



Landkreis  
Böblingen



Stadt Böblingen



Stadt Sindelfingen

Zwischen

- 1.) dem Landkreis Böblingen,  
vertreten durch Herrn Landrat Roland Bernhard,  
Sitz des Landratsamtes: Parkstraße 16, 71034 Böblingen,

- im Folgenden **Landkreis** -

und

- 2.) der Großen Kreisstadt Böblingen,  
vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Wolfgang Lützner,  
Sitz des Bürgermeisteramtes: Marktplatz 15, 71032 Böblingen,

- im Folgenden **Stadt Böblingen** -

und

- 3.) der großen Kreisstadt Sindelfingen,  
vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Dr. Bernd Vöhringer,  
Sitz des Bürgermeisteramtes: Rathausplatz 1, 71063 Sindelfingen,

- im Folgenden **Stadt Sindelfingen** -

- die Parteien zu 2.) und 3.) zusammen im Folgenden die **Städte** -

wird nachfolgende

# Planungsvereinbarung

über die Weiterentwicklung des Straßennetzes im Verkehrsraum Böblingen/Sindelfingen

geschlossen:

## § 1 Zweck der Vereinbarung

Die Parteien der vorliegenden Vereinbarung verfolgen gemeinsam die Weiterentwicklung des Straßennetzes im Verkehrsraum der Städte Böblingen und Sindelfingen.

Von dieser Weiterentwicklung sind bestehende Anlagen von unterschiedlichen Baulastträgern, u.a. auch Anlagen der Bundesrepublik Deutschland (im Folgenden „Bund“), betroffen bzw. müssen neue Anlagen in unterschiedlicher Trägerschaft geplant und realisiert werden.

Zur Abstimmung der Abgrenzungen der ineinander greifenden Einzelmaßnahmen, zur Dokumentation der unterschiedlichen Motive der einzelnen Parteien der Vereinbarung, zur Abstimmung der Projektzuständigkeiten für diese Einzelmaßnahmen und zur Festlegung von Beiträgen einzelner Parteien zu Projekten anderer Träger wird die vorliegende Vereinbarung geschlossen.

## § 2 Abgrenzung der Einzelprojekte

- (1) Die Parteien der Vereinbarung sind sich einig, dass zur abgestimmten Weiterentwicklung des Straßennetzes verschiedene Einzelprojekte realisiert werden müssen. Zur Klarstellung werden diese Einzelprojekte im Folgenden räumlich und inhaltlich voneinander abgegrenzt. Die räumliche Abgrenzung ist zudem in dem als Anlage 1 beigegebenen Übersichtsplan dargestellt.
- (2) **Ausbau der Bundesautobahn A 81**, im Folgenden kurz „Ausbau BAB 81“
  1. Der Bund, vertreten durch das Land Baden Württemberg (Auftragsverwaltung), in dessen Zuständigkeit vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart, verfolgt den Ausbau der BAB 81 im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen „Böblingen-Hulb“ (Nr. 24) und „Sindelfingen-Ost“ (Nr. 21). Das Projekt ist abgestimmt auf den bereits seit Juli 2009 in Realisierung befindlichen Ausbau des südlich anschließenden Abschnitts zwischen den Anschlussstellen „Gärtringen“ (Nr. 27) und „Böblingen-Hulb“ (Nr. 24).
  2. Das Ausbauprojekt umfasst insbesondere
    - den Ausbau der freien Strecke,
    - die Anpassung bestehender Kreuzungsbauwerke,
    - die Anpassung von Anschlussstellen (vgl. hierzu Nr. 3 und 4) sowie
    - die Realisierung des unter Nr. 5 näher beschriebenen Lärmschutzkonzepts vom Juli 2009.
  3. Bestandteil des Ausbauprojekts ist der zwischen dem Bund einerseits und den Städten nebst ihrem gemeinsamen Zweckverband Flughafen Böblingen / Sindelfingen (im Folgenden kurz „ZV Flughafen“) andererseits inhaltlich abgestimmte Umbau der Südseite der Anschlussstelle „Böblingen/Sindelfingen“ (Nr. 23).
  4. Bestandteil des Ausbauprojekts ist weiterhin die zwischen dem Bund einerseits und den Parteien dieser Vereinbarung andererseits zur endgültigen Abstimmung anstehende Neuordnung der Anschlussstellen „Böblingen-Ost“ (Nr. 22) und „Sindelfingen-Ost“ (Nr.21) mit dem Ziel, die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz zu optimieren.

