

DRUCKSACHE NR. 14/2020 Tischvorlage

Vorlage

Verbandsversammlung am 29. Mai 2020

zur Kenntnis
öffentlich

Betreff

Information zum Abschluss der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau der BAB 81 im Bereich der Anschlussstelle Böblingen/Sindelfingen, zum Ausbau der Querspange Mitte und dem aktuellen Stand der Kostenentwicklung

Anlage/n

- Anlage 1** realisierte Querspange, Luftbild 2019
- Anlage 2** Lageplan der Abgrenzung der sogenannten Bausteine aus dem Entwurf der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung
- Anlage 3** Entwurf der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung
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 kommunalen Entlastungsstraße im Zuge des Ausbaus der A 81 zwischen der AS Sindelfingen-Ost und der AS Böblingen-Hulb (Stand: 19. Dezember 2018)
- Anlage 4** Kostenentwicklung auf Basis der Kostenberechnung des Bundes
Stand 07. April 2020

Zur Kenntnis:

Die Zweckverbandsversammlung nimmt Kenntnis:

1. Vom aktuellen Stand der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung, zur Realisierung der Querspange Mitte und zur Abstimmung des Projektes mit den räumlich angrenzenden Straßenbauprojekten „Ausbau A 81“ (Bundesfernstraßenverwaltung).
2. Von der in der Sachdarstellung dargestellten Kostenfolgen.
3. Dass der Verbandsvorsitzende des Zweckverbands kurzfristig die in der Anlage 3 dargestellte Planungs- und Finanzierungsvereinbarung abschließen wird.

Kurzfassung

Die 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 (sog. Querspange Böblingen/Sindelfingen) erarbeitet.

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

Mit den Beschlüssen zu den Drucksachen 02/2013 und 09/2017 wurde der Verbandsvorsitzende durch die Verbandsversammlung ermächtigt und beauftragt, die Planungs- und Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau der BAB 81 im Bereich der Anschlussstelle Böblingen/Sindelfingen, zum Ausbau der Querspange Mitte für den Zweckverband abzuschließen. Diese Drucksache informiert über die aktuelle Planungs- und Kostenentwicklung sowie die vertraglichen Anpassungen. Zudem befasst sich die Drucksache ausschließlich mit Teilmaßnahmen, die sich finanziell auf den Zweckverband auswirken.

1. Beschlusslage und Sachdarstellung

Die Zweckverbandsversammlung wurde erstmalig mit Drucksache 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 in den Drucksachen 04/2005 vom 18. Januar 2005 und 02/2013 vom 7. März 2013 den Abschluss der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung. Der Entwurfsstand vom 19. September 2012 war Grundlage der letzten Beschlussfassung.

Seit Abschluss des städtebaulichen Wettbewerbs und dem Beschluss über die Umsetzung des städtebaulichen Rahmenplans sowie der Abänderung der Zuführung zum Baufeld 48 (Campus-Areal) 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 2019 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
- „provisorisches“ Straßenstück zwischen Querspange Mitte und Zufahrt Festplatz/Meilenwerk
- Knoten Zufahrt Festplatz/Meilenwerk – Wolfgang-Brumme-Allee
- Erdbau im Bereich der künftigen Anschlussstelle Böblingen/Sindelfingen

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 Südseite der AS Böblingen/Sindelfingen der BAB 81. Der Um-/Neubau der Anschlussstelle ist Projektbestandteil des sechsspurigen Ausbaus der BAB 81 und soll mit diesem zeitlich zusammen realisiert werden.

In Anlage 2 sind die geplante Südrampe (Baustein IIIa) mit der Einmündung in die Flugfeld-Allee (Baustein IIIb) und die Flugfeld-Allee, inklusive der noch zu erstellenden Querspange (Baustein Querspange Mitte) bis zur Verknüpfung mit der Wolfgang-Brumme-Allee (Baustein IVa) sowie das im Zweckverbandsgebiet liegende Nordohr der Anschlussstelle in Fahrtrichtung Singen (Baustein II) dargestellt.

2. Planungs- und Finanzierungsvereinbarung

Aufgrund der Gesetzeslage (Bundesfernstraßengesetz bzw. des Straßengesetzes Baden-Württemberg), sind für die Finanzierung der Verknüpfung von Straßen in unterschiedlicher Baulast die Straßenbaulastträger gemeinsam zuständig. Die Höhe der Finanzierungsbeteiligung regelt sich gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG), vgl. §12 (2) FStrG: „[...]so haben die Träger der Straßenbaulast die Kosten der Kreuzungsanlage im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste zu tragen [...]“.

Auf der Grundlage dieser gesetzlichen Regelungen haben die zuständigen Straßenbaulastträger das Ziel verfolgt, über eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung räumlich direkt aneinandergrenzende und technisch in Beziehung stehende Projekte in technischer, rechtlicher und räumlicher Hinsicht verbindlich abzustimmen. Ziel ist es, die Kostenfolgen für alle Seiten im Vorfeld der Realisierung abschätzbar zu machen und Planungssicherheit zu schaffen.

Anlage 3 enthält den Entwurf der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung „Ausbau A81/Realisierung Querspange Böblingen/Sindelfingen“, Stand 19. Dezember 2018.

Im Gegensatz zum Entwurf, der in der Sitzung vom 7. März 2013 Grundlage der Beschlussfassung bildete, wurden hierbei einige Anpassungen vorgenommen. Neben redaktionellen Änderungen wurden nur zwei Punkte inhaltlich angepasst.

- Die Beteiligten haben vereinbart, dass die Behandlung von Grundstücksflächen in einem separaten Kauf- bzw. Tauschvertrag behandelt wird. Entsprechend der Regelungen aus dem Kaufvertrag des Zweckverbandes mit der Bundesvermögensverwaltung vom 16.12.2002 handelt es sich hierbei um die Flächen T1, T3, T4, T5, T7 und T8. Die Einbindung eines Eigentumserwerbsvorgangs in die Planungs- und Finanzierungsvereinbarung hätte zur Folge, dass der Vertrag notariell beurkundet werden müsste. Andernfalls wäre der Vertrag formunwirksam.
- Die prozentualen Anteile an der Finanzierung der jeweiligen Bausteine wurden dem aktuellen Planstand der Planfeststellung vom 15.02.2019 und der Beschlusslage vom 20.02.2017 angepasst und beziehen sich entsprechend Bundesfernstraßengesetz (FStrG) wie bisher auf die jeweiligen Fahrbahnbreiten. Hierbei entstehen auf Basis der nun vorliegenden konkreten Planung leichte Verschiebungen zu Lasten des Zweckverbandes gegenüber der Beschlusslage vom 7. März 2013 und 20. Februar 2017.

In Bezug auf die in Anlage 2 dargestellten Bausteine ergibt sich somit folgende prozentuale Kostenzuordnung (Tabelle 1). Es werden im Folgenden lediglich die Bausteine (Straßenbauabschnitte) der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung betrachtet, die sich finanziell auf den ZV Flugfeld auswirken.

