

Aktenzeichen:
654.111
30.03.2020

DRUCKSACHEN NR. 20/079

Beratungsfolge

Gemeinderat

06.05.2020 Beschlussfassung öffentlich

Betreff

Ausbau A81 - Vereinbarung zwischen den Projektbeteiligten - Beschluss

Anlage/n

Übersichtsplan Bausteine

Beschlussvorschlag

1. Der Gemeinderat nimmt den Sachstandsbericht über die Vereinbarung zwischen Bund, den Städten Böblingen und Sindelfingen und dem Zweckverband Flugfeld Böblingen/Sindelfingen 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 A81 – parallelen kommunalen Entlastungsstraße im Zuge des Ausbaus der A81 zwischen der AS Sindelfingen-Ost und der AS Böblingen-Hulb zwischen den Vertragsparteien zur Kenntnis.
2. Von der aktualisierten Kostenberechnung zum Ausbau der A81 sowie dem daraus resultierenden Kostenanteil der Stadt Böblingen wird Kenntnis genommen.
3. Der Gemeinderat ermächtigt die Verwaltung, alle zur Realisierung der im räumlichen Bezug zum Ausbau der A81 stehenden Straßenbauprojekte (z.B. Querspange Böblingen / Sindelfingen, Ausbau Knoten W.-Brumme-Allee / Querspange) erforderlichen Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen auf Grundlage der in Ziffer 4 dargestellten Kostenfolgen abzuschließen.

Ziel der Vorlage

Zustimmung zum Abschluss einer Planungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund für Folgemaßnahmen im Rahmen des A81-Ausbaus unter Berücksichtigung des aktuellen Kostenstandes.

Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten: (alle Beträge in EURO)

A. Finanzhaushalt / Ein- bzw. Auszahlungen aus Investitionstätigkeit

I. Anschaffungs- / Herstellungskosten:	
1. Baukosten: Querspange Ost (sh. DS 20/050 S.6) Lärmschutzeinhausung A 81	23.793.000 14.272.000
2. Grundstück:	
3. Bewegliche Anlagegüter:	
4. Weiteres:	
Summe: Querspange Ost (sh. DS 20/050 S.6) Lärmschutzeinhausung A 81	23.793.000 14.272.000
II. abzüglich Zuschüsse / Ersätze Dritter:	
III. zu finanzierender Betrag: Querspange Ost (sh. DS 20/050 S.6) Lärmschutzeinhausung A 81	
23.793.000 14.272.000	
Wirtschaftlichkeitsberechnung durchgeführt: ja / nein	

B. Ergebnishaushalt:

	einmalig	laufend
I. Aufwand / Kosten:		
1. Personalaufwand:		
2. Aufwand f. Sach- u. Dienstleist.:		
3. Abschreibung: Querspange Ost Lärmschutzeinhausung A 81		594.800 356.800
4. <i>nachrichtlich</i>: Kalkulatorische Verzinsung:		
Gesamtaufwand:		951.600
II. Erträge / Erlöse:		
III. Überschuss / Zuschussbedarf:		951.600

C. Mittelbereitstellung:

Haushaltsplan/Wirtschaftsplan/ mittelfristige Finanzplanung	Mittelbedarf	Planan- satz	über-/ au- ßer planmäßig	Bemerkung
Teilhaushalt: 66 Produktgruppe: 5420 (78721000, 754201301106)				
2020 Querspange	2.270.152	2.600.000		
2021 Querspange	2.793.660,94	250.000		Mittel werden im HHPL 2021 bereitgestellt
2022 Querspange	1.953.385	750.000		

2023 ff. : Querspange (sh. DS 20/050 S.6) Lärmschutzeinhausung A 81	16.775.666,06 14.272.000	3.250.000		
--	-----------------------------	-----------	--	--

Sachdarstellung und Begründung

1. Ausgangslage

Das Projekt des 6-streifigen Ausbaus der A81 zwischen den Anschlussstellen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Hulb ist über 30 Jahre alt. Seinerzeit wurde eine Variantendiskussion zur Führung der A81 zwischen Leonberg und Gärtringen angestellt, um die Doppelführung mit der A8 zwischen den Autobahndreieck Leonberg und dem Kreuz Stuttgart zu vermeiden. Im Ergebnis dieser Untersuchung, die 4 Varianten beinhaltete und neben einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Wesentlichen auch eine Umweltverträglichkeitsstudie und mehrere Verkehrsuntersuchungen umfasste, wurde der 6-streifige Ausbau der Bestandstrassenführung der ehemaligen ausgebauten B14 als Vorzugsvariante bestätigt. Seit 1993 ist das Projekt in die oberste Stufe - „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen worden.

Parallel zur Planung des Ausbaus der A81 wurden auch weitere, im nachgeordneten Straßennetz der Städte Böblingen und Sindelfingen als auch im Kreisstraßennetz befindliche Projekte zur Ordnung des Verkehrs (Querspange BB, Netzkonzeption-Ost) entwickelt und mit dem Ausbauprojekt der A81 abgestimmt und koordiniert. Auf Grund der räumlichen Nähe der genannten Projekte sind starke Verzahnungen zwischen diesen Projekten in Planung und Realisierung gegeben, deren separate Realisierung als Einzelprojekt nur unter deutlichem Mehraufwand möglich wäre.

