

Bearbeiter/in:
Thomas Gruseck
Christiane Knauf
10.02.2017



DRUCKSACHE NR. 9/2017

Vorlage

Verbandsversammlung am 20.02.2017

öffentlich

Betreff

Änderung der Verkehrsführung im Bereich der Querspange Mitte / Anschluss Campus-Areal

Anlagen

- Anlage 1 Realisierte Querspange, Luftbild, Mai 2016
- Anlage 2 Lageplan der Abgrenzung der so genannten Bausteine aus dem Entwurf der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung
- Anlage 3 Querspange Mitte und Anschluss Campusareal mit neuer Verkehrsführung
- Anlage 4 Querspange Mitte und Anschluss Campusareal - „alte“ und „neue“ Verkehrsführung im Rahmenplan
- Anlage 5 Kostenvergleich der Verkehrsführung neu/alt in Bezug auf die Kosten-/Kostenverteilung auf der Basis des Entwurfs der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung

Beschlussvorschlag

1. Die Zweckverbandsversammlung stimmt der geänderten Verkehrsführung im Bereich der Querspange Mitte und dem geänderten Anschluss des Campusareals an die Flugfeld-Allee zu.
2. Die Zweckverbandsverwaltung wird beauftragt und ermächtigt, zur Realisierung der Querspange Mitte und zur Abstimmung des Straßenbauprojekts mit den räumlich angrenzenden Straßenbauprojekten „Ausbau A 81“ (Bundesfernstraßenverwaltung) die erforderliche Planungs- und Finanzierungsvereinbarung mit Stand vom 19. September 2012 (Beschluss der Zweckverbandsversammlung vom 7. März 2013) gemäß o. g. Planungsänderung anzupassen, mit dem Regierungspräsidium abzustimmen und abzuschließen. Die Kosten, die sich für den Zweckverband Flugfeld durch den Abschluß der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung voraussichtlich ergeben, sind in Kapitel 4 und Anlage 5 der Drucksache aufgeführt.

Kurzfassung

Das Regierungspräsidium Stuttgart, in Vertretung der Bundesrepublik Deutschland, die Stadt Böblingen und der Zweckverband Flugfeld Böblingen/Sindelfingen (ZV Flugfeld) haben auf der Grundlage des Bundesfernstraßengesetzes bzw. des Straßengesetzes für Baden-Württemberg eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung zum Umbau der Anschlussstelle (AS) Böblingen-Sindelfingen der BAB 81, zur Erschließung des Flugfelds und zur Verbesserung des innerörtlichen Verkehrsflusses zwischen der AS Sindelfingen-Ost und der AS Böblingen Hulb („Querspange Böblingen/Sindelfingen“) erarbeitet.

Ziel dieser Vereinbarung ist es, räumlich direkt aneinander grenzende und technisch in Beziehung stehende einzelne Bauabschnitte räumlich, technisch, rechtlich und finanziell verbindlich abzustimmen und die Kostenfolgen für alle Projektpartner nachvollziehbar aufzustellen. Aufgrund der Komplexität der Gesamtmaßnahme, die sich teilweise überlagernde Teilmaßnahmen umfasst, kommt der Vereinbarung zusätzlich die Aufgabe zu, die komplexen Regelungsfolgen in vollziehbare Regeln zu übersetzen.

Der Entwurf dieser Planungs- und Finanzierungsvereinbarung wurde mit der Drucksache Nr. 02/2013 in der Zweckverbandsversammlung am 7. März 2013 beschlossen.

Im „Gesehen-Vermerk“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 1. Oktober 2015 zum RE-Vorentwurf vom 20. Mai 2015 für die Maßnahme „A81, AS Böblingen/Hulb – AS Sindelfingen Ost“ fordert das BMVI auf einen höhenfreien Anschluss des Campusareals zu verzichten und einen höhengleichen Anschluss vorzusehen.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat in einem gemeinsamen Gespräch mit dem Zweckverband Flugfeld und unter Teilnahme der Städte Böblingen und Sindelfingen diese Forderung bekräftigt. Der Zweckverband hat daher zugesichert, eine solche Planänderung zu prüfen.