Hierzu wird von den Parteien der Vereinbarung der Umbau der heutigen Anschlussstelle „Böblingen-Ost“ (Nr. 22) zu einem Vollanschluss, räumlich in Höhe der Gemeindestraße Tilsiter Straße, Sindelfingen gelegen, angestrebt. Die endgültige Abstimmung mit dem Bund als Baulastträger der BAB 81 steht aktuell noch aus.

In Folge ergibt sich auch eine Anpassungsmöglichkeit für die heutige Anschlussstelle „Sindelfingen-Ost“ (Nr. 21), die nach dem aktuellen Stand der Diskussion zu einem Richtungsanschluss aus / in Richtung Autobahnkreuz Stuttgart (Nr. 20 bzw. Nr. 51), räumlich in gleicher Lage wie die ursprüngliche Anschlussstelle gelegen, rückgebaut werden soll.

5. Bestandteil des Ausbauprojekts ist weiterhin das zwischen dem Bund, dem Land Baden-Württemberg und den Parteien dieser Vereinbarung im Juli 2009 abgestimmte Lärmschutzkonzept. Kernstück dieses Konzepts bildet eine 850 m lange, vollständig geschlossen ausgebildete Überdeckung, in seiner räumlichen Lage aus östlicher Richtung beginnend in Höhe der Gemeindestraße Posener Straße, Sindelfingen und in westlicher Richtung endend in Höhe des Gebäudes Waldenbacher Straße 40, Sindelfingen.

Es umfasst ergänzend entsprechend des Schutzbedarfs dimensionierte aktive Lärmschutzanlagen und -maßnahmen (Wälle, Wände und geräuschmindernde Fahrbahnbeläge) sowie passive Schutzmaßnahmen an Immissionsorten, die durch die vorrangigen aktiven Maßnahmen nicht ausreichend geschützt werden können.

### (3) Querspange Böblingen / Sindelfingen, im Folgenden kurz „Querspange“

1. Die Städte verfolgen in Abstimmung mit dem ZV Flugfeld die Realisierung der Querspange.
2. Nach den dem gemeinsam von den Städten und ihrem ZV Flugfeld anerkannten Planungsstand (RE-Vorentwurf „Querspange Böblingen / Sindelfingen“ vom 05.12.2007; derzeit in planerischer Überprüfung durch eine Variantenstudie) zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchungen wirkt die Querspange verkehrsfunktional dabei als Teil der inneren und äußeren Erschließung des gemeinsamen Entwicklungsgebietes Flugfeld und als entlastende Umfahrungsstraße für die Innenstadtlagen der Städte (südlich die Innenstadt der Stadt Sindelfingen umfahrend, nördlich die Innenstadt der Stadt Böblingen umfahrend).
3. Die Querspange soll räumlich im Westen an das bestehende Verkehrsnetz am Knoten Calwer Straße, Böblingen (K 1073) / Heinkelstraße, Böblingen anschließen und diesen Punkt mit der bestehenden Führung der Leibnizstraße, Böblingen im Bereich des Gewerbegebiets „Blumenmahlen“ in Böblingen (heute: Sitz der Fa. Smart GmbH) verbinden.  
Die Führung soll dabei Verknüpfungen zur Wolfgang-Brumme-Allee, Böblingen (L 1185), zur Sindelfinger Straße, Böblingen sowie durch Umbau der Südseite der Anschlussstelle „Böblingen / Sindelfingen“ (Nr. 23) direkt an die BAB 81 bieten.
4. Innerhalb des RE-Vorentwurfs „Querspange Böblingen / Sindelfingen“ wird – unter Bezug auf den 2007 endverhandelten Entwurfsstand einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund (derzeit in Überarbeitung) - das Projekt Querspange unterteilt in die dort wie folgt bezeichneten Bausteine A, B 1 und B 2 sowie C 1 bis C 4 (siehe Anlage 2).