Zur Klärung der planerischen und finanziellen Zuständigkeiten werden für die Umsetzung dieser genannten Projekte 4 Vereinbarungen zwischen den jeweiligen Vertragspartnern abgeschlossen bzw. sollen abgeschlossen werden:

- Vereinbarung zur Planung und Umsetzung der Netzkonzeption-Ost
Baulastträger dieser Maßnahme zur Neuordnung der Straßen- und Verkehrsführung der Kreisstraßen K1055 und K1057 Anschluss an die A81 : Landkreis Böblingen
Vertragspartner: Stadt Böblingen, Stadt Sindelfingen, Landkreis Böblingen, Bund
Stand: Beschluss Zustimmung Stadt Böblingen, GR 12.02.2020 (DS20/026)
- Vereinbarung zum Neubau der Bahnbrücke im Zuge der DB-Strecke Böblingen - Renningen über die A81 (4870, Rankbachbahnbrücke)
Baulastträger: DB-Netz AG
Vertragspartner: Stadt Böblingen, Stadt Sindelfingen, DB-Netz AG, Bund
Stand: Beschluss Zustimmung Stadt Böblingen, GR 18.03.2020 (DS20/050)
- Vereinbarung über Maßnahmen zum Umbau der AS BB/Sifi, zur Erschließung des Flugfeldes und zum Neubau der Querspange
Baulastträger: Stadt Böblingen, ZV Flugfeld
Vertragspartner: Stadt Böblingen, Stadt Sindelfingen, ZV Flugfeld, Bund
Stand: Vereinbarungsentwurf Stand 16.01.2014 zur Unterzeichnung vorgesehen (Ermächtigung mit DS12/264 vom 21.11.2012); Vereinbarungsentwurf mit Stand 19.12.2018 überarbeitet (Darstellung aktueller Stand auszugsweise im Folgenden).
- Vereinbarung über die Errichtung einer 850m langen Lärmschutzüberdeckung über die A81
Baulastträger: Bund
Vertragspartner: Stadt Böblingen, Stadt Sindelfingen, Landkreis Böblingen, Bund, Land BW
Stand: Vereinbarung ausgearbeitet (Stand 2014), noch nicht unterzeichnet.

2. Aktueller Sachstand

Die Planungen zum Ausbau der A81 sowie der angrenzenden Projekte zum Ausbau der Straßeninfrastruktur im nachgeordneten Netz (Erschließung Flugfeld, Neubau Querspange Böblingen/Sindelfingen, Netzkonzeption-Ost) der jeweiligen Straßenbaulastträger wurde in jahrelangen Verhandlungen und Abstimmungen in iterativen Prozessen entwickelt und lassen sich auf Grund des Umfangs an dieser Stelle nicht ausführlich darstellen. Der Gemeinderat wurde über die jeweiligen Entwicklungen in diversen Drucksachen (345/92; 34/95; 226/95; 54/97; 99/211; 01/041; 03/206; 04/011; 04/079; 04/313; 06/005; 07/037; 09/277; 10/071; 12/121; 12/122; 12/264; 13/211, 19/009, 20/050 und weitere) unterrichtet und die Verwaltung zur Durchführung weiterer Planungsschritte und Abstimmungen ermächtigt.

Mit Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der A81 im Abschnitt zwischen den AS Sindelfingen-Ost und Böblingen-Hulb in den Jahren 2016 und 2017, welches mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 03.09.2018 endete, wurde für den Ausbau der A81 nach dem Genehmigungsentwurf vom 16.05.2016 Baurecht geschaffen. Für die anstehende Umsetzung dieses Projektes besteht nun die Dringlichkeit der Unterzeichnung der seit 2014 endverhandelten Vereinbarung, da sonst weder die Finanzierung noch die Ausschreibung der Bauleistungen möglich sind. Nachfolgend wird deshalb auszugsweise die Stadt Böblingen betreffend der Inhalt der Vereinbarung dargestellt.

3. Vereinbarung

3.1 Baumaßnahmen

Gegenstand des vorliegenden Vereinbarungsentwurfes sind die im Folgenden dargestellten Baumaßnahmen:

Der Bund plant den 6-streifigen Ausbau der A81 im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Hulb.

Parallel zur A81 dazu plant die Stadt Böblingen den Bau einer kommunalen Entlastungsstraße - kurz Querspange (Ost) genannt. Dazu soll die vorhandene Leibnizstraße von der Friedrich-Gerstlacher-Straße kommend bis zur Sindelfinger Straße ausgebaut werden. Im Bereich Smart muss die bestehende Leibnizstraße durch die Verbreiterung der A81 dazu in südlicher Richtung verlagert werden. Durch den Neubau einer 4-streifigen Verbindung von der Sindelfinger Straße zur Wolfgang-Brumme-Allee soll der Verlauf der Leibnizstraße fortgeführt werden. Dazu muss die Bahntrasse der Rankbachbahn, die parallel zur Sindelfinger Straße verläuft durch einen Brückenneubau derselben unterquert werden (Beschluss Vereinbarung und Kostenbeteiligung am Brückenneubau DB AG im GR vom 18.03.2020 DS20/050). An der W.-Brumme-Allee entsteht in Höhe der Einmündung der südlichen Rampe der bestehenden Anschlussstelle Böblingen/Sindelfingen der A81 ein neuer vierarmiger Knoten.