Die Prüfung der Planung kommt zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass ein höhengleicher Anschluss des Campus-Areals bei gleichbleibender guter Verkehrsqualität möglich ist. Der konzipierte Anschluss ist insgesamt deutlich kostengünstiger und eröffnet die Möglichkeit, bisher für die verkehrliche Nutzung vorgesehene Flächen einer städtebaulichen Entwicklung am östlichen Ende der Seepromenade zuzuführen.

Diese Vorlage beschreibt die vorgesehene geänderte Verkehrsführung im Bereich der Querspange Mitte und des Anschlusses des Campusareals, die Kostenfolgen und mögliche städtebauliche Potenziale.

1. Sachstand und Beschlusslage

Die Zweckverbandsversammlung wurde erstmalig mit Drucksache Nr. 04/2004 vom 29. April 2004 über den Stand der Verhandlungen für eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Abstimmung der Projekte „Querspange Böblingen/Sindelfingen“ und „Ausbau A81“ informiert. Sie beschloss mit Drucksache Nr. 04/2005 vom 18. Januar 2005 ihre Zustimmung zum Entwurfsstand vom 8. Dezember 2004.

Durch den im Juli 2009 erreichten Lärmschutzkompromiss im Zusammenhang mit dem Ausbau A81 wurde eine Überarbeitung der Ausbauplanung erforderlich und es kam nicht mehr zum Abschluss der eigentlich 2005 endverhandelten Vereinbarung.

Seit Abschluss des städtebaulichen Wettbewerbs und dem Beschluss über die Umsetzung des städtebaulichen Rahmenplans ist die Realisierung der Querspange im Bereich des Flugfelds (heute: „Flugfeld-Allee“) vom Knoten der Flugfeld-Allee mit der Calwer Straße im Westen bis zum Knoten mit der Wolfgang-Brumme-Allee im Osten einschließlich der neuen Autobahnanschlussstelle Böblingen/Sindelfingen in Fahrtrichtung Stuttgart (im Folgenden: AS Süd) der BAB 81 Beschlusslage.

Seit 2005 wurde die Flugfeld-Allee in drei Bauabschnitten bis zum heutigen Ausbaustand hergestellt. Dabei wurde die Flugfeld-Allee aus Gründen der durchgängigen Befahrbarkeit durch ein „provisorisches Straßenstück“ unter Beibehaltung der heutigen Anschlussstelle Böblingen/Sindelfingen an die Wolfgang-Brumme-Allee angeschlossen.

Anlage 1 zeigt die Flugfeld-Allee in einem Luftbild vom Juni 2012 in ihrem heutigen Ausbaustand:

- vierspuriger Ausbau vom Knoten mit der Calwer Straße im Westen bis zum Knoten mit der zukünftigen Autobahnrampe (Anschlussstelle) ohne südliche Parkstände und Geh- und Radweg (Querspange West)
- zweispuriger Ausbau der „Querspange-Mitte“ von der zukünftigen Autobahnrampe (Anschlussstelle) bis zur Wolfgang-Brumme-Allee
- „provisorischer“ Straßenabschnitt zwischen der „Querspange-Mitte“ und der Zufahrt Festplatz/Meilenwerk
- Knoten Zufahrt Festplatz/Meilenwerk–Wolfgang-Brumme-Allee
- Erdbau im Bereich der künftigen AS Süd

Bis dato sind für die o. g., bereits hergestellten Straßenabschnitte der Flugfeld-Allee ca. 2,95 Mio. € Baukosten angefallen.

Wesentlicher Bestandteil der Querspange bzw. der generellen Erschließung des Flugfelds ist der Um-/Neubau der AS Süd der BAB 81. Der Um-/Neubau der Anschlussstelle steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem sechsspurigen Ausbau der BAB 81 und soll mit dieser zeitlich zusammen realisiert werden.

In Anlage 2 sind die neu geplante AS Süd (Baustein III a) mit dem Knoten an die Flugfeld-Allee (Baustein III b, der bis dato den Anschluss des Campusareals über einen „Underfly“ beinhaltet) und die Flugfeld-Allee bis zum neuen Knoten mit der Wolfgang-Brumme-Allee (Baustein IV a) sowie die im Zweckverbandsgebiet liegende AS Nord in Fahrtrichtung Singen (Baustein II) dargestellt.

