Auch hier sollten keine Abweichungen zwischen den Darstellungen in Unterlage 11 und den Regelungen der Vereinbarung vorliegen.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, den Entwurf der Planungsvereinbarung mit den getroffenen Aussagen in Unterlage 11 abzugleichen und entsprechende Klärungen herbeizuführen, so dass vor Abschluss des Verfahrens eine eindeutige und von allen drei Seiten akzeptierte Regelung vorliegt.

**zu lfd.-Nr. 5/120**

Eigentümer und Unterhaltspflichtiger des Abwassersystems in Böblingen ist der Eigenbetrieb Stadtentwässerung Böblingen (SEBB) und nicht die Stadtwerke Böblingen GmbH & Co. KG (SWBB).

Wir erwarten vom Vorhabenträger, dass er alle Änderungen am städtischen Kanalsystem nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik plant und durchführt und dass diese in Absprache mit der Stadtentwässerung Böblingen (SEBB) erfolgen.

**zu lfd. Nr. 5/121**

Der angesprochene räumliche Bereich ist Bestandteil des Bausteins „II“ der Planungsvereinbarung A81/ Querspange (siehe Regelungen Ziffern 2.2 und 5.2). Auch hier sollten keine Abweichungen zwischen den Darstellungen in Unterlage 11 und den Regelungen der Vereinbarung vorliegen.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, den Entwurf der Planungsvereinbarung mit den getroffenen Aussagen in Unterlage 11 abzugleichen und entsprechende Klärungen herbeizuführen, so dass vor Abschluss des Verfahrens eine eindeutige und von allen drei Seiten akzeptierte Regelung vorliegt.



**zu lfd. Nr. 5/128**

Die unter der lfd. Nr. 5/128 angesprochene Verlegung der Straßenbeleuchtung im Zuge der Wolfgang-Brumme-Allee kann in Bezug auf ihre Lage und räumliche Abgrenzung nicht zweifelsfrei identifiziert werden.

Auch hierzu gilt aus unserer Sicht aber ganz grundsätzlich, dass Widersprüche zu den Regelungen der Planungsvereinbarung A81/ Querspange vermieden werden müssen. Insoweit sehen wir einen Abklärungsbedarf in Bezug auf die Abgrenzungen der Bausteine „IV a“, „IV b“ und „IV c“, die alle drei Straßenanlagenteile aus dem Verlauf der Wolfgang-Brumme-Allee einschließen und insoweit auch die jeweilige Straßenbeleuchtung mit einschließen sollten.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, den Entwurf der Planungsvereinbarung mit den getroffenen Aussagen in Unterlage 11 abzugleichen und entsprechende Klärungen herbeizuführen, so dass vor Abschluss des Verfahrens eine eindeutige und von allen drei Seiten akzeptierte Regelung vorliegt.

**zu lfd. Nr. 5/133**

Im Ergebnis konkreter Äußerungen der Stadt Sindelfingen unserem Haus gegenüber ist festzustellen, dass es Überlegungen der Stadt Sindelfingen gibt, die öffentliche Verkehrsfunktion der Käsbrunnlestraße (Sindelfingen) aufzuheben und diese in das angrenzende Werksgelände der Fa. Daimler AG zu integrieren. Solche Überlegungen gibt es unserer Kenntnis nach auch in Bezug auf die Anlagen der Tübinger Allee und der IBM-Straße.

Insoweit werfen wir die Frage auf, ob eine Wiederherstellung der angesprochenen Fuß-/Radverkehrsverbindung in der Ausgangsform sachgerecht ist bzw. ob die Stadt Sindelfingen ausreichend in Bezug auf diese Frage eingebunden war.

Wir bitten den Vorhabenträger, den Sachverhalt ergänzend mit der Stadt Sindelfingen abzustimmen.

**zu lfd. Nr. 5/137**

Sowohl der westliche als auch der östliche Anschlussast der Anbindung der Querspange Böblingen/Sindelfingen an die Wolfgang-Brumme-Allee ist in unserem Verständnis integraler Bestandteil der Maßnahme, die nach der vorgenannten Vereinbarung als Baustein „IV a“ abgegrenzt ist (siehe Regelung Ziffer 2.4). Entsprechend der Regelung Ziffer 5.4 sind insoweit die Stadt Böblingen und der ZV Flugfeld Böblingen/Sindelfingen für die Finanzierung der Investitionskosten gemeinsam zuständig (jeweils hälftig).

Wir fordern den Vorhabenträger auf, den Entwurf der Planungsvereinbarung mit den getroffenen Aussagen in Unterlage 11 abzugleichen und entsprechende Klärungen herbeizuführen, so dass vor Abschluss des Verfahrens eine eindeutige und von allen drei Seiten akzeptierte Regelung vorliegt.

**zu lfd. Nr. 6-7/138**

Wir verweisen auf unseren Hinweis zu lfd. Nummer 5/133: Nach unserer Kenntnis bestehen seitens der Stadt Sindelfingen konkrete Überlegungen, die öffentliche Verkehrsfunktion der Käsbrunnlestraße (Sindelfingen) aufzuheben und diese in das angrenzende Werksgelände der Fa. Daimler AG zu integrieren (eine entsprechende Verkehrsuntersuchung hierzu liegt uns vor, es bestanden verschiedentlich Presseberichterstattungen mit diesem Inhalt).

Wir bitten den Vorhabenträger, den Sachverhalt ergänzend mit der Stadt Sindelfingen abzustimmen.

**zu lfd. Nr. 7/144**

Es bestehen deutliche Zweifel, ob sich die unter der laufenden Nummer 7/144 geführte, als „Gewässerrandweg Schwippe“ bezeichnete Anlage im Eigentum und in der Unterhaltslast der Stadt Böblingen befindet. Unserer Kenntnis nach ist dieser Weg im Eigentum eines dritten Trägers, dem Zweckverband Wasserverband Schippe mit Sitz beim Landratsamt Böblingen.

Wir bitten den Vorhabenträger, die Formulierungen innerhalb der Unterlage 11 zur lfd. Nr. 7/144 entsprechend anzupassen.

**zu den lfd.-Nummern 7/146 und 7/148**

Eigentümer und Unterhaltspflichtiger des Abwassersystems in Böblingen ist der Eigenbetrieb Stadtentwässerung Böblingen (SEBB) und nicht die Stadtwerke Böblingen GmbH & Co. KG (SWBB).