5. Das Projekt Querspange steht in einem engen räumlich-technischen Zusammenhang mit
  - dem Umbau der Südseite der Anschlussstelle „Böblingen / Sindelfingen“ (Nr. 23), im RE-Vorentwurf 2007 als Bausteine D 1 und D 2 bezeichnet,
  - der Anpassung der Nordrampe der Anschlussstelle „Böblingen/Sindelfingen“ (Nr. 23), im RE-Vorentwurf 2007 als Bausteine E 1 und E 2 bezeichnet,
  - der Anpassung des Brückenbauwerks der L 1185 über die BAB 81 im Zuge des Ausbaus BAB 81, im RE-Vorentwurf 2007 als Baustein F bezeichnet,
  - die Schaffung eines Kreuzungsbauwerks für die Querspange unter der bestehenden Bahntrasse der Rankbachbahn (Führung der S 60) hindurch in räumlicher Abstimmung mit dem im Zuge des Ausbaus BAB 81 notwendigen, räumlich direkt benachbarten Umbau des Kreuzungsbauwerks Bahntrasse über die BAB 81, im RE-Vorentwurf 2007 noch als eigenständiges Kreuzungsbauwerk behandelt und insoweit als Baustein C 2 bezeichnetsowie
  - der Anpassung des Brückenbauwerks der Gemeindestraße Böblinger Straße, Sindelfingen / Sindelfinger Straße, Böblingen über die BAB 81, im RE-Vorentwurf 2007 als Baustein G bezeichnet.

**(4) Netzkonzeption Böblingen /Sindelfingen Ost, im Folgenden kurz „Netzkonzeption Ost“**

1. Der Landkreis verfolgt in Abstimmung mit den Städten und dem Bund eine Neuordnung des Kreisstraßennetzes im Osten der Städte. Diese Neuordnung verfolgt vorrangig das Ziel, die Verknüpfung der Kreisstraßen K 1057 und K 1055 näher an die Trasse der BAB 81 zu legen und dabei die Verknüpfungen entsprechend ihrer Netzbedeutung leistungsfähig auszubilden. Grundlage der Netzkonzeption Ost bildet der mit dem Bund zur Abstimmung anstehende Umbau der heutigen Anschlussstelle „Böblingen-Ost“ (Nr. 22); vgl. Darstellung unter § 2 Absatz 2 Nr. 4 dieser Vereinbarung.
2. Die Netzkonzeption Ost sieht eine veränderte Führung der Kreisstraße K 1057 vor:

Bisher schließt die K 1057 östlich des Knotens Stuttgarter Straße, Böblingen / Friedrich-Gerstlacher-Straße, Böblingen (so genannte „Thermalbadkreuzung“) an die Kreisstraße K 1055 an und ist über die K 1055 im Folgenden über die ca. 1.100 m lange Rampe der Anschlussstelle „Böblingen-Ost“ an die BAB 81 und über die Stuttgarter Straße bzw. Friedrich-Gerstlacher-Straße an das Gemeindestraßennetz der Stadt Böblingen angebunden.

Zukünftig soll die K 1057 direkt aus südlicher Richtung an die zum Vollanschluss umgebaute Anschlussstelle „Böblingen-Ost“ (Nr. 22), vgl. § 2 Absatz 2 Nr. 4 dieser Vereinbarung, heran geführt und angebunden werden.

Die Anbindung des Gemeindestraßennetzes der Stadt Böblingen (Stuttgarter Straße, derzeit innerörtliche Führung der Kreisstraße K 1055, und Friedrich-Gerstlacher-Straße) an die K 1057 erfolgt dabei nachgeordnet als Einmündung.
3. Weiterhin sieht die Netzkonzeption Ost eine veränderte Führung der Kreisstraße K 1055 vor:

Bisher verläuft die K 1055 über den vorgenannten „Thermalbadknoten“ im weiteren Verlauf innerörtlich über Stuttgarter- und Friedrich-List-Straße geführt bis zum Anschluss an die Landesstraße L 1183 (Wolfgang-Brumme-Allee, Böblingen) in Höhe des Friedrich-List-Platz, Böblingen.