Aufgrund der Gesetzeslage (das Bundesfernstraßengesetz bzw. das Straßengesetz Baden-Württemberg) sind für die Finanzierung dieser Straßenabschnitte jeweils die Straßenbaulastträger zuständig. Die Höhe der Finanzierungsbeteiligung ist gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) geregelt. Auf der Grundlage dieser gesetzlichen Regelungen, haben die zuständigen Straßenbaulastträger, die Bundesstraßenverwaltung (im Folgenden: Bund), Stadt Böblingen und der Zweckverband Flugfeld Böblingen/Sindelfingen, das Ziel verfolgt, über eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung räumlich direkt aneinander grenzende und technisch in Beziehung stehende Projekte in technischer, rechtlicher und räumlicher Hinsicht

verbindlich abzustimmen. Ziel war es, die Kostenfolgen für alle Seiten im Vorfeld der Realisierung abschätzbar zu machen und für alle Seiten Planungssicherheit zu schaffen.

Mit Beschluss vom 7. März 2013 (Drucksache Nr. 02/2013) hat die Zweckverbandsversammlung dem Entwurf dieser Planungs- und Finanzierungsvereinbarung mit Stand vom 19.09.2012 zugestimmt.

Im Folgenden kam es durch die Prüfung des „RE-Vorentwurfs, A 81, AS Böblingen Hulb – AS Sindelfingen-Ost“ durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nicht zur Unterzeichnung der o. g. Vereinbarung. Gemäß Stellungnahme/Gesehen Vermerk des BMVI vom 1. Oktober 2015 zum RE-Vorentwurf besteht aus Sicht des BMVI „weitergehender Abstimmungsbedarf“. In Bezug auf die o. g. Vereinbarung bzw. die daraus folgende Kostenverteilung stellt das BMVI fest: *„Zur Erschließung des Teilbaugebiets Campus (Campusareal) ist der Bau eines Trogbauwerks und einer Unterführung geplant. Da für das Campusareal bis heute weder ein Bebauungsplan noch detaillierte Bauwerksplanungen vorliegen, ist gegenwärtig eine „mehrseitige Veranlassung“, die eine Kostenbeteiligung des Bundes begründen würde, nicht zu erkennen. Ich bitte daher, auf den höhenfreien Anschluss des geplanten Campusareals zu verzichten und einen höhengleichen Anschluss, an dem der Bund kostenmäßig nicht zu beteiligen ist, vorzusehen. Sofern der Zweckverband Flugfeld auch weiterhin einen höhenfreien Anschluss wünscht, hat er auch sämtliche in diesem Zusammenhang anfallenden Kosten zu tragen.“*

In einem Gespräch zwischen dem Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) und dem Zweckverband Flugfeld Böblingen/Sindelfingen, an dem auch Vertreterinnen und Vertreter der Städte Böblingen und Sindelfingen teilnahmen, bekräftigte das RPS die o. g. Forderung des BMVI. Der Zweckverband sicherte daher zu, einen höhengleichen Anschluss an das Campusareal/Hochhausareal zu prüfen, um eine weitere Kostensteigerung für den Zweckverband zu vermeiden.

2. Neue Verkehrsführung im Bereich der Querspange Mitte und neuer Anschluss für das Campusareal (siehe Anlage 3 und 4)

Der Abschnitt der Flugfeld-Allee zwischen dem südlichen Ast der BAB-Anschlussstelle und der Wolfgang-Brumme-Allee wird als „Querspange Mitte“ bezeichnet. An diese vierstreifig ausgebaute innerörtliche Hauptverkehrsstraße (Flugfeld-Allee) soll der verlegte südliche Ast der BAB-Anschlussstelle Böblingen/Sindelfingen angeschlossen werden. Der Knotenpunkt wird plangleich ausgebildet und signalisiert. Die bisherige Planung sah dabei vor, als vierten, südlichen Ast der Kreuzung, die Erschließung des Campusareals anzubinden. Die Erschließungsstraße schwenkt unmittelbar nach dem Knoten in Richtung Osten ab und wird mittels einer Trogstrecke neben dem Langen See und einem Unterführungsbauwerk planfrei unter der Querspange Mitte hindurchgeführt (Anlage 3 und 4).

Die aktuelle/überarbeitete Planung sieht nun vor, auf die teuren und unterhaltungsaufwändigen Bauwerke zu verzichten und die Anbindung des Hochhausareals über einen zusätzlichen plangleichen Knotenpunkt östlich der bisherigen Kreuzung anzuschließen (Anlage 3).