Wir erwarten vom Vorhabenträger, dass er alle Änderungen am städtischen Kanalsystem nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik plant und durchführt.

**zu lfd. Nr. 7/153**

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf unsere Stellungnahme zu Unterlage 1, Ziffer 4.7.2 zum Kreuzungsbauwerk „Calwer-/Böblinger Straße“.

Es ist aus unserer Sicht zu klären, ob seitens des Trägers der Straßenbaulast auf Grundlage der aktuell maßgeblichen technischen Regelwerke nicht eine Aufweitung der straßenbegleitenden, separierten Führung des Rad-/Fußverkehrs zu fordern ist. Die aktuelle Bestandsanlage erscheint uns offensichtlich nicht regelwerk-konform.

Insoweit ist die aktuell unter der laufenden Nummer 7/155 getroffene Aussage, *„An der Straße sind keine Maßnahmen erforderlich“*, vom Ergebnis einer solchen Prüfung abhängig.

Wir bitten den Vorhabenträger eine solche Prüfung zu ergänzen.

**zu lfd.-Nr. 7/157**

Eigentümer und Unterhaltspflichtiger des Abwassersystems in Böblingen ist der Eigenbetrieb Stadtentwässerung Böblingen (SEBB) und nicht die Stadtwerke Böblingen GmbH & Co. KG (SWBB).

**zu Unterlage 12 – Widmung, Umstufung, Einziehung**

Wir begrüßen die durch die Darstellung in der Unterlage 12 fixierten inhaltlichen Ziele für die zukünftige Ausgestaltung des Netzes der klassifizierten Straßen im Straßennetz von Böblingen.

Die Aussagen decken sich mit den Willenserklärungen der Städte Böblingen und Sindelfingen bzw. des Landkreises Böblingen aus der kommunalen „Planungsvereinbarung über die Weiterentwicklung des Straßennetzes im Verkehrsraum Böblingen/Sindelfingen“ vom 15.12.2011. Diese Vereinbarung liegt dem Vorhabenträger in Kopie vor.

## **zu Unterlage 15 - Bauwerksskizzen**

### **zu Blatt 4**

In der Schnittdarstellung des Bauwerks der Unterführung der Verbindung Kreisstraße 1057 (neue Führung) mit der Tilsiter Straße (Sindelfingen) ist auf der nördlichen Seite des Kreuzungsbauwerks eine gekrümmt ausgeführte Lärmschutzwand dargestellt; dies entspricht nicht den Aussagen aus der Unterlage 7.

Im Bereich des auf Blatt 4 dargestellten Kreuzungsbauwerks ist ein senkrecht ausgeführtes Stück Wand (bezeichnet als „LSW 2“) vorgesehen.

### **zu Blatt 6**

Die begrenzten Inhalte in der Darstellung zur Überdeckung Sindelfingen/Böblingen auf Blatt 6 machen deutlich, dass es für die Planung der landschaftsgestalterischen Einbindung des Überdeckungsbauwerks in ihr stadträumliches Umfeld (bezogen auf seine Ränder und seine Oberfläche) noch einer deutlich intensiveren Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und den beiden Städten bedarf.

Diese Einbindung in den Planungsprozess muss aus unserer Sicht so gestaltet sein, dass die Städte ihr Recht auf Nutzung der Oberfläche entsprechend Ziffer 4.1 c.) der ausverhandelten „*Vereinbarung über die 850 m lange Überdeckung zwischen den Anschlussstellen Böblingen-Ost und Böblingen/Sindelfingen im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A81*“ sinnvoll ausüben können.

Wir bitten den Vorhabenträger um ergänzende Abstimmung.

### **zu Blatt 7**

Es stellt sich aus unserer Sicht die Frage, ob die in der Schnittdarstellung für das Überführungsbauwerk Böblinger-/Sindelfinger Straße dargestellte niveaugleiche Ausführung als kombinierter Geh-/Radweg oder ggfs. eine alternative Anordnung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in der konkreten Ausbauf orm vorzuziehen ist.

Der aktuell gewählte Querschnitt für die Radverkehrsanlage von 1,60 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen ist das Mindestmaß und es ist aus unserer Sicht zu prüfen, ob dies an dieser Stelle bei der zu erwartenden Belegung eine gute Lösung ist.

Wir bitten den Vorhabenträger um ergänzende Prüfung und Abstimmung mit den Städten.

### **zu Blatt 8**

In diesem Zusammenhang ist auf unsere Stellungnahme zur Unterlage 11, zu den lfd. Nummern 5/100, 5/101 und 5/103 zu verweisen.

### **zu Blatt 11**

In diesem Zusammenhang ist auf unsere Anregungen zu Unterlage 1, Ziffer 4.7.2 zum Kreuzungsbauwerk der K 1073 („Calwer Straße“) zu verweisen und festzustellen, dass der für den Rad-/Fußverkehr einseitig zur Verfügung stehende Verkehrsraum deutlich kleiner ist, als die in Vermessung für die gesamte Querschnittsbreite des Seitenraums angegebenen 3,25 m.

Es bestehen in der Tat Zweifel, ob der tatsächlich zur Verfügung stehende Verkehrsraum die Anforderungen nach den aktuellen Regelwerken zur Führung eines benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh-/Radwegs im Gegenrichtungs-Verkehr erfüllt.

Wir bitten den Vorhabenträger, den Landkreis Böblingen entsprechend zu beteiligen und zu prüfen, inwieweit dieser aufgefördert ist, eine angemessene Breite des Verkehrsraums bei Neuerrichtung zur Vermeidung von unbegründeten Abweichungen vom aktuellen Stand der Technik einzufordern.

## **zu Unterlage 17 – Immissionstechnische Untersuchung**

### **zu Unterlage 17.1.1, Berichtstext der Schalltechnischen Untersuchung zu den Lärmvorsorge, Gesamtlärm und Fernwirkung**

#### **zu Unterlage 17.1.1 allgemein**

Trotz des erheblichen Umfangs, den die Untersuchungen über die schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens einnehmen, bestehen aus unserer Sicht grundsätzliche Mängel, die die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials und den Nachvollzug der auf ihrer Grundlage getroffenen Entscheidung erschweren.