Zukünftig soll die K 1055 trassennäher zur BAB 81 geführt und über eine Neubaustrecke in paralleler Führung zur Gäubahntrasse an die bestehende Gemeindestraße der Stadt Sindelfingen, Leibnizstraße, und im weiteren Verlauf an die anschließende Gemeindestraße der Stadt Böblingen, ebenfalls Leibnizstraße, angeschlossen werden.

4. Unter Berücksichtigung des vorbeschriebenen Projekts Querspange wird sich nach Realisierung beider Projekte somit
  - einerseits eine leistungsfähige Anbindung der K 1057 in Richtung Schönaich / Steinbronn / Waldenbuch und
  - andererseits mit der neu geführten K 1055 eine innenstadtfern geführte Verteilungsachse an der Nahtstelle der Siedlungsgebiete beider Städten mit durchgehender Verbindung zwischen Stuttgart-Vaihingen (an der Grenze zum Stadtkreis Stuttgart in die Kreisstraße K 9506 übergehend) und dem Böblinger Westen (Bereich Flugfeld / Hulb) ergeben.
5. Im Zuge der Netzkonzeption Ost wird angestrebt, die sich kreuzenden, neuen Führungen der Kreisstraßen K 1055 und K 1057 entsprechend ihrer besonderen Netzbedeutung leistungsfähig zu verknüpfen.
6. Als Folgemaßnahme der Neuordnung des Kreisstraßennetzes kommt es zu weiteren Anpassungserfordernissen:
  - a.) Die heutige Führung der Leibnizstraße, Sindelfingen muss angepasst und eine Verknüpfung mit der neuen Führung der K 1055 geschaffen werden.
  - b.) Die Gemeindestraßen Friedrich-Gerstlacher-Straße und Stuttgarter Straße, jeweils Böblingen, müssen mit der neuen Führung der K 1057 verknüpft werden.
  - c.) Zwischen der Stadt Böblingen und dem Landkreis besteht Einvernehmen, dass sich nach der Realisierung der beiden unter § 2 Absätze 3 und 4 dieser Vereinbarung beschriebenen Projekte das Erfordernis ergibt, durch entsprechende Umstufungen der Klassifizierungen die Führung der Kreisstraße K 1055 in Bezug auf seine bisherige innerörtliche Weiterführung anzupassen (Aufstufung der Querspange zur Kreisstraße / Rückstufung der Stuttgarter Straße, Böblingen und Friedrich-List-Straße, Böblingen zur Gemeindestraße).
7. Die räumliche Darstellung des Projekts Netzkonzeption Ost und seiner vorgenannt beschriebenen Bestandteile können – im Sinne einer Projektsystemdarstellung - dem in Anlage 3 beigegebenen Lageplan entnommen werden.

### **§ 3**

#### **Motive zur Weiterentwicklung**

- (1) Die Parteien der Vereinbarung unterstützen die vorliegend beschriebene, abgestimmte Weiterentwicklung des Straßennetzes im Verkehrsraum der Städte Böblingen und Sindelfingen getragen von unterschiedlichen Motiven. Zur Klarstellung werden diese im Folgenden festgehalten.
- (2) Der Landkreis verfolgt die abgestimmte Weiterentwicklung aus folgenden Motiven:

Ausgelöst durch die von ihm wahrgenommene Überlastung der K 1057 zwischen Schönaich und der „Thermalbadkreuzung“ in Böblingen hat der Landkreis einen Vorschlag zur Neuordnung der Verkehrsbeziehungen zwischen den östlichen Stadteinfahrten nach Sindelfingen und Böblingen

und den Autobahnanschlussstellen „Sindelfingen-Ost“ (Nr. 21) und „Böblingen- Ost“ (Nr. 22) entworfen und mit den beiden Städten zusammen weiter entwickelt.