Bei dieser Planung entfällt der südliche Ast am Knotenpunkt, so dass der Rampenfußpunkt/ das Ende der BAB-Anschlussstelle als signalgeregelter (Ampelanlage) T-Einmündung in die Flugfeldallee realisiert werden kann.

Der neue Anschluss des Campusareals wird als zusätzlicher Knotenpunkt geplant. Er befindet sich ca. 220 m östlich der neuen BAB-Anschlussstelle, etwa mittig zwischen den beiden Knotenpunkten mit der BAB-Anschlussstelle und der Wolfgang-Brumme-Allee. Unter Berücksichtigung dieser Lage kann die bisherige Anbindung des Park- und Festplatzes („rechts rein, rechts raus“) künftig in den neuen Knotenpunkt integriert werden und als Vollanschluss mit allen Fahrtrichtungen realisiert werden. Dadurch wird die Zu- und Abfahrt zum Park-/Festplatz deutlich verbessert.

Der beidseitige gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Flugfeldallee wird wie beim bisherigen Entwurf am Knoten in einen einseitigen Geh- und Radweg auf der Südseite der Querspange Mitte übergeleitet. Der aktuelle Entwurf sieht eine zusätzliche, signalisierte Querung am neuen Knotenpunkt „Campus-Areal“ vor, der auch eine umwegfreie Verbindung zum vorhandenen Radweg über das Flugfeld in Richtung Bahnhof sicherstellt. Die Radverkehrsanlagen nördlich der Querspange Mitte ermöglichen die Erschließung des Campusareals und die Weiterführung des Geh- und Radweges in Richtung Sindelfingen. Damit werden auch die Radwegeverbindungen in diesem Flugfeldbereich deutlich verbessert.

Das Ingenieurbüro Schlothauer und Wauer hat ergänzend die grundsätzliche Leistungsfähigkeit für den Prognosezeitraum mittels einer Mikrosimulation überprüft. Die Überprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass an beiden Knoten und somit im ganzen Abschnitt der „Querspange Mitte“ ein qualitativ guter Verkehrsablauf zu erwarten ist. Dies entspricht auch der Qualitätsstufe der ursprünglichen Verkehrsführung.

3. Städtebauliche Folgen und Entwicklungsmöglichkeiten

Campusareal

Die neue Verkehrsführung stellt eine funktionale Erschließung des Campusareals dar, die mit einem geringeren technischen und finanziellen Aufwand realisiert werden kann und eine größere Flexibilität bei der städtebaulichen Entwicklung des Campusareals eröffnet: Die bisherige Lösung bedeutete eine zwingende Vorgabe für die Lage und den unterirdischen Ausbau des Anschlusses mit „Nadelöhr-Charakter“. Bei einer Störung im Bereich der Unterführung könnte im Ernstfall das gesamte Campusareal blockiert sein, da bis dato nur eine gemeinsame Ein-/Ausfahrt vorgesehen war; mindestens eine ergänzende Ein- und Ausfahrt (Rechts-rein-rechts-raus-Anbindung) an die Flugfeld-Allee wäre zu prüfen gewesen.

Mit der neuen Lösung besteht eine größere Freiheit bei der Planung einer optimalen Erschließung des künftigen Campusareals: Es sind sowohl oberirdische, als auch weiterhin unterirdische Erschließungskonzeptionen vorstellbar; es bleibt eine Hochhaus-Konzeption ebenso wie ein alternatives städtebauliches Konzept realisierbar.

Bisherige Verkehrsfläche im Bereich Seepromenade

Bei einem höhengleichen Anschluss der künftigen BAB-Südrampen an die Flugfeld-Allee werden die in gedachter südlicher Verlängerung der künftigen BAB-Südrampen bisher für den unterirdischen Anschluss an das Campusareal vorgesehenen Verkehrsflächen nicht benötigt. Diese Flächen zwischen Flugfeld-Allee und Seeufer mit einem Umfang von ca. 4.500 qm stehen bei Realisierung der neuen Verkehrsführung und des neuen plangleichen Anschlusses des Campus-Areals für eine hochwertige städtebauliche Entwicklung am Seeufer zur Verfügung.