Diese betreffen aus unserer Sicht nachfolgende Felder:

#### 1.) Abgrenzung des Untersuchungsraums

Die vorliegende Dokumentation der Untersuchung macht einen Nachvollzug des Vorgangs der Abgrenzung des Untersuchungsraums nicht möglich. Hierzu wäre aus unserer Sicht, bei einer unterlegten Verkehrsbelastung des Planfalls 2030 eine Schallausbreitung zu simulieren gewesen, die frei von Schutzmaßnahmen erfolgt. Hierüber wären Flächenkorridore ermittelbar gewesen, in denen an den jeweiligen Gebäuden, ihren Außenfassaden und - in Abhängigkeit von der Nutzung – im Bereich ihrer Außenwohnbereiche möglicherweise schalltechnische Einwirkungen entstehen, die im Hinblick auf die Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der auf seiner Grundlage erlassenen Verordnungen einen Schutzbedarf dem Grunde nach bewirkt hätten. Diese Korridore wären für die Abgrenzung des Untersuchungsraums bestimmend gewesen. Aktuell kann der Weg der Ermittlung in keiner Form nachvollzogen werden.

So ist beispielweise insbesondere auch für die Öffentlichkeit nicht nachvollziehbar, warum Wohnbereiche im südöstlichen Siedlungsgebiet unseres Stadtteils Dagersheim (Neubaugebiet „Östlich der Waldstraße“), bei denen eine Sichtbeziehung zur Autobahn besteht, nicht in den Untersuchungskorridor einbezogen werden. Auch wenn möglicherweise aus Gründen der Schallausbreitung eine Betroffenheit wenig wahrscheinlich ist, sollten – aus Gründen der Transparenz des Verfahrens – die Antragsunterlagen so aufbereitet sein, dass der Öffentlichkeit ein Nachvollzug der Abgrenzung des Untersuchungsraums und der dort getroffenen fachlichen Bewertungen möglich ist.

Wir fordern den Vorhabenträger zu einer entsprechenden Nachbesserung auf, so dass der angesprochen Nachvollzug möglich wird.

#### 2.) Einstufung der grundsätzlichen Schutzwürdigkeit

Mit Blick auf die Unterlage 17.1 (auch im Abgleich mit den Aussagen in Unterlage 7) kann die Einstufung der grundsätzlichen Schutzbedürftigkeit von Gebäuden und Gebäudeteilen nicht zweifelsfrei nachvollzogen werden.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Stellungnahme zur Unterlage 7, dort zu den Blättern 2 und 3.

Wir fordern auch hierzu den Vorhabenträger zu einer entsprechenden Nachbesserung auf, so dass die getroffene Einstufungs-Entscheidung nachvollzogen werden kann.

3.) **Entwicklung des angemessenen Schallschutzes**

Die dokumentierte Herleitung des angemessenen Schallschutzkonzeptes ist aus unserer Sicht nicht ausreichend:

Scheidet man anfänglich die im Ergebnis eines politischen Kompromisses zwischen den Beteiligten - nach Aussage des Vorhabensträgers – als Reaktion zur Überwindung einer städtebaulich besonderen Trennwirkung vereinbarte Überdeckungsmaßnahme als „gesetz“ aus, so ist in Bezug auf die angrenzenden Maßnahmen durchgehend der nachvollziehbare Nachweis zu führen, dass die Festlegung der Maßnahmen dem Primat folgt, einen entsprechenden Schutz vorrangig über aktive Maßnahmen zu schaffen, soweit dabei die Schutzwirkung nicht außer Verhältnis zum Schutzaufwand steht.

Dieser Nachweis – über Variantenvergleiche an sich korrekt geführt – weist in Bezug auf die Ausbreitungsrichtung in Richtung Böblingen einen aus unserer Sicht grundsätzlichen Mangel auf, da die Variantenprüfung auf Grundlage einer gegenüber den Antragsunterlagen abweichenden Situation geführt wurde und dabei Rückschlüsse auf die schalltechnische Situation unzutreffend übertragen wurden (vgl. detailliert im Folgenden).

Auch hier halten wir eine Ergänzung der Untersuchungen für unumgänglich. Wir fordern den Vorhabenträger auf, auf Grundlage der nachfolgenden Hinweise entsprechend die Unterlage Nr. 17.1.1 zu ergänzen

**zu Ziffer 4**

1. Die im Berichtstext unter Ziffer 4 getroffene Aussage, dass sich im Umfeld der Anschlussstellen „Sindelfingen-Ost“ und „Böblingen-Ost“ im Bereich der Gemarkung der Stadt Böblingen Einzelgebäude befinden, kann nicht nachvollzogen werden. Es ist uns unklar, welche Gebäude hiermit konkret angesprochen sind.
2. Auch die Aussage, dass sich südlich des Gewerbegebietes „Blumenmahden“ (das Gewerbegebiet im südlichen Anschluss an die Ausbautrasse im Abschnitt Km 593+200 bis 594+100) eine Wohnnutzung im Außenbereich anschließt, ist uns unklar. Südlich des vorbezeichneten Gewerbegebietes schließt ausschließlich der Stadtteil „Galgenberg/Unteres Lauch“ an. Im südlichen Anschluss an die Anlagen des S-Bahn-Haltes „Goldberg“ schließt eine landwirtschaftliche Hofstelle an, die sich in Randlage im Außenbereich befindet.
3. Die reale Nutzung der Landesliegenschaft im Bereich der ehem. Wildermuth-Kaserne beinhaltet den Sitz der Polizeihochschule Böblingen (nicht der Sitz der Bereitschaftspolizei) sowie bezogen auf Teilflächen Einrichtungen der Bundespolizei. Insoweit ist die Aussage, dass sich innerhalb des Geländes Schlafgelegenheiten für Bereitschaftskräfte befinden, aktuell eher unsicher zu bewerten. Eine Wohnnutzung im bau- und planungsrechtlichen Sinne liegt aber in keinem Fall vor.
4. Im Bereich des Flugfeldes grenzen zwei Gewerbegebiete an die Ausbautrasse: Zum einen das Gewerbegebiet „Am Wall“ (in Realisierung) und das Gewerbegebiet „Campus“, für welches seit September 2003 auf Stufe des Vorentwurfs planerische Absichten im Bebauungsplan „Ehemaliges Flug-hafengelände Böblingen / Sindelfingen“ dokumentiert wurden (vorgesehen Sondergebiet für Anlagen der Büro- und Verwaltungsnutzung).

5. Bei dem nördlich der Ausbautrasse gelegenen Gewerbegebiet handelt es sich um einen Teil des Gewerbegebietes Hulb; konkret die „Hulb-Nord“.