Dieser Vorschlag verfolgt nachfolgende Ziele:

- Aufgabe des stark überlasteten, eines Ausbau bedürftigen Doppelknotens am Thermalbad in Böblingen
- autobahnahe Verknüpfung der K 1055 und K 1057 mit der Anschlussstelle der BAB 81
- frühzeitige Entflechtung des Verkehrs von / in Richtung Schönaich von dem Verkehr von / in Richtung Böblingen bzw. Sindelfingen
- Neuausrichtung des Kreisstraßennetzes

(3) Die Stadt Böblingen verfolgt die abgestimmte Weiterentwicklung mit folgenden Zielen:

- Netzkonzeptionell klare Verbindung der Westumfahrung (Bundesstraße B 464) und der Ostumfahrung (Kreisstraße K 1057) des Stadtgebietes mit der durch die Querspange entstehenden Nordumfahrung
- Entlastung der traditionellen, innenstadt-zuführenden Verbindungsrouten durch vorgenannte Umfahrgängergänzung
- Klare Vorsortierung der Verkehrsströme mit Ziel/Quelle im Raum Schönaich / Steinenbronn / Waldenbuch und mit Ziel/Quelle Innenstadt / Flugfeld / Hulb im Nahbereich der Anschlussstelle „Böblingen-Ost“ (Nr. 22)
- Umbau der Anschlussstelle „Böblingen-Ost“ (Nr. 22) zu einem Vollanschluss
- Abrückung der Linienführung der Kreisstraße K 1057 vom Stadteingang am „Thermalbadknoten“ und verkehrsfunktional untergeordnete Anbindung des Gemeindestraßennetzes
- Gestaltung eines neuen Stadteingangs im Bereich des „Thermalbadknoten“
- Verlagerung der heutigen, innerörtlichen Führung der Kreisstraße K 1055 auf die über die Querspange geschaffene nördliche Umfahrungsstraße

(4) Die Stadt Sindelfingen verfolgt die abgestimmte Weiterentwicklung mit folgenden Zielen:

- Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes zur äußeren Erschließung und Entlastung der Ortsdurchfahrt
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die BAB 81
- Optimierte Anbindung des Gewerbegebietes im Sindelfinger Osten
- Entlastung des Stadteingangs an der Anschlussstelle „Sindelfingen-Ost“ (Nr. 21)

#### **§ 4**

##### **Träger der Einzelprojekte und ihrer Bestandteile**

- (1) Die Parteien der Vereinbarung sind sich einig, dass die unter § 2 dieser Vereinbarung definierten Einzelprojekte in Bezug auf ihre Einzelbestandteile in verschiedener Trägerschaft stehen. Zur Klarstellung wird im Folgenden der aktuelle Stand des Verständnisses über die Trägerschaften aus Sicht der Parteien der Vereinbarung festgehalten:
- (2) Das unter § 2 Absatz 1 dieser Vereinbarung abgegrenzte Projekt Ausbau BAB 81 wird - unterteilt in nachfolgend beschriebenen Einzelbausteinen - von folgenden Projektträgern verfolgt:

1. Der Ausbau der freien Strecke, die Anpassung der Kreuzungsbauwerke, die Anpassung bzw. der Umbau der Anschlussstellen „Böblingen-Ost“ (Nr. 22) und „Sindelfingen-Ost“ (Nr. 21) sowie der Nordseite der Anschlussstelle „Böblingen/Sindelfingen“ (Nr. 23) und die Umsetzung der abgestimmten Lärmschutzkonzeption gem. § 2 Absatz 2 Nr. 5 dieser Vereinbarung wird in Trägerschaft des Bundes, in Auftragsverwaltung vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart, verfolgt.
  2. Der Umbau der Südseite der Anschlussstelle „Böblingen/Sindelfingen“ (Nr. 23) wird in abgestimmter Trägerschaft des Bundes (zuständig für die veränderten Ein- und Ausfädelspuren; gemäß RE-Vorentwurf 2007- Anlage 2 - als Baustein D 1 abgegrenzt) und dem ZV Flugfeld (zuständig für den Anschluss der vorgenannten Ein- und Ausfädelspuren an die neue Querspange; gemäß RE-Vorentwurf 2007 - Anlage 2 - als Baustein D 2 abgegrenzt) verfolgt.
- (3) Das Projekt Querspange wird – unter Zugrundelegung der Unterteilung in Einzelbausteine gemäß RE-Vorentwurf 2007 (Anlage 2) – durch nachfolgende Projektträger verfolgt:
1. Die Bausteine A und B 1 werden vom ZV Flugfeld verfolgt.
  2. Die Bausteine B 2 sowie C 1, C 3 und C 4 werden von der Stadt Böblingen verfolgt.
  3. Der Baustein C 2 wird von der Stadt Böblingen in Abstimmung mit dem Bund verfolgt. Dabei wird möglicherweise – abweichend vom Planungsstand 2007 – doch ein gemeinsames Bauwerk zur Überführung der Trasse der Rankbachbahn über die neue Trasse der Querspange Böblingen/Sindelfingen, über die ausgebaute Trasse der A81 und über die bestehende IBM-Straße (Sindelfingen) errichtet und die erforderliche planungsrechtliche Grundlage im Zuge des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau BAB 81 durch den Bund geschaffen.
- (4) Das Projekt Netzkonzeption Ost wird durch nachfolgende Projektträger verfolgt:
1. Die Anpassung der Führung der Kreisstraße K 1057 zwischen ihrem zukünftig angestrebten Anschluss an das Gemeindestraßennetz der Stadt Sindelfingen (Tilsiter Straße) bzw. ihrem zukünftig angestrebten Anschluss an die zum Vollanschluss umgebaute Anschlussstelle „Böblingen-Ost“ (Nr. 23) und ihrem Übergang in die Bestandsstreckenführung im Bereich südöstlich des so genannten „Thermalbadknotens“ wird vom Landkreis verfolgt.
  2. Die Anpassung der Führung der Kreisstraße K 1055 zwischen Ihrem Übergang in die Bestandsstreckenführung Richtung Stuttgart-Vaihingen und ihrem zukünftig angestrebten Übergang in die Bestandsstreckenführung der Leibnizstraße wird vom Landkreis verfolgt.
  3. Die Verknüpfung der beiden vorgenannten, neuen Streckenführungen der Kreisstraßen K 1055 und K 1057 wird vom Landkreis verfolgt.
  4. Die Anpassung der Einmündung der Gemeindestraße Leibnizstraße, Sindelfingen in die neue Streckenführung der Kreisstraße K 1055 wird vom Landkreis im Einvernehmen mit der Stadt Sindelfingen verfolgt.
  5. Der Anschluss der Gemeindestraße Tilsiter Straße, Sindelfingen an die neue Streckenführung der Kreisstraße K 1057 im unmittelbaren Anschlussbereich an die Rampen zur neu umgestalteten Anschlussstelle wird vom Landkreis im Einvernehmen mit der Stadt Sindelfingen und dem Bund verfolgt.

6. Die Anpassung der Einmündung aus der angestrebten Zusammenführung der Gemeindestraßen Stuttgarter Straße, Böblingen und Friedrich-Gerstlacher-Straße, Böblingen in die neue Streckenführung der Kreisstraße K 1057 wird vom Landkreis im Einvernehmen mit der Stadt Böblingen verfolgt.
  7. Die Gestaltung des neuen Knotens als Zusammenführung der Gemeindestraßen Stuttgarter Straße, Böblingen und Friedrich-Gerstlacher-Straße, Böblingen wird von der Stadt Böblingen verfolgt.
- (5) Die Parteien der Vereinbarung sichern sich zu, dass sie sich bei der Schaffung der erforderlichen planungs- und fachrechtlichen Grundlagen bzw. bei den anschließenden Objektplanungsschritten mit der Zielsetzung gegenseitig unterstützen, die Projekte rechtssicher und zügig realisieren zu können.

Soweit aus Gründen einer Beschleunigung der Projekte, zur Vermeidung von Schnittstellenproblemen und aus zuwendungsrechtlicher Sicht eine von § 4 Absätze 2 - 4 dieser Vereinbarung abweichende Projektträgerschaft sinnvoll ist, vereinbaren die Parteien der Vereinbarung die vorgenannten Regelungen fortzuschreiben.