4. Kostenfolgen

Anlage 5 dieser Drucksache nimmt Bezug auf die Anlage 5 der Drucksache Nr. 02/2013 vom 7. März 2013 und stellt die Kosten der neuen Verkehrsführung (höhengleicher Anschluss Campusareal) den Kosten der bisherigen Verkehrsführung (höhenfreier Anschluss) gegenüber.

Um die Kosten vergleichen zu können, wurde als Kostenbasis das Jahr 2012 zu Grunde gelegt (das Jahr der Kostenberechnung der RE-Entwurfsplanung). Inflationsbedingt werden die tatsächlichen Kosten bis zum Baubeginn voraussichtlich noch steigen.

Weiterhin wurde eine Fortschreibung der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung aus dem Frühjahr 2014 berücksichtigt, die einerseits die prozentuale Kostenverteilung auf die Vertragspartner berücksichtigt und andererseits eine falsche Kostenzuordnung korrigiert.

Anlage 5 der Drucksache Nr. 02/2013 weist einen Kostenanteil des Zweckverbands für die Bausteine II, III a, III b, IV a und Querspange Mitte von insgesamt 7,442 Mio. € aus. Für die gleichen Bausteine beträgt der Kostenanteil mit der neuen Verkehrsführung ca. 5,409 Mio. €. Die Kosteneinsparung für den Zweckverband beträgt somit ca. 2 Mio. €.

Unsicherheiten bestehen noch bzgl. der prozentualen Kostenanteile. Hierzu hat sich weder das RPS noch der Bund abschließend geäußert.

5. Fuß- und Radwegeverbindung Sindelfingen – Flugfeld Böblingen/Sindelfingen

Im Zuge der Erstellung der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung wurde von Seiten der Stadt Böblingen, der Stadt Sindelfingen und des Zweckverbands auf eine Fuß- und Radverkehrsführung an der Westseite des Brückenbauwerks über die BAB 81 zugunsten einer eigenständigen Brücke verzichtet. Trotz voraussichtlicher Kosten von ca. 1,52 Mio. € (Kostenstand 2013) für eine eigenständige Brücke ergeben sich Einsparungen gegenüber einer Finanzierungsbeteiligung bei einem gemeinsamen Brückenbauwerk.

Im aktuellen Budgetplan Nr. 13, 2016 sind für dieses Brückenbauwerk ca. 1,735 Mio. € (brutto) eingestellt. Dabei handelt es sich um keine zusätzlichen (neuen) Kosten. Dieses Brückenbauwerk ist seit Budgetplan Nr. 1 in der Kostenplanung des Zweckverbandes berücksichtigt (Pos. 4.1.17 „Steg Sindelfingen“).