### zu Ziffer 10.2

Das vom Vorhabenträger in der Darstellung der schalltechnischen Untersuchung hervorgehobene grundsätzliche Schutzziel, dass in Wohnbereichen, die nicht mehr von der Schutzwirkung der Überdeckung (ausreichend) profitieren, „aus Gründen der Gleichbehandlung (...) ein vergleichbares Lärmschutzniveau hergestellt“ werden soll, kann aus Sicht der Stadt als grundsätzliches Ziel nur unterstrichen werden.

Vor diesem Ziel sind die nachfolgenden Schritte der Prüfung allerdings kritisch zu bewerten:

1. Die im Berichtstext dargestellte Variantenprüfung erfolgt durchgehend unter der anfänglich sicher zutreffenden Annahme einer Fahrbahnbelags-Minderungswirkung  $D_{\text{Stro}}$  von  $-4 \text{ dB(A)}$ .  
Sie wurde aber nicht wiederholt, nachdem das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Oktober 2015 einen Verzicht auf Einbau eines solch wirksamen Belags anordnete. Insoweit sind die aus der Variantenprüfung gewonnenen Erkenntnisse über die Wirkung von veränderten Schutzmaßnahmen nicht direkt übertragbar.
2. Die durchgeführte bzw. dokumentierte Variantenprüfung verzichtet unverständlicherweise auf eine Prüfung von jeglichen Varianten für die Lärmschutzwand mit der Bezeichnung „LSW 5“ (sowohl bezogen auf Länge und Höhe des Bauwerks).  
Dieser Verzicht auf Varianten als Teil der Variantengruppe A wird vom Ersteller der Untersuchung mit dem Umstand begründet, dass bei einer Ausbreitungsberechnung mit einer anfänglich gesetzten Annahme (Höhe 7,90 m, Länge 588 m) keine nächtlichen Überschreitungen mehr festzustellen seien (S. 22, unteres Drittel). Insoweit wird diese Wand bei den folgenden Varianten durchgehend in gleicher Höhe und Länge als gesetzt betrachtet.
3. Diese Entscheidung beachtet aber die zwischenzeitlich eingetretenen Veränderungen am Schallschutzkonzept nicht. Im Ergebnis des Szenarios „Ausbau ohne Lärmschutzmaßnahmen“ (freie Ausbreitung) auf Grundlage der nunmehr gewählten straßentechnischen Parameter (kein Belag mit Minderungswirkung  $D_{\text{Stro}}$  von  $-4 \text{ dB(A)}$ , sondern einer mit Minderungswirkung  $D_{\text{Stro}}$  von  $-2 \text{ dB(A)}$ ) sind tatsächlich zahlreiche Grenzwertüberschreitungen, sowohl bezogen auf Tages- und weitgehend flächig auch bezogen auf Nachtwerte festzustellen.
4. In der Folge wäre ausgehend von diesem Befund ein Lärmschutzkonzept zu entwickeln gewesen, das in der grundsätzlichen Zielsetzung einen Vollschutz über aktive Maßnahmen sichert und von dieser Zielsetzung nur abweicht, soweit der Schutzaufwand außer Verhältnis steht.  
Zur Beurteilung dieser Frage existieren aktuell in dokumentierter Form nur Abwägungsgrundlagen, die von anderen straßenbaulichen Voraussetzungen ausgehen.

In der Gesamtbewertung ist aus unserer Sicht festzustellen, dass die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials nicht ausreichend ist. Wir fordern den Vorhabenträger zu einer entsprechenden Nachbesserung auf.

Dabei halten wir es für erforderlich, dokumentiert nachzuweisen, dass eine Erhöhung und/oder Verlängerung der Lärmschutzwand mit der Bezeichnung „LSW 5“ keinen wirksamen Effekt in Bezug auf die Betroffenen im Bereich Vaihinger-/Jahn- und Fichtestraße (Böblingen) hat. Aktuell erscheint es uns nicht plausibel, dass insbesondere eine Verlängerung der Wand keinen wirksamen Effekt haben würde.

Ergänzend möchten wir feststellen, dass der Vorhabenträger von der von ihm im Berichtstext hervorgehobenen Zielsetzung „*einer Gleichbehandlung*“ bedauerlicherweise weit entfernt geblieben ist: Während im Mittelbereich der Überdeckelung Minderungswirkungen in Höhe von rund - 10 dB(A) erreicht werden, liegt die Minderungswirkung im Bereich des östlichen Teils des Böblinger Stadtteils „Galgenberg/Unteres Lauch“ nur noch bei rund - 3 dB (A) bis - 4 dB(A), so dass es hier in einem räumlichen Cluster zu Beeinträchtigung und in der Folge zu Schutzansprüchen dem Grunde nach kommt. Da dieser Schutz dann vom Vorhabenträger durch passive Maßnahmen vorgesehen ist, kann bezogen auf den Außenwohnräum das Ziel nur als verfehlt betrachtet werden.

#### zu Ziffer 12

Auch wenn formal die Simulation zur Fragestellung der Veränderung der schalltechnischen Auswirkungen als Folge der temporären Seitenstreifenfreigabe nicht zu beanstanden ist, ist festzustellen, dass die hier aufgrund der Rechenvorschriften gewählten Ansätze aus unserer Sicht eine Fiktion bleiben: Durch die nur in einer Simulation erreichbare Bündelung der gesamten Verkehrsstärke auf einem dann temporär eingerichteten Fahrstreifen in absoluter Nahlage zu den Lärmschutzwänden tritt deren Schutzwirkung auch unverhältnismäßig stark in Kraft (vgl. zu diesem Effekt bspw. ergänzend in Unterlage 17.1.2, Tabelle 3 die Ergebnisse für das Gebäude Eschenbrunnlestraße 15).

Tatsächlich werden sich in der Realität die Belegungen der dann 4 Fahrspuren deutlich mehr räumlich verteilen, so dass nur die schallmindernden Effekte infolge der ebenfalls im Ergebnis der temporären Seitenstreifen-Freigabe auftretenden Geschwindigkeitsbegrenzungen (max. 100 km/h) tatsächlich wirksam werden.