Während an der östlichen Seite der W.-Brumme-Allee der Neubau der Querspange von der Leibnizstraße kommend einmündet, soll an der westlichen Seite die Verbindung der Querspange (West) hin zur bestehenden Flugfeldallee anbinden. Dazu wird hierfür eine völlig neue 4- bzw. 5-streifige Straßentrasse errichtet. Die bestehende provisorische Anbindung der bisherigen Flugfeldallee an die W.-Brumme-Allee in Höhe der Technischen Betriebsdienste entfällt dafür künftig. Für den neuen Knotenpunkt mit der an der W.-Brumme-Allee muss die bestehende südliche Verbindungsrampe der AS Bb/Sifi der A81 verlegt werden. Künftig wird diese im Flugfeld im Bereich des heutigen 4-streifigen Ausbaus der Flugfeldallee in diese einmünden.

Die Trasse der W.-Brumme-Allee bleibt selbst unverändert. Allerdings besteht die Notwendigkeit, durch den Brückenneubau über die A81 die Trasse in der Höhenlage in der südlichen und nördlichen Rampe baulich anzupassen.

Die genannten Maßnahmen stehen über verschiedene räumliche und technische Schnittstellen bzw. sich überlagernde Auswirkungen auf bestehende und neu zu schaffende Kreuzungen in Beziehung und haben Auswirkungen aufeinander.

3.2 Beteiligte

Beteiligte an den zusammenwirkenden Maßnahmen sind:

- Der Bund
als Baulastträger der A81
- Die Stadt Böblingen
als Baulastträgerin der L1185 (W.-Brumme-Allee) im Bereich der Ortsdurchfahrt auf dem Gemarkungsgebiet der Stadt Böblingen, soweit die Aufgabe nicht satzungsgemäß an den Zweckverband Flugfeld übertragen wurde sowie als Baulastträgerin der Leibnizstraße, der Sindelfinger Straße sowie der neuen Querspange-Ost.
- Der Zweckverband Flugfeld,
der auf Grund der Bestimmungen in seiner Verbandssatzung innerhalb seines Satzungsgebietes Baulastträger sowohl der Querspange-West als auch der darin liegenden Teilabschnitte der L1185 (Rudolf-Diesel-Straße, Gemarkung Sindelfingen) ist.

3.3 Bausteine

Die Aufteilung der Kosten ist wegen des Zusammentreffens der verschiedenen Planungen und deren unterschiedlicher rechtlichen Würdigung schwierig. Zur Vereinfachung wird das komplexe Gesamtsystem „Maßnahmen zum Umbau der AS Böblingen/Sindelfingen, zur Erschließung des Flugfeldes und zur Verbesserung des innerörtlichen Verkehrsflusses durch den Ausbau der Leibnizstraße zu einer A 81-parallelen kommunalen Entlastungsstraße im Zuge des Ausbaus der A 81 zwischen der AS Sindelfingen-Ost und der AS Böblingen-Hulb“ in verschiedene Bausteine aufgeteilt, die in ihrer Funktion teilweise unabhängig voneinander sind. Die Bildung von Bausteinen entspricht dem Vorgehen beim Aufstellen des ersten Entwurfs der „Vereinbarung über die Planung und Kostentragung“ aus dem Jahre 2007, allerdings wurden die Abgrenzung der Bausteine und die Regelungen zur Kostenaufteilung geändert.

In der Anlage 1 ist der Übersichtslageplan mit den einzelnen Bausteinen dargestellt. Im Einzelnen wurden folgende Zuordnungen getroffen:

Baustein I

umfasst den Ausbau der durchgehenden A81 mit Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen.

Baustein II

Dieser Baustein umfasst die Einmündung der nördlichen Verbindungsrampe der A 81 in die L 1185 (Rudolf-Diesel-Straße) am Rampenfußpunkt. Der Ersatzneubau der Geh- und Radwegunterführung unter der Verbindungsrampe gehört ebenfalls zum Baustein II.

Baustein III

Dieser Baustein umfasst die neue südliche Verbindungsrampe der AS BB/Sifi der A81 und den Knotenpunkt zwischen der südlichen Verbindungsrampe sowie die Querspange-Mitte und Flugfeld-Allee.

Der Rückbau des heute bestehenden Südohrs der AS Böblingen/Sindelfingen steht funktional in Verbindung mit der Realisierung des neuen Südanschlusses der AS Böblingen/Sindelfingen, zudem wird das bezeichnete Baugebiet „Campus“ erst nach Rückbau des bestehenden Anschlusses Süd zur Nutzung frei. Aus diesem Grund gehört der Rückbau des bestehenden Anschlusses Süd zu Baustein III.