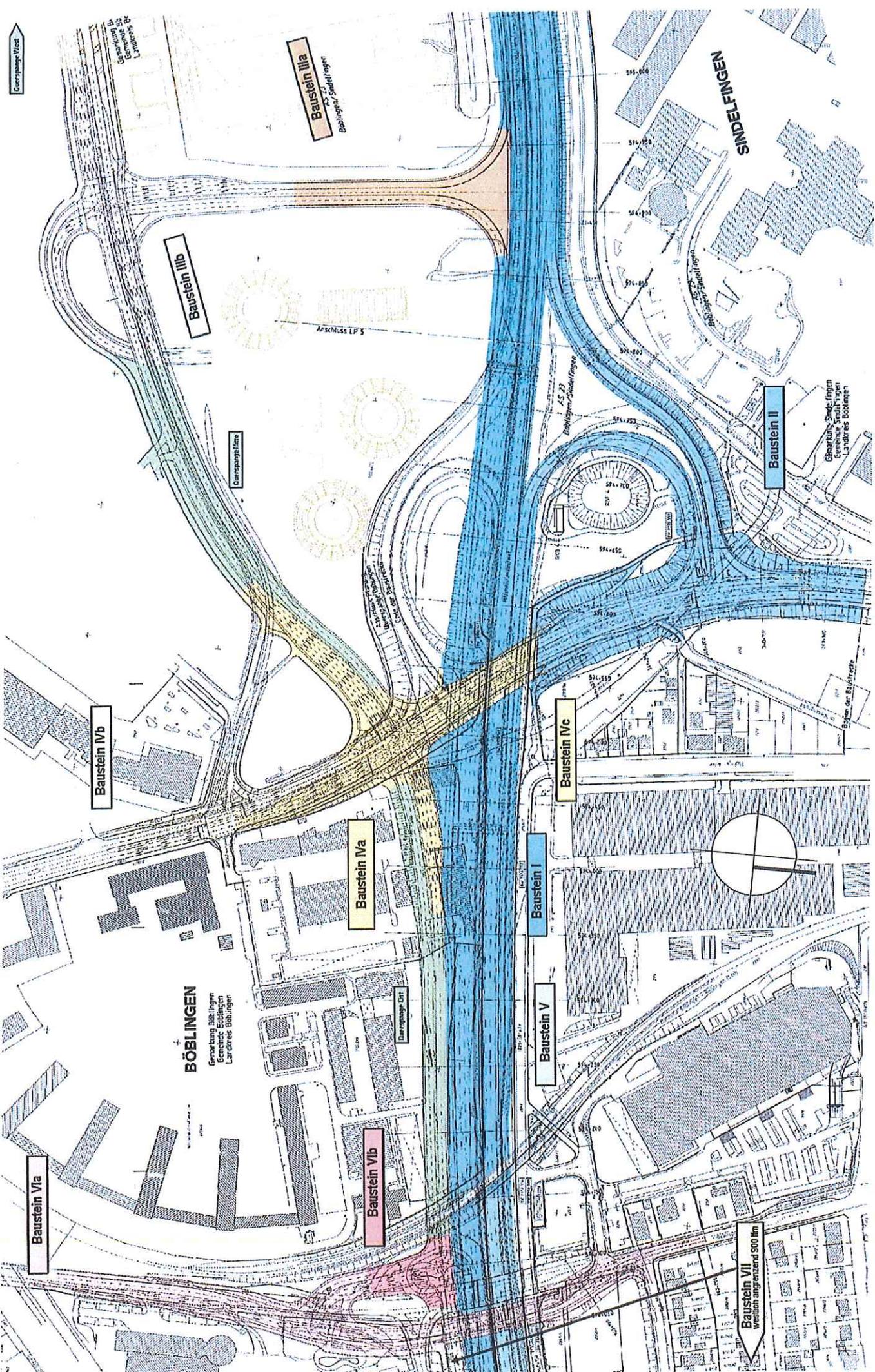
Im Lageplan der Anlage 4 sind die Fuß- und Radwegeverbindungen einschließlich der Lage der eigenständigen Fuß- und Radwegebrücke über die BAB 81 dargestellt. Für das Brückenbauwerk soll im zeitlichen Zusammenhang mit dem Ausbau/der Ausbauplanung der BAB 81 ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt werden.