#### zu Ziffer 13

1. Auch mit Bezug zur Beurteilung der Gesamtlärm-Situation ist aus unserer Sicht die Frage zu prüfen, inwieweit die dienstlich zugewiesenen Schlafgelegenheiten im Bereich der Polizeihochschule als schutzwürdig analog zur Wohnnutzung im Mischgebiet zu beurteilen sind, da sie ja offenkundig nicht als Wohnen im bau-/ planungsrechtlichen Sinne zu beurteilen sind.

Wir bitten den Vorhabenträger um ergänzende Prüfung dieser Einstufung.

2. Die vom Ersteller der Untersuchung im Ergebnis der Untersuchung getroffene Bewertung, dass es auch im Bereich der Böblinger Wohngebiete zu wesentlichen Verbesserungen (als Folge der Überdeckelung) kommt, kann auch auf Grundlage der detaillierten Ergebnisse in Tabelle 5 der Unterlage 17.1.2 nicht nachvollzogen werden.

Während es in der Tat im Bereich der Eschenbrunnlestraße/Leipziger Straße (Sindelfingen) zu erheblichen Verbesserungen kommt (eigentlich aufgrund des vom Erstellers der Untersuchung gewählten Darstellungs-Filters nur beispielhaft am Gebäude Leipziger Straße 11/1 ablesbar) ist die Situation im Böblinger Wohngebiet „Galgenberg/Unteres Lauch“ erheblich differenzierter:

- Im westlichen Teil des Wohngebietes, der noch im Schuttschatten des Überdeckelungsbauwerks liegt sind zwischen 3,4 und 4,0 dB(A) Minderung zu verzeichnen (Ludwig-Richter-Straße 4).
- Im mittleren Teil des Wohngebietes ist außerhalb des Schuttschattens des Bauwerks bei gleichem Abstand zur Emissionsquelle A81 nur noch eine nicht mehr wahrnehmbare Veränderung zu erreichen (Minderung am Gebäude Vaihinger Straße 37 nur noch - 0,2 dB(A) bei einem absoluten Nachtwert von 71,1 dB(A)).

Hier wirkt sich die Nachbarschaft zur Bahnstrecke der Gäubahn begrenzend auf die erreichbare Minderung aus, was sich zudem bezogen auf das Verhältnis der Tages- zur Nachtbelastung auswirkt:

Der Nachtwert ist an dieser Stelle immerhin 2,3 dB(A) höher als Tageswert.

Mit Blick auf die aus der Rechtsprechung abzuleitende Grenze der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts kann diese Situation nicht als erhebliche Verbesserung bewertet werden.

- Problematisch wird dann die Situation im Bereich des östlichen Teil des Wohngebietes, da hier trotz einer Erhöhung des Abstand zur Emissionsquelle A 81 (150-200% Abstand im Vergleich zum westlichen Teil) sehr weitreichend Nachtwerte vorliegen, die bereits bei einer Beurteilung auf Tageswertbasis eine Überschreitung der Gesundheitsgefahr darstellen würden (z.B. Vaihinger Straße 25 mit einem Nachtwert von 73,0 dB(A), Vaihinger Straße 15 mit 72,3 dB(A), Jahnstraße 1 mit 70,6 dB(A)).

Da es in diesen Fällen zu einer Stagnation oder geringfügigen Minderung (- 0,1 bis - 0,2 dB(A)) der Belastungen kommt, liegen tatsächlich formal keine Anspruchsvoraussetzungen für einen Schutz vor.

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Stadt aber rund 10 Mio. € aufwendet, um als Freiwilligkeitsleistung einen besseren Schutz für seine Bürger zu erwirken, wird aber deutlich, dass ein solche Situation nicht die vom Vorhabenträger selbst als Ziel ausgegebene „Gleichbehandlung“ erreicht.

In der Gesamtbewertung der dokumentierten Ergebnisse ist festzustellen, dass es nicht nachvollziehbar ist, weshalb speziell an den beiden Gebäuden, für die Schutzansprüche identifiziert wurden (im Fall Vaihinger Straße 11 nur bezogen auf das 1. OG), abweichende Entwicklungen in Bezug auf die Gesamtlärmsituation im Vergleich zum räumlichen Umfeld vorliegen (Zunahme statt Abnahme). Insbesondere bezogen auf das Gebäude Vaihinger Straße 11 (unterschiedliche Entwicklungen in den einzelnen Stockwerken) wirft das Ergebnis Fragen auf, die nicht auf Grundlage der dokumentierten Einzel-Ergebnisse für die unterschiedlichen Immissionsorte beantwortet werden können.

Wir bitten den Vorhabenträger um ergänzende Plausibilisierung dieser Ergebnisse.

#### **zu Ziffer 14**

Die vom Ersteller dargelegten Veränderungen im Bereich der Böblinger Straße (im Stadtteil Dagersheim) können auf Grundlage der Daten der als Unterlage 22 beigefügten Verkehrsuntersuchung nicht nachvollzogen werden.

Die auf Seite 38 der Unterlage 17.1.1 dokumentierte Erhöhung der Verkehrsbelastung von 13.400 Kfz/24 h auf 17.100 Kfz/24 h deckt sich weder mit der in Unterlage 22, Plan 59 dokumentierten Veränderung im Vergleich des Projekt-Planfall 2030 zum Projekt-Nullfall 2030 (rund 700 Kfz Zunahme) noch mit der in Unterlage 22, Plan 66 dokumentierten Veränderung im Vergleich des Projekt-Planfall 2030 zum Prognose-Nullfall 2030 (rund 900 Kfz Zunahme).

Wir bitten den Vorhabenträger um ergänzende Plausibilisierung dieser Aussagen.

#### **zu Unterlage 17.1.2, Anlagen zur Schalltechnischen Untersuchung zu den Lärmvorsorge, Gesamtlärm und Fernwirkung**

##### **zu Tabelle 1**

Wie bereits ausgeführt, ist die pauschale Einstufung der baulichen Anlagen im Bereich der Polizeihochschule (ehem. Wildermuthkaserne, im Berichtstext als „Sondergebiet Bund“ bezeichnet und in der Tabelle 1 unter der Adresse Wolfgang-Brumme-Allee 52 und 60 geführt) in Bezug auf ihre Störgradempfindlichkeit als Mischgebiet i.S.d. § 4 BauNVO ist aus unserer Sicht nicht zweifelsfrei gerechtfertigt.