Tabelle 1: Übersicht der Kostenverteilung

Baustein	Bezeichnung	Bund	Stadt BB	ZV Flugfeld
II	AS 23 BB-Sifi, Anschluss Nord (L 1185)	70% neu 59,73 %		30% neu 40,27 %
IIIa	AS 23 BB-Sifi, Anschluss Süd	70% neu 59,73 %		30% neu 40,27 %
IIIb	AS 23 BB-Sifi, Anschluss Süd	14% neu 15,61 %		86% neu 84,39 %
ohne Nr.	Querspange Mitte			100,00 %
IVa	Knotenpunkt L 1185		50,00 %	50,00 %

3. Kostenfolgen

Anlage 4 enthält die Darstellung der voraussichtlichen Kosten des Zweckverbandes für den Bau und den Grunderwerb der o. g. Bausteine bzw. den Kostenanteil des ZV Flugfeld auf der Basis der vom Bund ermittelten Baukosten und der in obiger Tabelle 1 dargestellten Kostenverteilung. Die Bausteine Querspange Mitte und IV a sind durch das vom Zweckverband beauftragte Büro Klinger & Partner im Jahre 2018 errechnet und auf der Grundlage einer Kostenfortschreibung von 5 % p.a. angepasst worden.

Somit beträgt der Kostenanteil des ZV Flugfeld an den in Anlage 2 dargestellten Bausteinen mit dem Bund (Stand April 2020)

- II, IIIa und IIIb ca. 3,679 Mio. €
+ Grunderwerb von 1,132 Mio. € (größtenteils schon getätigt)

Hinzukommen die Baukosten für den Baustein IVa gemeinsam mit der Stadt Böblingen und der Baustein Querspange Mitte in der Hoheit des Zweckverbandes, welche derzeit wie folgt bewertet werden (Stand Juni 2018 + Baukostensteigerung).

- Querspange Mitte 1,680 Mio. € + 0,084 Mio. € (Baukostensteigerung von 5% / Jahr)
+ Grunderwerb von 0,789 Mio. € (schon getätigt)
- IVa 1,785 Mio. € + 0,089 Mio. € (Baukostensteigerung von 5% / Jahr)
+ Grunderwerb von 0,450 Mio. € (teilweise schon getätigt)

Gesamt ergibt dies einen Budgetbedarf für Baukosten von 7,491 Mio. € und einen Anteil von ca. 0,5 Mio. € für die Beteiligung an Grundstückskosten, die nicht im Eigentum des Zweckverbandes stehen.

Im Wirtschaftsplanentwurf 2020 und im Finanzbericht sind für diese Straßenbaumaßnahmen insgesamt ca. 8,55 Mio. € eingestellt.

Im Vergleich zum Kostenstand 2012 sind die Gesamtbaukosten um ca. 38 % gestiegen. Dies liegt im Wesentlichen an folgenden Gründen:

- Allgemeine Baukostensteigerung von rund 5 % p.a. seit 2012
- Mehrkosten durch Vergrößerung der Fuß-/Radwegeunterführung
- Wechsel des Fahrbahnbelages von Asphalt zu Beton
- Mehrkosten in Leitungs- und Steuerungstechnik
- Anpassung der Kostenteile auf Grundlage der Spurbreiten nach aktuellem Planungsstand
- Anpassung der Baukosten auf der Grundlage der Ausführungsplanung

Gemäß Kapitel 4.9 der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung werden Kostensteigerungen oder Kostenminderungen auf die beteiligten Kostenträger entsprechend ihrem Anteil an der ursprünglichen Kostenmasse umgelegt. Ausgenommen 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. Weitergehende Regelungen bei ggf. eintretenden Kostenänderungen wurden nicht getroffen, was letztendlich zu höheren Kosten für den ZV Flugfeld führen kann.

4. Weitere notwendige kommunale Anpassungen

Unabhängig von der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung ergaben sich aus den detaillierten Verkehrsuntersuchungen zum Neubau des Flugfeldklinikums Hinweise auf möglicherweise zukünftig überlastete Verkehrsknotenpunkte im weiteren Umfeld. Bei einer Detailuntersuchung des Knotenpunktes L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee/Querspange) wurde durch das Büro ModusConsult festgestellt,

- dass ein freier Rechtsabbieger aus der Rudolf-Diesel-Straße (Autobahnbrücke) auf die Flugfeld-Allee (Querspange) eine deutliche Reduktion des Rückstaus aus Richtung Sindelfingen ermöglichen würde. (betroffener Baustein Querspange Mitte)

- und dass ein Rechtsabbieger mit eigener Spur aus Böblingen kommend auf die Leibnizstraße (Querspange) eine deutliche Steigerung der Sicherheit für den Radverkehr ermöglichen könnte. (betroffener Baustein IVa)

Die Stadt Böblingen und der Zweckverband haben daraufhin das Büro Klinger&Partner mit einer Vorentwurfsplanung und der dazugehörigen Kostenschätzung beauftragt. Die voraussichtlichen zusätzlichen Kosten sind aus Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 2: Übersicht der Kosten für zusätzliche Ausbauten

Ohne Nr.	Querspange Mitte	Freier Rechtsabbieger von Rudolf-Diesel-Straße auf die Flugfeldallee	ca. 140.000 Euro		100 %
IVa	Knotenpunkt L 1185	Eigener Rechtsabbieger von Wolfgang-Brumme-Allee auf Leibnizstraße	ca. 260.000 Euro	50 %	50 %

Die Stadt Böblingen und der Zweckverband sind der Auffassung, dass diese Ausbauten auch nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung beschlossen werden können. Sie haben keine Auswirkungen auf den Ausbau der A81 sowie der zugehörigen Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen, da rein kommunale Belange und Kostenträger betroffen sind. Die Zustimmung eines Dritten ist nicht erforderlich. Die Planungshoheit für die betroffenen Straßen liegt zum einen beim Zweckverband und zum anderen bei der Stadt Böblingen.

5. Fuß- und Radwegeverbindung Sindelfingen-Flugfeld/Böblingen

Im Zuge der Erstellung der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung wurde von Seiten der Stadt Böblingen, der Stadt Sindelfingen und des ZV Flugfeld auf eine Fuß- und Radverkehrsführung an der Westseite des Brückenbauwerks über die BAB 81 zugunsten einer eigenständigen Brücke verzichtet. Der Zweckverband wird hierzu gemeinsam mit den Städten Böblingen und Sindelfingen eine funktionale und sinnvolle Radwegführung ermitteln und im Anschluss die eigenständige Brücke/Steg im Rahmen eines Wettbewerbes planen.

Im Wirtschaftsplanentwurf 2020 und im Finanzbericht sind für dieses Brückenbauwerk ca. 4,7 Mio.€ eingestellt.

6. Bebauungsplan

Die geplante Verkehrsführung der Querspange und der AS Süd auf Grundlage der Finanzierungsvereinbarung ist in den Bebauungsplänen „Flugfeld – Querspange“ 1.0 und „Flugfeld – BAB-Südrampen“ 3.0 planungsrechtlich gesichert.

Der Bebauungsplan „Flugfeld-Querspange“ 1.0 muss bei Durchführung der unter Ziffer 4. vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechend angepasst werden.