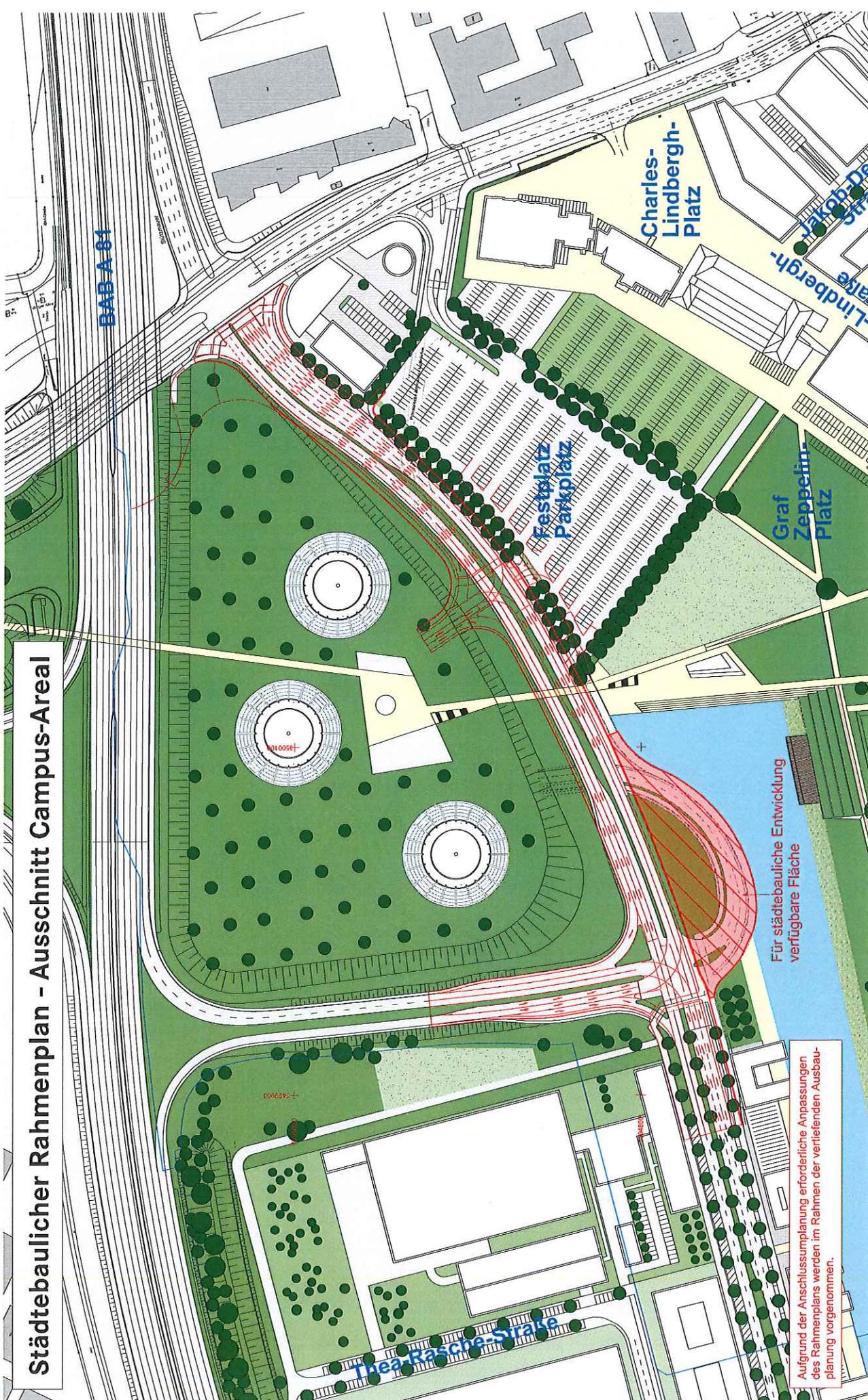
Peter Brenner
Geschäftsführer

Drucksache 9/2017 – Anlage 1: Realisierte Querspange, Luftbild Mai 2016





Drucksache 9/2017 - Anlage 2:
 Lageplan der Abgrenzung der sogenannten Bausteine aus dem Entwurf der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung
 "Ausbau A 81/Realisierung und Querspanne Böblingen/Sindelfingen", Stand: 19.09.2012



Städtebaulicher Rahmenplan - Ausschnitt Campus-Areal

Aufgrund der Anschlussplanung erforderliche Anpassungen des Rahmenplans werden im Rahmen der verbindlichen Ausbauplanung vorgenommen.

Für städtebauliche Entwicklung verfügbare Fläche

Drucksache Nr. 9/2017 - Anlage 5

Kostenvergleich der Verkehrsführung höhenfreier (alt)/höhengleicher (neu) Anschluss Campusareal
 Darstellung der Kosten auf Basis des Entwurfs der Planungs- und Finzierungsvereinbarung
 hier nur Bausteine mit Kostenbeteiligung des ZV Flugfeld

Baustein	voraussichtliche Baukosten (Kostenstand 2013) (in Tsd. €, brutto)		Kostenanteil des ZV (in %)		Kostenanteil des ZV (in Tsd. €, brutto)		
	(alt)	(neu)	(alt)	(neu)	(alt)	(neu)	
II	A81, AS BB/Sifi, Anschluss Nord	3.338	2.387	30	37	1.001	888
IIIa	A81, AS BB/Sifi, Anschluss Süd Verbindungsrampe Süd	646	646	30	37	194	239
IIIb	A81, AS BB/Sifi, Anschluss Süd Knotenpunkt Verbindungsrampe Süd/ Flugfeldalle/Erschließungsstraße "Campus"	4.637	1.353	86	83	3.988	1.123
ohne Nr.	Querspange Mitte	1.042	1.691	100	100	1.042	1.691
IVa	Knotenpunkt L 1185, Wolfgang-Brumme-Allee/ Querspange Mitte/Querspange-Ost	2.434	2.936	50	50	1.217	1.468
gesamt						7.442	5.409