Die Baukosten werden bei diesem Baustein auf zwei verschiedene Kostenträger verteilt. Deshalb erfolgt auch hier nochmals eine Unterteilung des Bausteins in den

Baustein IIIa

Anschluss Verzögerungs-/Beschleunigungsstreifen A81 bis Mitte Rampe Süd und

Baustein IIIb

Mitte Rampe Süd bis einschließlich Knoten mit der Flugfeld-Allee / Querspange-Mitte.

Baustein IV

Knotenpunkt L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee)/Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee)/Querspange-Ost, Anpassung der südlichen L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) und Kreuzungsbauwerk A 81

Dieser Baustein enthält den Knotenpunkt zwischen der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee), der westlich anschließenden Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) und der östlich anschließenden Querspange-Ost, die Anpassung der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) südlich des Kreuzungsbauwerks über die A 81 an dessen veränderte Höhenlage sowie das Kreuzungsbauwerk im Zuge der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße) über die A 81.

Der Baustein wird sowohl im Osten als auch im Westen je nach Fahrtrichtung getrennt durch die zum Knotenpunkt L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee)/Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee)/Querspange-Ost gehörenden Aufweitungen für Einfädelstreifen, Abbiegestreifen usw. begrenzt.

Bei der Bestimmung der südlichen Abgrenzung ist Folgendes zu beachten:

Durch den Ausbau der A 81 ergibt sich für das neue Kreuzungsbauwerk im Zuge der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße) über die A 81 eine größere Spannweite. Aufgrund der größeren Spannweite ergibt sich eine andere Bauhöhe und damit eine veränderte Höhenlage für die L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee). Die geänderte Höhenlage wird nicht durch den neu anzulegenden Knotenpunkt L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee)/Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee)/Querspange-Ost mit verursacht.

Zum Ausgleich der veränderten Höhenlage muss die L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) Richtung Süden angepasst werden.

Im Süden erstreckt sich der Baustein IV daher im Verlauf der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) mindestens bis zu dem Punkt, an dem die Anpassung der Höhenlage mit Anschluss an die Bestandsstrecke abgeschlossen ist.

Sollten die durch die Anlage des Knotenpunktes L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee)/Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee)/Querspange-Ost erforderlichen Änderungen räumlich weiter reichen als die beschriebenen Anpassungen aus der Höhenänderung, so stellen abweichend nach Fahrtrichtung getrennt der Beginn bzw. das Ende der Abbiegestreifen bzw. der dazugehörigen Aufweitung im Verlauf der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) die Grenze des Bausteins IV nach Süden dar.

Die nördliche Grenze des Bausteins IV ist der nördliche Fahrbahnübergang des Kreuzungsbauwerks im Zuge der L 1185 (Rudolf-Diesel-Straße/Wolfgang-Brumme-Allee) über die A 81. Das Kreuzungsbauwerk gehört mit allen Bauwerksbestandteilen zu Baustein IV. Im Norden grenzt Baustein II an.

Die Stützmauer zwischen Querspange-Ost und A 81 wird teilweise Baustein IV zugeschlagen. Die Kostentragung wird in Kapitel 5.4 geregelt.

Baustein IV ist aufgrund der unterschiedlichen Kostenträger, die in Kapitel 5.4 definiert werden, in drei Teile getrennt:

Baustein IVa

Knotenpunkt L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) / Querspange-Mitte (Baulastträger ZV Flugfeld) / Querspange-Ost (Baulastträger Stadt Böblingen)

Baustein IVb

Anpassung der südlichen L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) – Kostenträger Bund

Baustein IVc

Kreuzungsbauwerk im Zuge der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße) über die A 81 (Baulastträger Bund)

Baustein V

Neubau der Bahnbrücke im Zuge der DB-Strecke Böblingen - Renningen (4870) über die A81

Hierfür wird eine separate Vereinbarung zwischen dem Bund, der DBAG, den Städten Böblingen und Sindelfingen geschlossen (Zustimmung zur Bau- und Finanzierungsvereinbarung durch Beschluss GR Stadt Böblingen 18.03.2020, DS20/050)

Baustein VI

Änderungen am Knotenpunkt Leibnizstraße/Sindelfinger Straße mit Neuanschluss der Querspange-Ost und Neubau der Brücke im Zuge der Sindelfinger Straße/Böblinger Straße über die A 81, die Leibnizstraße und die IBM-Straße

Aufgrund des Ausbaus der A 81 müssen die Leibnizstraße selbst und deren bestehende Anbindung an die Sindelfinger Straße nach Süden verlegt werden. Die heute bestehende östlich an die Sindelfinger Straße anschließende Verbindungsrampe zur Leibnizstraße kann aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht wiederhergestellt werden. Die derzeit vorhandenen Verkehrsbeziehungen müssen stattdessen auf der westlich anschließenden Rampe mit abgewickelt werden.

Aufgrund des Ausbaus der A 81 wird auch die Brücke im Zuge der Sindelfinger Straße/Böblinger Straße über die A 81, die Leibnizstraße und die IBM-Straße in östliche Richtung verlegt. Ihre Anschlüsse an die Böblinger Straße und die Sindelfinger Straße müssen angepasst werden.