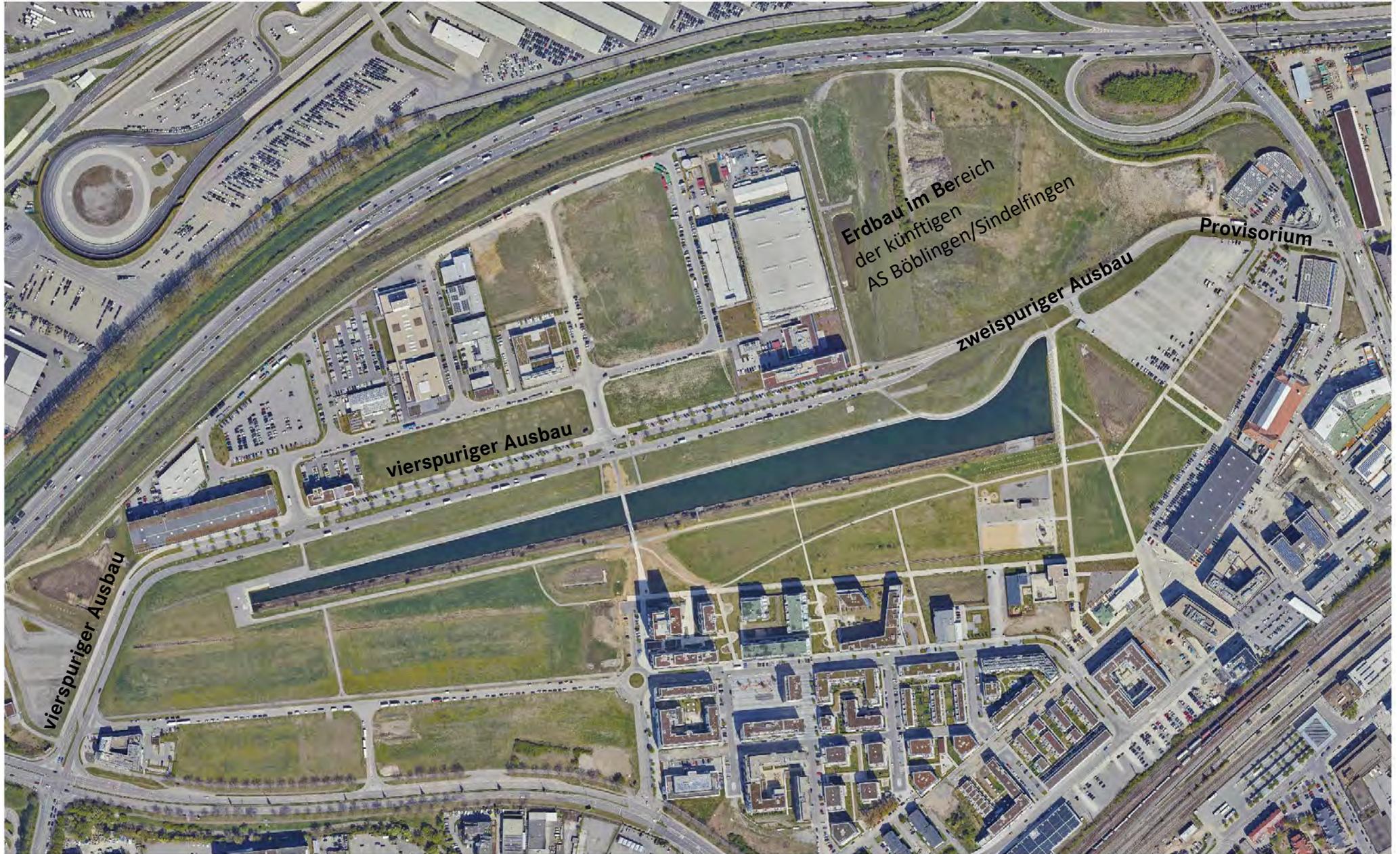
7. Weitere Vorgehensweise

Der Gemeinderat der Stadt Böblingen hat in der Gemeinderatssitzung vom 6. Mai 2020 über die Unterzeichnung der in Anlage 3 enthaltenen Planungs- und Finanzierungsvereinbarung beraten und diese beschlossen.

Auf Grundlage des bestehenden Mandats vom 7. März 2013, ergänzt am 20. Februar 2017, wird der Verbandsvorsitzende des Zweckverbands kurzfristig die aktuell offene Planungs- und Finanzierungsvereinbarung gemäß Anlage 3 im Zusammenhang mit dem Projekt "Ausbau A81" abschließen, um den Beitrag zur Sicherung der Finanzierung des Projekts zu leisten.