Die baulichen Anlagen im mittleren Abschnitt des Areals sind aus unserer Sicht als Büro- und Verwaltungsstellen-Nutzungen von der Störgradempfindlichkeit eher einem Gewerbe- als einem Mischgebiet zuzuordnen; die baulichen Anlagen im nördlichen Anschluss an das historische Bauensemble sind zweifelsohne als reine gewerbliche Nutzungen einzustufen.

In der Gesamtschau ist insoweit die abweichende Einstufung dieser Anlagen im Vergleich zu den Anlagen des unmittelbar westlich benachbarten ZV Technische Betriebsdienste Böblingen/Sindelfingen (auch hier gibt es ein in Bezug auf seine konkrete Nutzungsstruktur absolut vergleichbares Verwaltungsgebäude) nicht nachzuvollziehen.

Mit Blick auf unsere Rolle als Träger der Planungshoheit müssen wir einer „großzügigen“ Ausweitung des Bewertungsspielraums entgegen treten, da hiermit Erwartungen geweckt und Vorfestlegungen getroffen werden, die sich anschließend auch mittelbar auf Verfahren in unserer Zuständigkeit auswirken.

Wir bitten um ergänzende Prüfung und Korrektur bzw. Differenzierung der Störgrad-Empfindlichkeit entsprechend der jeweils konkreten Teilflächen-bezogenen Nutzungen. Aus unserer Sicht müssen in ihrer konkreten Nutzung vergleichbare Anlagen auf den beiden benachbarten Grundstücken in vergleichbarer Art und Weise bewertet werden.

### zu Tabelle 3

Das Objekt Mönchsbusen 1 liegt entgegen der Darstellung auf der Markung der Stadt Sindelfingen.

Es bleibt unklar, um was es sich bei dem Objekt mit der Bezeichnung „Stuttgarter Straße 230“ handelt. Nach den Katasterunterlagen endet die Nummerierung in der Stuttgarter Straße mit der Nr. 150/1 (im Bereich des Endes der Ortsdurchfahrt).

### zu Tabelle 5

Zu unserem Erstaunen ist in Tabelle 5 in der Spalte mit der Bezeichnung „Schwellenwert überschritten?“ gar nicht dieses Kriterium abgebildet. Es ist vielmehr bereits abgebildet, ob der entsprechende Schwellenwert überschritten wurde und ob gleichzeitig diese Überschreitung aus einer Erhöhung des Beurteilungspegels resultiert, die in einem kausalen Zusammenhang mit dem Vorhaben steht.

So liegen beispielsweise an den am stärksten beeinträchtigten Fassaden der Gebäude im südlichen Anschluss an die Jahnstraße (Böblingen) durchweg Beurteilungswerte vor, die bezogen auf mindestens 1 Geschoss in den Nachtstunden die als gesundheitsgefährdend i.S.d. Art. 2 (2) Grundgesetz (Recht auf körperliche Unversehrtheit) zu bewertenden Schwellenwerte überschreiten (hier im Allgemeinen Wohngebiet 60 dB(A)). Eine Überschreitung der Schwellenwerte ist insoweit – abweichend von der Kennzeichnung in der Tabelle – durchweg gegeben (wird erst ab dem Gebäude Jahnstraße 57/1 unterschritten).

Der Ersteller der Untersuchung prüft aber in einem Schritt, ob die vorgenannte Überschreitung mit einer Erhöhung der Beurteilungspegel einhergeht, was in diesen Fällen durchgehend nicht der Fall ist.

Insoweit ist auch zutreffender Weise der Schutzanspruch zu verneinen; dies sollte aber durch entsprechende Kennzeichnung in der rechts anschließenden Spalte mit der Beschreibung „Anspruch Schallschutz ja/nein“ dokumentiert werden.

Wir bitten den Vorhabenträger um Überprüfung der gewählten Form der Darstellung.

## zu Unterlage 17.2, Berichtstext und Anlagen zur schalltechnischen Untersuchung zu den baulichen Provisoren

### zu Ziffer 4

Die Formulierungen des 1. Absatzes sind uns in ihrer Aussage unklar:  
Nach welchen Kriterien wird der Untersuchungsraum für die in Unterlage 17.2 dokumentierte Untersuchung abgegrenzt? Das Vorgehen hierzu ist nicht nachvollziehbar.

Wir bitten den Vorhabenträger um Plausibilisierung der Aussage.

### zu Ziffer 7

Die unter Ziffer 7 gewählten Formulierungen des 2. Absatzes, 3. Spiegelstrich sind uns in ihrer Aussage ebenfalls unklar:

- Was sind die aufgeführten „*planfestgestellten Schallschutz(anlagen)*“?
- Welche „*Neckarquerung*“ wird hier angesprochen?
- Welche Schallschutzmaßnahmen werden vom Vorhabenträger während der Bauphase im Ersatz der bestehenden Schutzanlagen getroffen?

Im Abgleich zu den uns vorliegenden Aussagen der Technischen Machbarkeitsstudie „*Einhausung Bau-km 592+700 – Bau-km 593+550*“ vom April 2010 zu den in der Unterlage 17.2 getroffenen Aussagen drängt sich uns der Eindruck einer grundsätzlichen Abweichung auf:

- In der tabellarischen Dokumentation des Variantenvergleichs in o.g. Technischer Machbarkeitsstudie wird unter Ziffer 5.9 (dort Seite 11) mit Blick auf die zum Zug gekommene Vorzugsvariante 1 ausgeführt:

„Stadt Böblingen:

*Für die Herstellung der Behelfsfahrbahn muss der Lärmschutzwall mit aufgesetzter Lärmschutzwand zwischen BAB und Leibnizstraße abgegraben werden. im betreffenden Streckenabschnitt (592+950 – 593+700) muss auf einer Länge von ca. 750 m. **während der Bauzeit eine prov. Lärmschutzwand errichtet werden.***

- Die Ausführungen in Unterlage 17.2 dokumentieren auf Seite 5 lediglich die Absicht des Vorhabenträgers, den bestehenden Schallschutz westlich der A 81 im Bereich zwischen der Leipziger Straße und der IBM-Straße, d.h. zwischen ca. 593+140 und km 593+800, abzutragen. Aussagen zu ersatzweise errichteten Schutzmaßnahmen finden sich keine.