Im Bereich der bisher bestehenden westlichen Verbindungsrampe der Leibnizstraße und der Sindelfinger Straße soll auf Wunsch der Stadt die Querspange-Ost an die Leibnizstraße anschließen. Dadurch entsteht der neue Knotenpunkt Querspange-Ost/Leibnizstraße/ Verbindungsrampe. Baustein VI ist aufgrund der unterschiedlichen Kostenträger in zwei Teile getrennt:

Baustein VIa

Verlegung Sindelfinger Straße/Böblinger Straße mit Brückenneubau über die A81 sowie Neubau des Knotenpunktes Sindelfinger Straße/Verbindungsrampe zur Querspange/Leibnizstraße und der Verbindungsrampe (bis Mitte – Beginn der separaten Fahrtrichtungstreifen; Baulastträger: Stadt Böblingen)

Baustein VIb

Knotenpunkt Querspange-Ost/Leibnizstraße/Verbindungsrampe (Kostenträger: Bund)

Baustein VII

Verlegung Leibnizstraße; Durch die Verbreiterung der A81 muss die Leibnizstraße beginnend in Höhe Fa. Smart in südliche Richtung verlegt werden. Deshalb erfolgt auch hier die Unterteilung in zwei Bausteine:

Baustein VIIa

Der Baustein VIIa umfasst somit die Verlegung der Leibnizstraße im Abschnitt zwischen der Grenze zu Baustein VI im Westen und dem Ausbauende, also dem Punkt im Osten, an dem ein Übergang in die Bestandsstrecke bautechnisch und straßenplanerisch möglich wäre. Enthalten sind auch die Änderungen an den Grundstückszufahrten bis zu deren jeweils baulich erforderlichem Ende.

Baustein VIIb

Der Baustein VIIb beinhaltet die Verlegung der Leibnizstraße in südlicher Richtung im Abschnitt zwischen dem östlichen Ausbauende (Baustein VIIa) und dem Anschluss an die Bestandsführung unmittelbar östlich der Unterquerung der Bahntrasse der Rankbachbahn (S 60) aufgrund der veränderten Höhenlage der Straße verlegt werden muss.

3.4 Angrenzende Baumaßnahmen

An die genannten Bausteine grenzen teilweise weitere Maßnahmen eines Teiles der Beteiligten an, die außerhalb der Grenzen der Bausteine von diesen unabhängig sind. Dabei handelt es sich um den Neubau bzw. die Änderung der Querspange-West (Flugfeld-Allee; Baulastträger ZV Flugfeld), den Neubau der Querspange-Ost (Verbindung Sindelfinger Straße – W.-Brumme-Allee; Bau-

lastträger Stadt Böblingen) und die weitere Verlegung der Leibnizstraße (Baulastträger Stadt Böblingen).

Der Neubau der Querspange-West (Flugfeld-Allee) grenzt westlich an Baustein III, der Neubau der Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) grenzt östlich an Baustein III sowie westlich an Baustein IV.

Der Neubau der Querspange-Ost grenzt östlich an Baustein IV und westlich an Baustein VI.

Die weitere Verlegung der Leibnizstraße grenzt östlich an Baustein VII.

3.5 Durchführung der Planung und Herstellung des Baurechts

- (1) Die Planungen für die Bausteine I, II, IIIa, IVc, V und VIa werden vom Bund durchgeführt. Die Planung des Bausteins VIa erfolgt in Abstimmung mit der Stadt. Der Bund ist auch für die Aufstellung der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zu Baustein V verantwortlich.
- (2) Die Planungen für Baustein IIIb und den außerhalb der festgelegten Bausteine liegenden Abschnitt der Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) werden vom Zweckverband aufgestellt.
- (3) Die Planungen für die Bausteine IVa und IVb werden vom Zweckverband und der Stadt gemeinsam aufgestellt.
- (4) Die Planungen für die Bausteine VIb und VII sowie die Querspange-Ost zwischen dem Knotenpunkt L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee)/Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee)/Querspange-Ost und dem Übergang in die Bestandsstrecke der Leibnizstraße am östlichen Ausbauende werden von der Stadt aufgestellt.
- (5) Die Beteiligten verpflichten sich dazu, die Knotenpunkte im Bereich der von ihnen geplanten Bausteine II, III, IV und VI zum einen mindestens auf eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Verkehrsqualitätsstufe D in der Spitzenstunde gemäß HBS in der zum Zeitpunkt des Abschlusses der Planungen gültigen Form) auszulegen und zum anderen so zu planen, dass es nicht zu einem Rückstau bis in die benachbarten Knotenpunktbereiche kommt. Dies ist in geeigneter Form nachzuweisen, z. B. auf Grundlage von statischen Berechnungen der Einzelknoten oder durch eine verkehrliche Mikrosimulation. Grundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnung ist die Prognose 2030 in der abgestimmten Verkehrsuntersuchung („A 81 sechsstreifiger Ausbau zwischen AS Böblingen-Hulb und AS Sindelfingen-Ost - Verkehrsuntersuchung zum Planfeststellungsentwurf für die Planung der A 81 und der Rampenfußpunkte sowie Wirksamkeit der Querspange Böblingen/Sindelfingen – Prognose 2030 für die kommunalen Planungen).
- (6) Die Beteiligten definieren die räumlichen Schnittstellen zwischen ihren Planungen klar, stimmen ihre Planungen in regelmäßigen Abständen miteinander ab und stellen sich die Planungen gegenseitig auch in digitaler Form zur Verfügung.
- (7) Die Beteiligten stellen das Baurecht für ihre Planungen in geeigneter Weise selbst her, sie können sich diese Aufgabe in Abstimmung aber auch untereinander übertragen. Die Beteiligten unterstützen sich bei der Herstellung des Baurechts gegenseitig.
- (8) Die Beteiligten tragen die Planungskosten für die von ihnen geplanten Bausteine selbst. Lediglich die Planungskosten für Baustein V werden entsprechend der Regelungen für die Kosten dieses Bausteins nach der Vereinbarung aufgeteilt.