Alexander Grullini
Geschäftsführer

Zweckverband Flugfeld
Böblingen/Sindelfingen



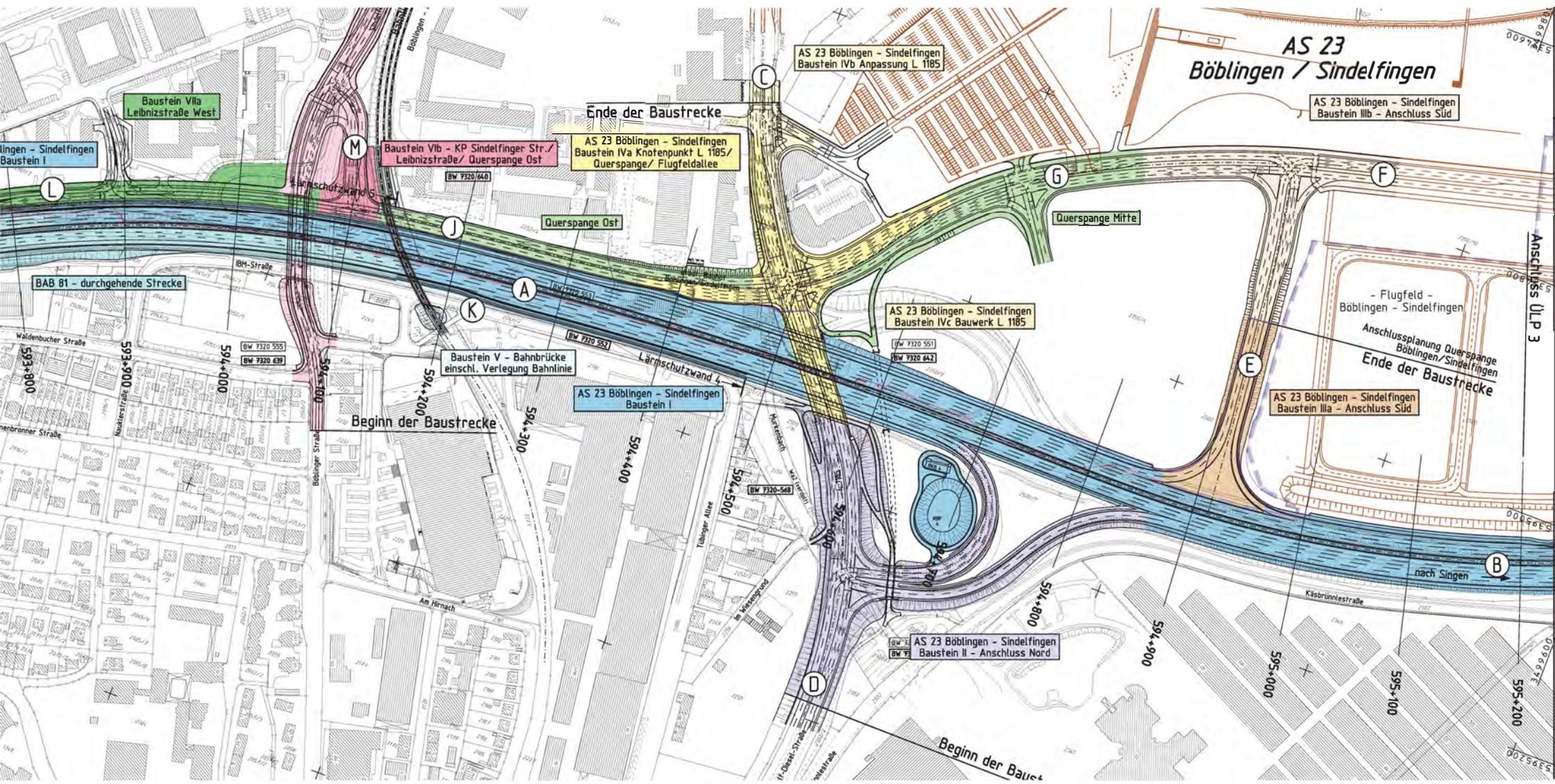
vierspuriger Ausbau

vierspuriger Ausbau

Erdbau im Bereich
der künftigen
AS Böblingen/Sindelfingen

zweispuriger Ausbau

Provisorium



Vereinbarung

zwischen der

Bundesrepublik Deutschland

(Bundesstraßenverwaltung),

vertreten durch das Land Baden-Württemberg,

dieses vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart,

vertreten durch den Abteilungspräsidenten,

nachstehend „**Bund**“ genannt,

der

Stadt Böblingen,

vertreten durch den Oberbürgermeister,

nachstehend „**Stadt**“ genannt

und dem

Zweckverband Flugfeld Böblingen/Sindelfingen,

vertreten durch den Verbandsvorsitzenden,

nachstehend „**Zweckverband**“ genannt,

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 kommunalen Entlastungsstraße im Zuge des Ausbaus der A 81 zwischen der AS Sindelfingen-Ost und der AS Böblingen-Hulb

Inhalt

1 Allgemeines	4
1.1 Maßnahmen und ihre gegenseitigen Auswirkungen	4
1.2 Verbindung zwischen der A 81 und der Querspange Böblingen/Sindelfingen	4
1.3 Weiterentwicklung der Flugfeld-Allee zur durchgehenden Querspange	5
1.4 Beteiligte	6
2 Bausteine	7
2.1 Baustein I: A 81 Stuttgart - Singen	7
2.2 Baustein II: A 81 AS Böblingen/Sindelfingen, Anschluss Nord (L 1185)	7
2.3 Baustein III: A 81 AS Böblingen/Sindelfingen, Anschluss Süd (Querspange (Flugfeld-Allee))	8
2.4 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	9
2.5 Baustein V: Brücke im Zuge der Bahnstrecke Sindelfingen - Renningen über die A 81, die IBM-Straße und die Querspange-Ost	10
2.6 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	11
2.7 Baustein VII: Verlegung Leibnizstraße	12
2.8 Angrenzende Maßnahmen.....	12
3 Durchführung der Planung und Herstellung des Baurechts.....	13
4 Kostentragung.....	15
4.1 Baustein I: A 81 Stuttgart - Singen	15
4.2 Baustein II: A 81, AS Böblingen/Sindelfingen, Anschluss Nord (L 1185)	15
4.3 Baustein III: A 81, AS Böblingen/Sindelfingen, Anschluss Süd (Querspange-West und -Mitte (Flugfeld-Allee))	16
4.4 Baustein IV: Knotenpunkt L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee)/Querspange- Mitte (Flugfeld-Allee)/Querspange-Ost	18

4.5	Baustein V: Brücke im Zuge der Bahnstrecke Sindelfingen - Renningen über die A 81, die IBM-Straße und die Querspange-Ost.....	20
4.6	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	21
4.7	Baustein VII: Verlegung Leibnizstraße	22
4.8	Angrenzende Maßnahmen.....	23
4.9	Kostensteigerungen und Kostenminderungen	23
4.10	Verwaltungskosten.....	23
4.11	Vorabmaßnahmen	23
5	Sonstige Regelungen	24
5.1	Straßenbaulast, Eigentumsverhältnisse und Unterhaltung	24
5.2	Kooperationsklausel.....	24
5.3	Schriftform.....	24
5.4	Salvatorische Klausel.....	25
5.5	Zahl der Fertigungen und Bestandteile der Vereinbarung.....	25
5.6	Gerichtsstand.....	25

1 Allgemeines

1.1 Maßnahmen und ihre gegenseitigen Auswirkungen

Der Bund plant den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn 81 (A 81) im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen (AS) Sindelfingen-Ost und Böblingen-Hulb.

Die Stadt plant zusammen mit dem Zweckverband die Realisierung der kommunalen Entlastungsstraße „Querspange Böblingen/Sindelfingen“ (im Folgenden kurz: Querspange) zwischen dem westlichen Anschlusspunkt an die Calwer Straße (Kreisstraße 1073) und dem Übergang in die Bestandsstrecke der Gemeindestraße „Leibnizstraße“ am östlichen Ende der Maßnahme.

Der Zweckverband plant mit dem Ausbau der A 81 den Anschluss der bestehenden Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) an die L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) zu verlegen und hat dem Bund ein verändertes Anschlussstellenkonzept an der AS Böblingen / Sindelfingen vorgeschlagen, das auch die Erschließung des Baugebietes innerhalb des Flugfelds mit der Quartiersbezeichnung „Campus“ umfasst.

Alle drei 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.

1.2 Verbindung zwischen der A 81 und der Querspange Böblingen/Sindelfingen

Im Bereich der AS Böblingen/Sindelfingen weist die A 81 heute eine höhenungleiche Kreuzung mit der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße) auf. Sowohl die südliche als auch die nördliche Verbindungsrampe schließen an die L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße) an.

Nach dem Ausbau der A 81 soll in diesem Abschnitt die Anbindung der A 81 auf der südlichen Seite an die Querspange-West und -Mitte (Flugfeld-Allee), als Teil der Erschließung des interkommunalen Entwicklungsgebiets „Flugfeld Böblingen/Sindelfingen“, erfolgen. Für den hierzu erforderlichen Umbau der Südrampe der AS Böblingen/Sindelfingen sowie den Anschluss dieser neuen Rampe über die Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) an die L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) liegt eine mit dem Bund abgestimmte kommunale Planung vor. Diese ist bereits durch zwei rechtskräftige Bebauungspläne in Trägerschaft des Zweckverbandes gesichert.

Im Einvernehmen der Parteien dieser Vereinbarung sind deshalb im vorgenannten Abschnitt im Zuge des Ausbaus der A 81 folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Verkehrsgerechter Ausbau des Anschlusses Nord der AS Böblingen/Sindelfingen an die L 1185 (Rudolf-Diesel-Straße) in derzeitiger Lage sowie Ersatzneubau des Kreuzungsbauwerks für Radfahrer und Fußgänger (Unterführung) unter der Rampe,
- Ersatzneubau des Kreuzungsbauwerks der L 1185 (Rudolf-Diesel-Straße/Wolfgang-Brumme-Allee) über die A 81, angepasst an deren neuen Querschnitt, unter Berücksichtigung des verkehrsgerechten Ausbaus des oben genannten Anschlusses-Nord

sowie

- Rückbau der bestehenden südlichen Anschlussrampe

und stattdessen

- Neubau einer nach Westen verschobenen Anschlussrampe, welche zukünftig einen Anschluss an die Querspange-West und -Mitte (Flugfeld-Allee) anstelle des direkten Anschlusses an die L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) herstellt.