Die vom Ersteller der Untersuchung ausgeführten Positionen der Rechtsprechung sind aus unserer Sicht auch im Hinblick auf die zu erwartende Dauer der Baumaßnahme in diesem Abschnitt zu bewerten (immerhin 3-4 Jahre). Insoweit ist festzustellen, dass sich die pauschale Aussage „*Im vorliegenden Fall einer vorübergehenden Baustellenverkehrsführung ist keine rechtliche Verpflichtung zur Einhaltung bestimmter Grenzwerte gegeben.*“ nicht mit dem städtischen Ziel deckt, durch freiwillige finanzielle Beteiligung in einem erheblichen Umfang eine deutliche Verbesserung der Situation zu bewirken.

Im ersten Schritt fordern wir den Vorhabenträger auf, seine Aussagen in der Unterlage 17.2 in Bezug auf nachfolgende Fragestellungen zu präzisieren:

- Welche Maßnahmen und Charakteristika sind Bestandteil der beiden in der Untersuchung verglichenen Schallausbreitungsfälle?
- Welche Ergebnisse ergeben sich an den Immissionsorten entsprechend der Auswahl nach Unterlage 17.1.2 (die Tabelle 1 der Unterlage 17.2 nimmt eine Filterung der Ergebnisse vor, deren Grundlage uns unbekannt ist; insoweit wird der Vergleich der absoluten Belastungshöhen mit den Ergebnissen aus Unterlage 17.1.2 erschwert).
- Welche provisorischen Schutzmaßnahmen wurden überhaupt erwogen und geprüft?

In der Gesamtschau kommen wir auf Grundlage der aktuell nicht ausreichend spezifizierten Unterlagen zu der Bewertung, dass ein ersatzloser Abbruch der aktuell in südlicher Richtung bestehenden Schutzmaßnahmen und ein in Folge somit schutzloses Heranrücken der Fahrbahnen der provisorischen Verkehrsführung an die Böblinger Wohngebiete heran, keinesfalls akzeptabel ist. Wir erwarten vielmehr vom Vorhabenträger, dass er auch während der Bauzeit für einen wirksamen Schutz in Richtung der südlich angrenzenden Wohngebiete sorgt und sich insoweit konsistent zu seinen Aussagen im Rahmen der uns im Vorverfahren zugeleiteten Technischen Machbarkeitsstudie verhält.

## **zu Unterlage 19 – Umweltfachliche Untersuchungen**

### **zu Unterlage 19.1, Erläuterungsbericht**

Die in der Unterlage 19.1 getroffene Aussage, dass die Kommunen - vor allem die Stadt Böblingen - und der Landkreis auf die Maßnahme am Butzengraben (Bau eines Bodenfilters am Butzengraben) verzichtet hat, ist nicht richtig.

Aus unserer Sicht steht die als Ersatz geplante Pflegemaßnahme für die bereits vorhandenen und gesetzlich geschützten Biotope in ihrer ökologischen Aufwertungs-Wirkung nicht in einem angemessenen Verhältnis zu der ursprünglich geplanten Maßnahme am Butzensee.

Das in der Folge entstehende Kompensationsdefizit wird innerhalb eines ausgewiesenen FFH-Gebietes, dabei aber entfernt vom Eingriffsort, kompensiert, obwohl die Stadt Böblingen Maßnahmen im Umfeld des Eingriffsortes angeboten hat.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, alternativ doch Maßnahmen aufzugreifen, die zu Eingriffsortsnaher Kompensation führen.

## **Entwurf der Stellungnahme der Verwaltung für die Stadt als Träger eigener Rechte...**

### **zu Unterlage 10 - Grunderwerb**

#### **zu den Blättern 4 und 5**

1. Als Eigentümer von Flurstücken, welche sich im Grenzbereich der Ausbaugrenzen des vorliegenden Vorhabens und der Ausbaugrenzen des städtischen Straßenbauprojektes „Querspange Böblingen/Sindelfingen“ befinden, stellen wir fest, dass wir auf Grundlage der Unterlage 10, dort in den Blättern 4 und 5, die Abgrenzung der Teilflächen, die aus den Flurstücken in diesem Schnittstellenbereich temporär bzw. dauerhaft in Anspruch genommen werden sollen (betrifft die Strecke der ausgebauten A81 zwischen Km 593+175 und Km 595+475) nicht sicher mit den uns bekannten, aktuellen Ausbaugrenzen für das Straßenbauprojekt „Querspange“ abgleichen konnten (betrifft Flurstücke 2008, 2008/1, und 2003/4).

Diese Problematik der Beurteilung entsteht dadurch, dass der Vorhabenträger für die Vornahme der Abgrenzung auf einen Planungsstand für das Straßenbauvorhaben zurückgegriffen hat, welcher sich – in Kenntnis des Vorhabensträgers – seit 2015 in Aktualisierung befindet.

Wir fordern den Vorhabenträger auf, die mittlerweile als Arbeitsstand „Vor Abnahme“ vorliegenden Planungsaussagen für das städtische Straßenbauprojekt in seine Planunterlagen aufzunehmen und insoweit die Beurteilung einer widerspruchsfreien Grenze möglich zu machen.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sollte die Vermessung von Grundstücken in unserem Eigentum im Vorfeld mit uns abgestimmt werden um die Bildung von Kleingrundstücken zu vermeiden.

2. Als Eigentümer der Flurstücke 2008, 2008/1 und 2003/4 finden wir es weiterhin problematisch, dass sich die aktuell dargestellte Abgrenzung der dauerhaften und temporären Inanspruchnahme tatsächlich nur auf den Endausbauzustand der beiden aneinander grenzenden Projekte bezieht.

Zur Realisierung des Vorhabens wird aber nach unserer Kenntnis für die Phase der Errichtung der Anlage der Überdeckelung ein deutlich größerer Anteil dieser Flurstücke für die Bauzeit in Anspruch genommen (entsprechend der räumlichen Aussagen aus der Machbarkeitsstudie vom April 2010, die nicht Bestandteil der vorliegenden Unterlagen sind).

Augenscheinlich soll das vorliegende Verfahren keine Grundlage für diese Inanspruchnahme schaffen, was aber aus unserer Sicht eine Regelungslücke belässt, die nicht akzeptiert werden kann.

Wir fordern den Vorhabenträger insoweit auf, die Unterlagen zum Grunderwerb mit dem Ziel zu ergänzen, in diesem räumlichen Schnittstellen-Bereich auf Basis des aktuellen Katasterstands auch die von der temporären Inanspruchnahme für die provisorische Verkehrsführung betroffenen städtischen Flächen in ihrer Abgrenzung erkennen zu können und um als Bestandteil des vorliegenden Verfahrens eine rechtsichere Regelung zu schaffen.