3.6 Kostentragung

Die für die Ermittlung der nach Kreuzungsrecht anfallenden Kostenanteile herangezogenen Fahrbahnbreiten bestimmen sich nach den Regelungen im Bundesfernstraßengesetz (FStrG), im Straßengesetz (StrG) und in den Straßenkreuzungsrichtlinien (StraKR) und enthalten entsprechend Nr. 5 (3) Satz 2 ff StraKR neben der eigentlichen Fahrbahn auch die zur Straße gehörenden Geh- und Radwege, Trennstreifen und befestigte Seitenstreifen. Die im Folgenden angegebenen Breiten entsprechen dem wiederherzustellenden Bestand bzw. dem derzeitigen Planungsstand. Die Abrechnung erfolgt auf Grundlage des tatsächlich hergestellten Zustands. Die Grundlagen der Abrechnung werden nach Fertigstellung der Maßnahme gemeinsam festgelegt. Zur Kostenmasse zählen auch die gegebenenfalls erforderlichen Provisorien und Bauzustände.

Nachfolgend werden die Bausteine aufgeführt und nur ausführlich erläutert, wenn eine Kostenträgerschaft - auch anteilsweise - für die Stadt Böblingen direkt besteht (ohne ZV Flugfeld).

Baustein I

Ausbau A81; Kostenträger: Bund

Baustein II

AS BB/Sifi, Nordrampe; Kostenträgerschaft: Bund / ZV Flugfeld

Baustein III

AS BB/Sifi, Südrampe; Kostenträgerschaft: Bund, ZV Flugfeld

Baustein IV

Knotenpunkt L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) / Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) / Querspange-Ost

- **Kostenmasse**

Die maßgebliche Kostenmasse umfasst die Kosten zur Realisierung der Anlagen der Bausteine IVa, IVb und IVc gemäß der Abgrenzung unter Ziffer 3.3.

- **Kostenverteilung**

Zum Verständnis für die gewählte Kostenverteilungsregelung müssen die räumlich sich überlagernden Teilmaßnahmen, die im Baustein IV zusammengefasst sind, voneinander getrennt werden. Die Teilmaßnahmen sind:

Baustein IVa

Der aktuell als temporäre Lösung bestehende Anschluss der Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) an die L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee Höhe TBS) soll dauerhaft nach Norden unmittelbar an die A81 verlegt werden. Dabei bleibt die bisherige Einmündung der Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) in die L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee Höhe TBS) bestehen. Die Straße wird zur Sackgasse und dient der Erschließung verschiedener Grundstücke und des Festplatzes. Die Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) wird verlegt und erhält einen neuen Anschluss an die L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) Es handelt sich insofern um den Neubau eines Knotenpunktes gemäß § 30 (1) StrG. Insofern ist der Straßenbaulastträger Zweckverband gemäß § 30 (1) StrG alleiniger Kostenträger dieser Teilmaßnahme.

Darüber hinaus soll die Querspange-Ost als neue Straße von Osten an die L 1185 angeschlossen werden. Die Querspange-Ost dient der Verbesserung der innerörtlichen Erschließung. Ein Zusammenhang mit dem Ausbau der A 81 besteht nicht. Es handelt sich beim Anschluss der Querspange-Ost um den Bau eines neuen Knotens. Kostenträger dieser Teilmaßnahme ist somit gemäß § 30 (1) StrG die Stadt Böblingen als Baulastträgerin der Querspange-Ost.

Die Stützmauer zwischen Querspange-Ost und A 81 gehört nur teilweise zum Baustein IV, da sie sowohl für das Projekte „Ausbau A 81“ als auch zur Realisierung des Bausteins IVa erforderlich ist. Die Kosten werden insoweit zur Hälfte vom Bund getragen und zur Hälfte der Kostenmasse des Baustein IVa zugeschlagen.

Der Zweckverband und die Stadt treten aufgrund ihrer gemeinsamen Veranlasserschaft für den Neubau des Knotenpunktes L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) / Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee)/Querspange-Ost gesamtschuldnerisch für die Kosten des Bausteins IVa ein. Der Zweckverband Flugfeld und die Stadt Böblingen tragen die Kosten je zur Hälfte.