Die Verbindung der neuen Südrampe mit der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) erfolgt dabei indirekt über die Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee), die zudem im Westen einen Anschluss an die K 1073 (Calwer Straße) schafft.

Zur endgültigen Realisierung dieser neuen Anbindung muss die provisorisch eingerichtete Anbindung der Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) an die L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) aus der bestehenden Lage in Höhe der Zufahrt zum Betriebsgelände des Zweckverbandes Technische Betriebsdienste Böblingen/Sindelfingen, Wolfgang-Brumme-Allee 66, auf die geplante Lage südlich der bestehenden Südrampe der AS Böblingen/Sindelfingen verschoben werden.

1.3 Weiterentwicklung der Flugfeld-Allee zur durchgehenden Querspange

Zur Realisierung einer durchgehenden Querspange soll zukünftig auf der östlichen Seite der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) gegenüber der verschobenen Einmündung der Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) auch eine neue Einmündung in das neue Teilstück Querspange-Ost, dem von der Stadt planerisch verfolgten östlichen Teilabschnitt der Querspange, geschaffen werden. Die Querspange-Ost ist ebenfalls bereits durch einen rechtskräftigen Bebauungsplan in Trägerschaft der Stadt gesichert.

Im weiteren Verlauf in Richtung Osten soll die Querspange-Ost die Brücke im Zuge der Bahnstrecke Sindelfingen - Renningen über die A 81 und die „IBM-Straße“ unterqueren.

Direkt daran grenzt östlich die bisher teilplanfrei ausgebildete Anbindung der Leibnizstraße an die Sindelfinger Straße an. Diese Anbindung muss wegen des, durch den Ausbau der A 81 erforderlichen, Ersatzneubaus der Brücke im Zuge der Böblinger Straße/Sindelfinger Straße nach Süden verlegt werden und kann, als Folge der vorhandenen Bebauung im östlich angrenzenden Gewerbegebiet „Blumenmahden“, nicht in der bestehenden teilplanfreien Ausbildung mit zwei Verbindungsrampen ausgebildet werden. Die Stadt plant zudem, die durchgehende Trasse der Querspange-Ost an diese neue Anbindung anzuschließen.

Die Leibnizstraße östlich des Anschlusses an die Sindelfinger Straße muss infolge des Ausbaus der A 81 ebenfalls nach Süden verlegt werden.

1.4 Beteiligte

Beteiligte an den zusammenwirkenden Maßnahmen sind

- der Bund als Baulastträger der A 81,
- die Stadt als Baulastträgerin der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) im Bereich der Ortsdurchfahrt auf dem Gemarkungsgebiet der Stadt, soweit diese Aufgabe nicht satzungsgemäß an den Zweckverband übertragen wurde, sowie als Baulastträgerin der neuen Querspange-Ost, der Sindelfinger Straße und der Leibnizstraße und
- der Zweckverband, der aufgrund der Bestimmungen in seiner Verbandssatzung innerhalb seines Satzungsgebiets Baulastträger sowohl der Querspange-West und -Mitte (Flugfeld-Allee) als auch der darin liegenden Teilabschnitte der L 1185 (Rudolf-Diesel-Straße bzw. Wolfgang-Brumme-Allee) ist.

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.

2 Bausteine

Die Bausteine sind im Übersichtslageplan 2 - Bausteine (Anlage 2) farblich dargestellt.

2.1 Baustein I:

A 81 Stuttgart - Singen

Der Baustein umfasst den Ausbau der durchgehenden Fahrbahnen, der Ein- und Ausfädelstreifen sowie die Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen der AS Böblingen/Sindelfingen der A 81. Die Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen der Anschlussstelle werden durch die jeweilige bauliche Trenninselspitze begrenzt.

2.2 Baustein II:

A 81 AS Böblingen/Sindelfingen, Anschluss Nord (L 1185)

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.

Im Verlauf der Verbindungsrampe zur A 81 wird der Baustein nach Fahrrichtungen getrennt durch die bauliche Trenninselspitze begrenzt. Hier schließt Baustein I an.

Im Verlauf der L 1185 (Rudolf-Diesel-Straße) in nördlicher Richtung wird der Baustein durch das Ende der Abbiegestreifen bzw. der dazugehörenden Aufweitung oder das Ende des baulichen Eingriffs begrenzt. Die Abgrenzung wird bestimmt durch den jeweils weiter von der Kreuzung entfernten Punkt.

Im Verlauf der L 1185 (Rudolf-Diesel-Straße) in südlicher Richtung endet Baustein II am nördlichen Fahrbahnübergang zum Kreuzungsbauwerk über die A 81 im Zuge der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße). Hier schließt Baustein IVc an. Der bestehende Geh- und Radweg unter dem Kreuzungsbauwerk gehört zu Baustein II.

2.3 Baustein III:

A 81 AS Böblingen/Sindelfingen, Anschluss Süd (Querspange (Flugfeld-Allee))

Dieser Baustein umfasst die südliche Verbindungsrampe und den Knotenpunkt zwischen der südlicher Verbindungsrampe sowie die Querspange-West und -Mitte (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 Kosten werden, wie in Kapitel 5.3 erläutert, auf verschiedene Kostenträger aufgeteilt, daher ist Baustein III in zwei Teile getrennt:

- **Baustein IIIa: Verbindungsrampe-Süd**

Im Verlauf der südlichen Verbindungsrampe zur A 81 wird der Baustein nach Fahrrichtungen getrennt jeweils durch die bauliche Trenninselspitze begrenzt. Hier schließt nördlich Baustein I an. Im Süden beginnt bzw. endet dieser Baustein, nach Fahrrichtungen getrennt, am Beginn der Aufweitungen bzw. dem Ende der Ausrundungsradien des Knotenpunktes Verbindungsrampe-Süd/Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee)/Querspange-West (Flugfeld-Allee) auf der Südrampe der A 81. Im Süden schließt Baustein IIIb an. Der Rückbau des bestehenden Anschlusses Süd gehört dabei ebenfalls zu Baustein IIIa.

- **Baustein IIIb: Knotenpunkt Verbindungsrampe-Süd/Flugfeldallee (Querspange-Mitte und -West)/Erschließungsstraße „Campus“**

Im Norden beginnt bzw. endet dieser Baustein am Beginn der Aufweitungen bzw. dem Ende der Ausrundungsradien des Knotenpunktes auf der Südrampe der A 81. Hier schließt Baustein IIIa an. Der Baustein endet im Westen am Beginn bzw. Ende der Abbiegestreifen bzw. der dazugehörenden Aufweitung im Verlauf der Querspange-West (Flugfeld-Allee). Im Osten endet der Baustein am Beginn der Aufweitung des Linksabbiegestreifens zur Einmündung der Erschließungsstraße „Campus“..