Alternativ fordern wir den Vorhabenträger auf, bis zum Abschluss des hier vorliegenden Verfahrens eine entsprechende vertragliche Regelung hierzu zu treffen, wofür aber ebenfalls eine entsprechende Flächenausweisung nach heutigem Stand erforderlich wäre.

In einer solchen Regelung ist aus unserer Sicht zu klären, ab wann der Vorhabenträger die Flächen in Anspruch nehmen kann, wie lange die Inanspruchnahme dauern kann und in welchem Zustand die Fläche übernommen bzw. zurückgegeben wird.

Zudem ist aus unserer Sicht im Rahmen dieser ergänzenden Regelungen sicherzustellen, dass der Vorhabenträger die aktuell bestehende Lärmschutzanlage durch eine technisch machbare Anlage ersetzt, die vor den Emissionen der Kraftfahrzeuge auf der provisorischen Verkehrsführung (nach Norden in Richtung der schutzwürdigen Nutzungen in Böblingen verschoben) angemessen schützt. Es besteht seitens der Stadt als Eigentümer keine Bereitschaft, die Flächen, auf denen sich heute Schutzanlagen befinden, an den Vorhabenträger zum Rückbau der Schutzanlagen ohne angemessenen Ersatz mit einer zu erwartenden Bauzeit von 3-4 Jahren abzugeben. Ein solches Verhalten als Eigentümer widerspricht der Zielsetzung der Stadt, durch die Zugabe von freiwillig geleisteten Investitionskosten-Zuschüssen in einem erheblichen Umfang eine wirksame Verbesserung in Bezug auf die Schutzwirkung von Schallschutzanlagen für seine Bürger zu erreichen.

### **zu den Blättern 9 und 10**

Für die Flächenabgabe der Stadt auch im Zusammenhang mit der Ausgleichsmaßnahme A13 ist im weiteren Verfahren ein entsprechender nachvollziehbarer Kompensationswert festzulegen.

Die Stadt als Grundstückseigentümerin setzt voraus, dass die jeweils durch Dienstbarkeiten gesicherten Rechte bekannt sind und die jeweiligen Rechteinhaber am Verfahren entsprechend beteiligt werden.

Als Eigentümer der Flurstücke 3972/0 und 3973/0 widersprechen wir der Inanspruchnahme dieser Grundflächen zum Zwecke der Durchführung von Ersatzmaßnahmen. Die Stadt Böblingen setzt sich für die Sicherung und Stärkung der landwirtschaftlichen Nutzung ein. Der Umwandlung einer intensiv genutzten Ackerfläche zu einer artenreichen Wiese auf einer Gesamtfläche von insgesamt 17.619 m<sup>2</sup> kann daher nicht zugestimmt werden. Es sind alternative Möglichkeiten für die Durchführung von Ersatzmaßnahmen zu finden, da insbesondere in Vorgesprächen seitens der Stadt auch bereits andere Alternativmaßnahmen vorgeschlagen wurden (vgl. Ausführungen zu Unterlage 19 im Rahmen der Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange).

### **zu Unterlage 17 – Immissionstechnische Untersuchung**

#### **zu Unterlage 17.1.1, Berichtstext der Schalltechnischen Untersuchung zu den Lärmvorsorge, Gesamtlärm und Fernwirkung**

Als Eigentümer der Grundstücke Silberweg 18 (Flurstück 1871) und 18/1 (Flurstück 1870/2) bemängeln wir den Prozess der Abgrenzung des Untersuchungsraums für die Prüfung der schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens sowie die getroffene Festlegung der im Grundsatz schutzwürdigen bzw. nicht schutzwürdigen Nutzungen und Anlagen.

So ist zum einen nicht nachvollziehbar dokumentiert, nach welchen Kriterien der Ersteller der schalltechnischen Untersuchung den räumlichen Korridor im Umfeld der Linienschallquelle A81 festgelegt hat, für den die Überprüfung der schalltechnischen Auswirkungen vorgenommen wird.

Zum weiteren ist der Vorgang der Abgrenzung von Anlagen mit schutzwürdigen Nutzungen (ausweislich der Legende zu den Lageplänen in Unterlage 7 mit flächig hellblauer Unterlegungen im Umriss des Gebäudes gekennzeichnet) zu solchen Anlagen ohne schutzwürdige Nutzungen (ausweislich derselben Legende mit flächig dunkel-/hellgrauen Unterlegungen im Umriss des Gebäudes gekennzeichnet) nicht nachvollziehbar dokumentiert.

Wir stellen fest, dass für uns auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen nicht nachzuvollziehen ist, warum die Gebäude Silberweg 18 und 18/1 im Gegensatz zum Gebäude Silberweg 21 bereits im ersten Schritt aus dem Untersuchungsraum ausgeschieden wurden, obgleich alle drei Gebäude einen ähnlichen Abstand von der Schallquelle aufweisen und bspw. das Gebäude Silberweg 18/1 als Nutzung immerhin einen Kindergarten aufnimmt.

Aufgrund der nicht vorliegenden Dokumentation ist es nicht möglich nachzuprüfen, ob das in unserem Eigentum befindliche Grundstück mit seinen realisierten Anlagen berechtigterweise aus der anschließenden Prüfung ausgeschieden wurde oder nicht und es besteht für uns die Vermutung, dass möglicherweise entstehende Betroffenheiten nicht ermittelt und in der Folge nicht dem Umfang entsprechend fachlich bewertet wurden.

Aus diesem Grund fordern wir den Vorhabenträger auf

1. den Vorgang der Abgrenzung des Untersuchungsraums und die Bestimmung der in Bezug auf mögliche Beeinträchtigungen zu untersuchenden Anlagen nachvollziehbar zu dokumentieren,
2. mit Blick auf die Nutzung des Gebäudes Silberweg 18/1 als Kindergarten uns gegenüber dazulegen, welche Schutzansprüche für das Gebäude und die umgebenden Freibereiche auf Grundlage der Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der auf seiner Grundlage erlassenen Verordnungen abzuleiten sind und
3. die Anlagen und Freibereiche der Grundstücke Silberweg 18 und 18/1 in Bezug auf die vom Vorhaben ausgehenden schalltechnischen Auswirkungen zu untersuchen, die Ergebnisse zu dokumentieren und entsprechend der maßgeblichen Regelwerke zu bewerten.