Baustein IVb

Höhentechnische Anpassung der südlichen L1185 (W.-Brumme-Allee); Kostenträgerschaft: Bund

Baustein IVc

Kreuzungsbauwerk im Zuge der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) über die A 81; Kostenträgerschaft: Bund

Baustein V

Brücke im Zuge der Bahnstrecke Sindelfingen - Renningen über die A 81, die IBM-Straße und die Querspange-Ost; Kostenträgerschaft entsprechend Vereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (Vereinbarung zugestimmt: GR Stadt Böblingen 18.03.2020; DS20/050)

Baustein VI

Änderungen am Knotenpunkt Leibnizstraße/Sindelfinger Straße mit Neuanschluss der Querspange-Ost und Neubau der Brücke im Zuge der Sindelfinger Straße/Böblinger Straße über die A 81, die Leibnizstraße und die IBM-Straße

- **Kostenmasse**

Die maßgebliche Kostenmasse umfasst die Kosten zur Realisierung der Anlagen der Teile des Bausteins VI gemäß der Abgrenzung unter Ziffer 3.3.

- **Kostenverteilung**

Auch im Baustein VI kommt es zur räumlichen Überlagerung von zwei Teilmaßnahmen, die zum Verständnis der gewählten Kostenverteilungsregelung zuerst getrennt zu betrachten sind:

Baustein VIa

Verlegung der Sindelfinger Straße/Böblinger Straße im Zuge des Brückenneubaus über die A81, Neubau des Knotenpunktes Sindelfinger Straße/Verbindungsrampe und der Verbindungsrampe

Der Knotenpunkt Leibnizstraße/Sindelfinger Straße und das Bauwerk im Zuge der Sindelfinger Straße/Böblinger Straße über die A 81, die Leibnizstraße und die IBM-Straße müssen aufgrund des Ausbaus der A 81 geändert werden. Der Bund ist alleiniger Veranlasser und damit auch Träger aller für diese Änderungen anfallenden Kosten dieser Teilmaßnahme.

Baustein VIb

Neubau des Knotenpunktes Querspange-Ost/Leibnizstraße/Verbindungsrampe

Westlich der bestehenden Leibnizstraße ist der Neubau der Querspange-Ost vorgesehen, die in diesem Bereich an die geänderte Leibnizstraße angeschlossen werden soll. Dadurch entsteht zwischen der neuen Verknüpfung Leibnizstraße/Sindelfinger Straße und der Querspange-Ost ein neuer Knotenpunkt. Verursacherin und Kostenträgerin für diesen neuen Knotenpunkt wäre gemäß § 30 (1) StrG grundsätzlich die Stadt als Baulastträgerin der Querspange-Ost.

Wegen der gleichzeitig durch den Ausbau der A 81 in diesem Bereich ohnehin erforderlichen Umbauten wird hier von einer gemeinsamen Veranlassung durch den Bund und die Stadt beim Bau der neuen Einmündung ausgegangen.

Somit haben die Träger der Straßenbaulast bzw. die Verursacher der Änderung die Kosten für diese Teilmaßnahme im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Einmündung beteiligten Straßenäste zu tragen (§ 30 (4) StrG in Verbindung mit Nr. 5 StraKR). Dies sind der Bund für die Leibnizstraße sowie die Verbindungsrampe zwischen der Querspange-Ost/Leibnizstraße und der Sindelfinger Straße als Verursacher der Änderungen und die Stadt als Straßenbaulastträgerin für die Querspange-Ost. Maßgeblich sind die Fahrbahnbreiten auf den an die Einmündung nach der Änderung anschließenden Strecken der Kreuzung („ungestörter Querschnitt“). Die Bagatellklausel gemäß § 30 (4) Satz 2 StrG entfällt. Es ergeben sich folgende Kostenanteile:

- Bund: $(12,00 + 9,75) / (12,00 + 9,75 + 15,00) = 0,5918$
- Stadt Böblingen: $15,00 / (12,00 + 9,75 + 15,00) = 0,4082$

Zur Kostenmasse des neuen Knotenpunktes Leibnizstraße/Verbindungsrampe/Querspange-Ost gehört auch, soweit auftretend, die möglicherweise aufgrund der zusätzlichen Spuren im Knotenpunktsbereich erforderliche, größere Spannweite der Brücke im Zuge der Sindelfinger Straße/Böblinger Straße über die A 81, die Leibnizstraße und die IBM-Straße. Der auf den Knotenpunkt entfallende Anteil an den Gesamtkosten der Brücke ergibt sich aus dem Anteil der Breite der über die bestehende Breite der Leibnizstraße (nach Vermessung vom Dezember 2011 sind dies 11,7 m) hinaus zusätzlich erforderlichen Spannweite an der Gesamtbreite aller überspannten Fahrbahnen.

Baustein VII

Verlegung Leibnizstraße

- **Kostenmasse**

Die maßgebliche Kostenmasse umfasst die Kosten zur Realisierung der Anlagen des Bausteine VIIa bzw. VIIb gemäß der Abgrenzung unter Ziffer 3.3.

- **Kostenverteilung**

Auch im Baustein VII kommt es zur räumlichen Überlagerung von zwei Teilmaßnahmen, die zum Verständnis der gewählten Kostenverteilungsregelung zuerst getrennt zu betrachten sind.