2.4 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 dazugehörenden 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 (Flugfeldallee)/Querspange-Ost**

Dieser Baustein reicht in westlicher Richtung auf der Querspange-Mitte (Flugfeldallee) und in östlicher Richtung auf der Querspange-Ost bis an die oben definierten Grenzen des Bausteins IV. In südlicher Richtung reicht er nach Fahrtrichtung getrennt bis an die Grenzen des Knotenpunktes L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee)/Querspange-Mitte (Flugfeldallee)/Querspange-Ost, die durch den Anfang bzw. das Ende der Aufweitung bzw. der Ausrundungsradien definiert sind. In nördlicher Richtung reicht Baustein IVa bis zum südlichen Fahrbahnübergang des Kreuzungsbauwerks im Zuge der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) über die A 81.

- **Baustein IVb: Anpassung der südlichen L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee)**

Dieser Baustein umfasst die bautechnisch und straßenplanerisch erforderliche Anpassung der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) südlich des Bausteines IVa bis zum Übergang in den Bestand, sowie die bautechnisch und straßenplanerisch notwendigen Anpassungen der Zufahrt zur ehemaligen Wildermuth-Kaserne und des bisherigen, temporären Anschlusses der Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee).

- **Baustein IVc: Kreuzungsbauwerk im Zuge der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße) über die A 81**

Dieser Baustein umfasst alle Bestandteile des Kreuzungsbauwerks im Zuge der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße) über die A 81, dazu gehören unter anderem die Widerlager, die Fahrbahnübergänge, die Tragkonstruktion und die Entwässerung.

2.5 Baustein V:

Brücke im Zuge der Bahnstrecke Sindelfingen - Renningen über die A 81, die IBM-Straße und die Querspange-Ost

Aufgrund der Verbreiterung der A 81 muss die Brücke im Zuge der Bahnstrecke Sindelfingen - Renningen, die heute die A 81 und die IBM-Straße überspannt, neu gebaut werden.

Parallel zur A 81 soll die Querspange-Ost neu gebaut werden. Aus technischen Gründen ist es sinnvoll, die Brücke über die A 81 und die IBM-Straße sowie über die Querspange-Ost als gemeinsames Bauwerk herzustellen.

Der Baustein V umfasst daher das gesamte Bauwerk im Zuge der Bahnstrecke Sindelfingen - Renningen über die A 81, die IBM-Straße und die Querspange-Ost sowie die erforderlichen Anschlussbereiche an die Bahnstrecke. Die A 81, die IBM-Straße und die Querspange-Ost im Bereich unter dem Bauwerk sind nicht in diesem Baustein enthalten.

2.6 Baustein VI:

Änderungen am Knotenpunkt Leibnizstraße/Sindelfinger Straße mit Neuanchluss 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 wieder hergestellt 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, die in Kapitel 5.6 definiert werden, in zwei Teile getrennt:

- **Baustein VIa: Verlegung Sindelfinger Straße/Böblinger Straße sowie Neubau des Knotenpunktes Sindelfinger Straße/Verbindungsrampe und der Verbindungsrampe**

Dieser Baustein umfasst den Neubau der Brücke im Zuge der Sindelfinger Straße/Böblinger Straße und die Verlegung der Böblinger Straße/Sindelfinger Straße zwischen den jeweiligen Ausbauenden im Norden und im Süden je-

weils bis zum straßenplanerisch und bautechnisch erforderlichen Übergang auf die Bestandsstrecke, sowie den Neubau des Knotenpunktes Verbindungsrampe/ Sindelfinger Straße und der Verbindungsrampe zwischen der Leibnizstraße und der Sindelfinger Straße bis zu den Grenzen des Bausteins VIb.

- **Baustein VIb: Knotenpunkt Querspange-Ost/Leibnizstraße/Verbindungsrampe**

Dieser Baustein umfasst den Neubau des Knotenpunktes Querspange-Ost/Leibnizstraße/Verbindungsrampe bis zum jeweiligen, nach Fahrtrichtung getrennten Beginn bzw. Ende der Abbiegestreifen bzw. der dazu gehörenden Aufweitungen im Verlauf der am Knotenpunkt beteiligten Äste.

Im Verlauf der Leibnizstraße schließt im Osten Baustein VII an.

2.7 Baustein VII:

Verlegung Leibnizstraße

- **Baustein VIIa**

Durch die Verbreiterung der A 81 muss die bestehende Leibnizstraße auch östlich von Baustein VI nach Süden verlegt und es müssen die Grundstückszufahrten angepasst werden. 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 eines bestehenden zentralen Regensammlers in Trägerschaft der Stadtwerke Böblingen, welcher im Zuge des Ausbaus der A 81 und der Verlegung der Leibnizstraße in südlicher Richtung im Abschnitt zwischen dem östlichen Ausbauende 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.

2.8 Angrenzende Maßnahmen

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 und -Mitte (Flugfeld-Allee), den Neubau der Querspange-Ost und die weitere Verlegung der Leibnizstraße.

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 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. Kreuzungsbeteiligte sind die DB AG, der Bund, die Stadt Sindelfingen und die Stadt Böblingen. Sie schließen eine gemeinsame Eisenbahnkreuzungsvereinbarung gemäß § 5 EKrG ab.
- (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 in Abschnitt 5.5 aufgeteilt.

4 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.

4.1 Baustein I:

A 81 Stuttgart - Singen

- **Kostenmasse**

Die maßgebliche Kostenmasse umfasst die Kosten zur Realisierung der Anlagen des Bausteins I gemäß der Abgrenzung unter Ziffer 2.1.

- **Kostenverteilung**

Der Bund ist, im Hinblick auf seine im Bundesverkehrswegeplan deutlich gemachten Ausbauabsichten, Verursacher und somit auch alleiniger Kostenträger dieses Bausteins.

4.2 Baustein II:

A 81, AS Böblingen/Sindelfingen, Anschluss Nord (L 1185)

- **Kostenmasse**

Die maßgebliche Kostenmasse umfasst die Kosten zur Realisierung der Anlagen des Bausteins II gemäß der Abgrenzung unter Ziffer 2.2.

- **Kostenverteilung**

Es handelt sich hier um die Änderung eines Verbindungsarmes einschließlich des Einmündungsbereiches. Die Änderung ist daher entsprechend Nr. 7 (3) StraKR wie die Änderung einer höhenungleichen Kreuzung zu behandeln, allerdings ist von gleichzeitiger Veranlassung auszugehen.

Die Aufteilung der Kostenmasse erfolgt entsprechend Nr. 7 (3) StraKR auf die Baulastträger der betroffenen Straßen. Der Verbindungsarm ist entsprechend Nr. 6 Satz 9 StraKR

kein selbstständiger Straßenzug. Der auf den Verbindungsarm entfallende Kostenanteil wird gemäß Nr. 7 (3) StraKR auf die sich höhenungleich kreuzenden Straßen verteilt, zwischen denen er den Verkehr verbindet. Dies sind somit der Bund für die A 81 und der Zweckverband aufgrund seiner Satzungsregeln für die L 1185 (Rudolf-Diesel-Straße/Wolfgang-Brumme-Allee).

Die Änderungskosten sind entsprechend im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Einmündung beteiligten Straßen aufzuteilen (§ 12 (3a) Satz 1 FStrG in Verbindung mit § 12 (2) FStrG). Maßgeblich sind entsprechend Nr. 5 (3) StraKR die Fahrbahnbreiten im Kreuzungspunkt, falls dieser außerhalb des Knotenpunktbereichs liegt. Ansonsten wird der nicht kreuzungsbeeinflusste Querschnitt herangezogen („ungestörter Querschnitt“).

Die durchgehende A 81 hat im nördlich anschließenden Abschnitt eine Fahrbahnbreite von 34,5 m. im südlich anschließenden von 33,0 m. Die L 1185 hat im Bereich der Rudolf-Diesel-Straße eine Breite von 20,0 m. Im Bereich der Wolfgang-Brumme-Allee wird ein fiktiver Querschnitt angesetzt, da kein nicht kreuzungsbeeinflusster Abschnitt vorhanden ist. Es wird daher, ausgehend von den Querschnittselementen in der Rudolf-Diesel-Straße, die auch in der Wolfgang-Brumme-Allee aus Leistungsfähigkeitsgründen notwendig wären, hier von einer Breite von 25,5 m ausgegangen. Damit ergeben sich folgende Kostenanteile:

- Bund: $(34,5 + 33,0) / (34,5 + 33,0 + 20,0 + 25,5) = 0,5973$
- Zweckverband: $(20,0 + 25,5) / (34,5 + 33,0 + 20,0 + 25,5) = 0,4027$
-

4.3 Baustein III:

A 81, AS Böblingen/Sindelfingen, Anschluss Süd (Querspange-West und -Mitte (Flugfeld-Allee))

Ein Ausbau der bestehenden südlichen Verbindungsrampe wäre, unter Beachtung von Regelungen aus dem wirksamen Grundstückskaufvertrag zwischen dem Zweckverband und der Bundesvermögensverwaltung, in der bestehenden Lage aus technischer und verkehrlicher Sicht möglich. Allerdings wünscht der Zweckverband eine Änderung der Verkehrsführung im südlichen Bereich der Anschlussstelle. Deshalb überlagern sich in Baustein III zwei Vorhaben. Dies ist zum einen Mal die Änderung der südlichen Verbindungsrampe der AS Böblingen/Sindelfingen, die nach Nr 7 (3) StraKR behandelt wird. Diese Änderung trifft mit dem Bau eines neuen Knotenpunktes zwischen der Verbindungsrampe Süd und der Querspange-West und -Mitte (Flugfeld-Allee) zusammen. Es entsteht hier eine neue Anschlussstelle gemäß Nr. 5 (1) und (2) a) StraKR. Durch die Überlagerung

ergeben sich unterschiedliche Kostentragungen für die beiden Teilbereiche, denen durch die Untergliederung in die Bausteine IIIa und IIIb Rechnung getragen wird.

Baustein IIIa: Verbindungsrampe-Süd

- Kostenmasse

Die maßgebliche Kostenmasse umfasst die Kosten zur Realisierung der Anlagen des Bausteins IIIa gemäß der Abgrenzung unter Ziffer 2.3 und die Rückbaukosten des heute bestehenden Südohrs der AS Böblingen/Sindelfingen.

- Kostenverteilung

Die Kosten werden wie bei Baustein II zwischen den Beteiligten der höhenungleichen Kreuzung aufgeteilt. Dies sind der Bund für die A 81 und der Zweckverband für die L 1185 (Rudolf-Diesel-Straße/Wolfgang-Brumme-Allee). Damit ergeben sich folgende Kostenanteile (zur Ermittlung der Breiten siehe auch Baustein II):

- Bund: $(34,5 + 33,0) / (34,5 + 33,0 + 25,5 + 20,0) = 0,5973$
- Zweckverband: $(20,0 + 25,5) / (34,5 + 33,0 + 25,5 + 20,0) = 0,4027$

Baustein IIIb: Knotenpunkt Verbindungsrampe-Süd/Querspange-Mitte und -West (Flugfeld-Allee)

- Kostenmasse

Die maßgebliche Kostenmasse umfasst die Kosten zur Realisierung der Anlagen des Bausteins IIIb gemäß der Abgrenzung unter Ziffer 2.3.

- Kostenverteilung

Die Träger der Straßenbaulast der am Knotenpunkt Verbindungsrampe-Süd/Querspange-Mitte und -West (Flugfeld-Allee)beteiligten Straßenäste haben die Kosten im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Einmündung beteiligten Straßenäste zu tragen (§ 12 (2) FStrG in Verbindung mit Nr. 5 StraKR). Dies sind gemäß Nr. 6 Satz 9 StraKR der Bund und aufgrund seiner Satzungsregeln der Zweckverband für den Verbindungsarm der A 81 und der Zweckverband für die Querspange-West und -Mitte (Flugfeld-Allee).

Für diese sind die Fahrbahnbreiten auf den an die Einmündung nach der Änderung anschließenden Strecken („ungestörter Querschnitt“) maßgeblich. Dadurch ergibt sich folgende Kostenaufteilung:

- Verbindungsrampe-Süd:
 $18,75 / (18,75 + 29,50 + 23,50) = 0,2613$
- Querspange-West (Flugfeld-Allee):
 $29,50 / (18,75 + 29,50 + 23,50) = 0,4111$
- Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee):
 $23,50 / (18,75 + 29,50 + 23,50) = 0,3275$

Die vorgenannt auf die Verbindungsrampe-Süd entfallenden Kosten werden entsprechend Baustein IIIa in folgendem Verhältnis aufgeteilt (zur Ermittlung der Breiten siehe auch Baustein II):

- Bund: $(34,5 + 33,0) / (34,5 + 33,0 + 20,0 + 25,5) = 0,5937$
- Zweckverband: $(20,0 + 25,5) / (34,5 + 33,0 + 20,0 + 25,5) = 0,4027$

Deshalb wird die Kostenmasse des Bausteins IIIb dementsprechend folgendermaßen zwischen Bund und Zweckverband aufgeteilt:

- Bund: $0,5973 \times 0,2613 = 0,1561$
- Zweckverband: $0,4027 \times 0,2613 + 0,4111 + 0,3275 = 0,8438$

4.4 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 2.4.

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

Der aktuell als temporäre Lösung bestehende Anschluss der Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) an die L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) soll dauerhaft nach Norden verlegt werden. Dabei bleibt die bisherige Einmündung der Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) in die L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) 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 einer neuen Kreuzung. Kostenträger dieser Teilmaßnahme ist somit gemäß § 30 (1) StrG die Stadt als Baulastträgerin der Querspange-Ost.

Die Stützmauer zwischen Querspange-Ost und A 81 gehört nur teilweise zum Baustein IV, da sie sowohl für das Projekt „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 Bausteins 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 und die Stadt tragen die Kosten je zur Hälfte.

Baustein IVb: Anpassung südliche L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee)

Der Bund trägt als alleiniger Veranlasser die Kosten, die bedingt sind durch die Änderung der Spannweite der Brücke über die A 81 (Baustein IVc) und der daraus folgenden Änderung der Höhenlage der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee). Der Bund trägt daher alle Kosten für die Anpassung der L 1185 südlich des Knotenpunktbereichs L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) / Querspange-Mitte (Flugfeld-Allee) / Querspange-Ost getrennt nach Fahrtrichtung vom Beginn bzw. Ende der Aufweitungen bis zum Übergang in die Bestandsstrecke.