Baustein VIIa

Die Leibnizstraße muss in diesem Bereich aufgrund des Ausbaus der A 81 verlegt werden, alleiniger Veranlasser ist somit der Bund. Die Kosten für die Verlegung und Wiederherstellung der Leibnizstraße im bestehenden Umfang (Breite, Geh- und Radwege usw.) und die dadurch erforderlichen Änderungen der Grundstückszufahrten sind daher vollständig vom Bund zu tragen.

Sollen Forderungen der Stadt umgesetzt werden, die über eine reine Wiederherstellung des bestehenden Zustandes (zwei Fahrspuren zzgl. begleitendem Geh- und Radweg auf der Südseite inkl. der erforderlichen Aufweitungen an den Grundstückszufahrten) hinaus gehen, sind die anfallenden Mehrkosten von der Stadt zu tragen.

Baustein VIIb

Die Stadt trägt als Veranlasserin für die Verlegung der Leibnizstraße die Gesamtkosten.

3.7 Sonstige Regelungen zur Kostentragung

- **Angrenzende Maßnahmen**

Die Kosten der angrenzenden Maßnahmen (etwa der Bau der Querspange-Ost und der Querspange-Mitte (Flugfeldallee)) außerhalb der Grenzen der Bausteine I bis VII sind vollständig von den jeweiligen Straßenbaulastträgern zu tragen.

- **Kostensteigerungen und Kostenminderungen**

Falls sich Kostensteigerungen oder Kostenminderungen ergeben, werden diese auf die beteiligten Kostenträger entsprechend ihrem Anteil an der ursprünglichen Kostenmasse umgelegt. Ausnahmen sind Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit bei einem der Beteiligten, der zu einer Kostensteigerung führt. In diesem Fall ist die Kostensteigerung vollständig von diesem zu tragen.

- **Verwaltungskosten**

Es werden gegenseitig keine Verwaltungskosten erhoben.

- **Vorabmaßnahmen**

Maßnahmen und die dafür angefallenen Ausgaben, die die Beteiligten bereits im Vorgriff auf die Umsetzung der Bausteine getätigt haben und deren Realisierung dienen, werden ebenfalls zur Kostenmasse hinzugerechnet und bei der späteren Abrechnung berücksichtigt. Derjenige der Beteiligten, der die Anrechnung der Kosten verlangt, muss den Nachweis der Notwendigkeit und Zweckdienlichkeit seiner Vorabmaßnahmen für die Umsetzung der Planung erbringen. Die gesetzlichen Regelungen zur Veränderungssperre bleiben davon unberührt.

4. Kostenfortschreibung

In der nachfolgenden Tabelle sind die Kostenentwicklungen der Bausteine der vorliegenden Vereinbarung dargestellt, die ausschließlich oder anteilsweise die Stadt Böblingen betreffen (alle Angaben in Mio. € netto):

Baustein / Kostenart	2012		2017		2020	
	Gesamt incl. Grund- erwerb	nur Baukosten	Gesamt incl. Grund- erwerb	nur Baukosten	Gesamt incl. Grund- erwerb	nur Baukosten
IVa	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
VIb	0,210	0,209	0,243	0,242	0,281	0,280
VIIb	1,798	1,685	2,357	2,205	2,611	2,547

Für den Baustein IV – Knoten W.-Brumme-Allee / Querspange-Mitte (FF-Allee) / Querspange Ost liegen derzeit noch keine Kostenberechnungen vor. Diese sind jedoch überschlägig bei dem Projekt der Querspange-Ost berücksichtigt. Die Bausteine VIb und VIIb sind ebenfalls kostenmäßig bei dem Projekt Querspange berücksichtigt. Diese Kosten wurden bereits in der DS 20/050 aufgeführt und sind in den 23.793.000 € Gesamtkosten für die Straßenbaumaßnahmen in Verbindung mit der Querspange enthalten.

Außerhalb dieser Vereinbarung fallen im Zusammenhang mit dem Ausbau der A81 für die Stadt Böblingen noch weitere Kosten an. So wird der Kostenanteil der Stadt Böblingen für die Errichtung der 850m langen Lärmschutzeinhausung mit nunmehr 11,525 Mio.€ (Stand Feb. 2020, netto berechnet). Weiterhin sind im Zusammenhang mit der Errichtung der Lärmschutzeinhausung noch Bauprovisorien vorzusehen, die kostenmäßig ebenfalls anteilig von der Stadt Böblingen getragen werden müssen. Hierfür fallen nach aktueller Kostenberechnung 0,468 Mio.€ an.

In Summe ergeben sich dadurch aktuell Aufwendungen von 11,993 Mio. € (netto, 14,272 Mio.€ brutto) im direkten Zusammenhang mit dem Ausbau der A81 für die Stadt Böblingen. Für die Einforderung dieses Betrages wird noch seitens des Bundes ein Finanzierungsplan erstellt werden, der dann eine Begleichung des Betrages in Tranchen über mehrere Jahre ab 2023 vorsehen wird.

Die Vorlage ist mit der Kämmerei abgestimmt.