Baustein IVc: Kreuzungsbauwerk im Zuge der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee) über die A 81

Das Kreuzungsbauwerk der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße) über die A 81 muss aufgrund des Ausbaus der A 81 mit einer größeren Spannweite neu gebaut werden. Veranlasser dafür ist allein der Bund durch den Ausbau der A 81. Er trägt die Kosten für den Neubau des Bauwerks in der derzeit gegebenen Breite mit der durch die Verbreiterung der A 81 erforderlichen Spannweite und in der erforderlichen neuen Höhenlage.

4.5 Baustein V:

Brücke im Zuge der Bahnstrecke Sindelfingen - Renningen über die A 81, die IBM-Straße und die Querspange-Ost

- **Kostenmasse**

Die maßgebliche Kostenmasse umfasst die Kosten zur Realisierung der Anlagen des Bausteins V gemäß der Abgrenzung unter Ziffer 2.5.

- **Kostenverteilung**

Die bestehende Brücke müsste im Hinblick auf die Verbreiterung der A 81 ohnehin abgebrochen und neu errichtet werden. Die Überführung der Querspange-Ost kommt allerdings neu hinzu und macht somit eine größere Spannweite für das Bauwerk erforderlich. Aus diesem Grund werden die Kosten des Bausteins entsprechend der Fahrbahnbreiten zwischen dem Straßenbaulastträger der A81 und der Straßenbaulastträgerin der Querspange-Ost aufgeteilt.

Die genaue Kostenteilung wird in einer separaten Eisenbahnkreuzungsvereinbarung geregelt.

4.6 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 2.6.

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

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.

4.7 Baustein VII:

Verlegung Leibnizstraße

- **Kostenmasse**

Die maßgebliche Kostenmasse umfasst die Kosten zur Realisierung der Anlagen des Bausteins VIIa bzw. VIIb gemäß der Abgrenzung unter Ziffer 2.7.

- **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 VIIIb:

Die Stadt trägt als Veranlasserin für die Verlegung des bestehenden zentralen Regenwassersammlers die Gesamtkosten für die daraus resultierende Verlegung der Leibnizstraße.

4.8 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.

4.9 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.

4.10 Verwaltungskosten

Es werden gegenseitig keine Verwaltungskosten erhoben.

4.11 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.

5 Sonstige Regelungen

5.1 Straßenbaulast, Eigentumsverhältnisse und Unterhaltung

- (1) Die Trägerschaft der Baulast der L 1185 (Wolfgang-Brumme-Allee bzw. Rudolf-Diesel-Straße) ändert sich nicht.
- (2) Der Zweckverband bleibt Baulastträger der Querspange-West und -Mitte (Flugfeld-Allee).
- (3) Die Stadt wird Baulastträgerin der Querspange-Ost und bleibt Baulastträgerin der östlich anschließenden Leibnizstraße, jeweils unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Landkreises Böblingen als innerörtlicher Teil der neuen Führung der Kreisstraße 1055.
- (4) Die Trägerschaft der Baulast der Sindelfinger Straße, der Böblinger Straße und der IBM-Straße ändert sich nicht.
- (5) Die Trägerschaft der Baulast der Brücke im Zuge der Bahnstrecke Sindelfingen - Renningen über die A 81, die IBM-Straße und die Querspange-Ost regelt sich nach der Vereinbarung mit der Deutschen Bahn AG.
- (6) Die Baulast der Verbindungsrampen an der AS Böblingen/Sindelfingen sowie deren Abgrenzung regelt sich nach der Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung vom 02.12.1975 und der dazu gehörenden Änderungsverordnung vom 02.01.1976.
- (7) Die Festlegung der Bauabschnitte und die Träger der Baudurchführung werden im Rahmen der Aufstellung des Bauablaufs geregelt.

5.2 Kooperationsklausel

Die Parteien dieser Vereinbarung unterstützen sich bei der Planung, der Herstellung des Baurechts und der Bauausführung gegenseitig.

5.3 Schriftform

Änderungen und Ergänzungen zu dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

5.4 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam oder undurchführbar sein oder nach Abschluss unwirksam oder undurchführbar werden, bleibt davon die Wirksamkeit der Vereinbarung im Übrigen unberührt. An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung soll diejenige wirksame und durchführbare Regelung treten, deren Wirkungen der Zielsetzung am nächsten kommen, die die Vertragsparteien mit der unwirksamen bzw. undurchführbaren Bestimmung verfolgt haben. Die vorstehenden Bestimmungen gelten entsprechend für den Fall, dass sich die Vereinbarung als lückenhaft erweist.

5.5 Zahl der Fertigungen und Bestandteile der Vereinbarung

Die Vereinbarung wird achtfach ausgefertigt. Die Stadt und der Zweckverband erhalten je zwei, der Bund vier Exemplare.

Die Vereinbarung enthält neben dem Vereinbarungstext noch folgende Anlagen:

- 1: Übersichtskarte
- 2: Übersichtslageplan mit Darstellung der Bausteine und der Fahrbahnbreiten

5.6 Gerichtsstand

Der Gerichtsstand ist am Sitz der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg in Stuttgart.

Für den Bund:

Stuttgart, den

.....

Stefan Heß

Abteilungspräsident

Für die Stadt:

Böblingen, den

.....

Dr. Stefan Belz

Oberbürgermeister

Für den Zweckverband:

Sindelfingen, den

.....

Dr. Bernd Vöhringer

Verbandsvorsitzender

DS14/2020 - Anlage 4

Kostenentwicklung A81/Querspange nur Anteil ZV – in Tsd. €

		DS 02/2013		DS09 /2017		Kostenstand 2020, 07.04.2020			
Baustein		Anteil ZV	Anteil ZV	Bau	GE	Anteil ZV	Bau	Steigerung in %	GE
II	AS 23 BB-Sifi, Baustein II Anschluss Nord (L1185)	30%	37%	888	k. A.	40,27%	1.654	86%	36 <i>Fläche nicht im Eigentum ZV</i>
IIIa	AS 23 BB-Sifi, Baustein III a Anschluss Süd	30%	37%	239	k. A.	40,27%	385	61%	241 <i>Fläche bereits im Eigentum ZV</i>
IIIb	AS 23 BB-Sifi, Baustein III b Anschluss Süd	86%	83%	1.123	k. A.	84,39%	1.640	46%	855 <i>Fläche bereits im Eigentum ZV</i>
ohne Nr.	Querspange Mitte	100%	100%	1.691	k. A.	100,00%	1.848	9%	789 <i>Fläche bereits im Eigentum ZV</i>
IVa	Knotenpunkt L1185, Wolfgang-Brumme- Allee/Querspange Mitte /Querspange Ost	50%	50%	1.468	k. A.	50,00%	1.964	34%	450,5 <i>Fläche teilweise im Eigentum ZV</i>
Summe Baukosten ZV		7.442		5.409		7.491	38%		487 <i>Vorraussichtliche Beteiligung an Grundstückskosten für Flächen die nicht im Eigentum des Zweckverbandes stehen.</i>