## **§ 5**

### **Abstimmung mit und kommunaler Beitrag zum Ausbau BAB 81**

- (1) Die Parteien der Vereinbarung sind sich einig, dass die kommunal getragenen Projekte Querspange und Netzkonzeption Ost technisch, räumlich und in Bezug auf ihre Realisierung zeitlich auf das Vorhaben des Bundes Ausbau BAB 81 abzustimmen sind.
- (2) Die Parteien der Vereinbarung sind sich weiterhin einig, dass aus den kommunal getragenen Einzelprojekten Querspange und Netzkonzeption Ost keine Hindernisse erwachsen dürfen, die geeignet sind, das Vorhaben des Bundes Ausbau BAB 81 zu erschweren bzw. zeitlich zu verzögern.
- (3) Die Parteien der Vereinbarung haben im Einvernehmen die mit dem Bund gemeinschaftlich ermittelten voraussichtlichen Realisierungskosten für die unter § 2 Absatz 2 Nr. 5 dieser Vereinbarung beschriebene 850 m lange, vollständig geschlossen ausgebildete Überdeckung nebst ihrer technisch geeigneten und stadtgestalterisch angemessenen Einbindung in Höhe von 50,3 Mio. € zur Kenntnis genommen. Dieser Kostenumfang bildete die Basis der Vereinbarung über das Lärmschutzkonzept im Zuge des Ausbaus BAB 81 im Juli 2009.
- (4) Die Parteien der Vereinbarung sind sich einig, im Folgenden gemeinsam mit dem Bund an der Konkretisierung der Planung der 850 m langen Überdeckung zu arbeiten, getragen von dem Ziel, durch Standardabsenkung bei der gestalterischen Einbindung von dem hierfür ermittelten Kostenumfang in Höhe von 8,9 Mio € einen Teilbetrag in Höhe von 3,9 Mio. € einzusparen und somit den unter § 5 Absatz 3 dieser Vereinbarung genannten Kostenumfang von 50,3 Mio. € auf 46,4 Mio. € abzusenken.
- (5) Die Parteien der Vereinbarung sind sich weiterhin einig, dass sie im Folgenden bereit sind, an den Träger des Projekts Ausbau BAB 81, dem Bund, einen einmalig zu leistenden, pauschalen Beitrag zu den Realisierungskosten inkl. der gestalterischen Einbindung (46,4 Mio. €) in Höhe von jeweils 5,0 Mio. €, in Summe der drei Parteien somit 15,0 Mio. €, zu leisten. Dieses ist Beschlusslage der Gremien der Städte und des Landkreises.

- (6) Die Bereitschaft der Parteien der Vereinbarung - gemäß § 5 Absatz 5 dieser Vereinbarung - steht in Abhängigkeit von der Bereitschaft von Bund und Land Baden-Württemberg ebenfalls angemessene Beiträge zu den Realisierungskosten zu leisten.

Gemäß der Einigung über die Finanzierung des Lärmschutzkonzeptes vom Juli 2009 gehen die Parteien der Vereinbarung davon aus,

- dass der Bund seinerseits bereit ist - neben der vollständigen Übernahme der Unterhalts- und Betriebskosten für eine 850 m lange Überdeckung und des Verzichts auf Ablösebeiträge - als Beitrag zur Realisierung der einvernehmlich angestrebten 850 m langen Überdeckung einen Beitrag in Höhe der Realisierungskosten einer 400 m langen Überdeckung zu übernehmen (entspricht 21,5 Mio. € auf Grundlage der gemeinschaftlich ermittelten voraussichtlichen Realisierungskosten inkl. der gestalterischen Einbindung),
- dass das Land Baden-Württemberg seinerseits bereit ist, einen Beitrag an den Realisierungskosten der einvernehmlich angestrebten 850 m langen Überdeckung in Höhe von 9,9 Mio. € (inkl. der gestalterischen Einbindung) zu übernehmen und
- dass mögliche Kostensteigerungen nicht zu Lasten der Parteien dieser Vereinbarung gehen,
  - + wie dies die kommunale Seite im Spitzengespräch am 29.07.2009 deutlich machte und
  - + wie dies seinerzeit von Seiten der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Frau Roth MdB, als Risiko der bauausführenden Behörde klargestellt wurde.

## § 6

### Beitrag der Städte zur Netzkonzeption Ost

- (1) Der Landkreis ist im Rahmen der Beschlussfassung über seinen Realisierungskostenbeitrag an der Überdeckung der ausgebauten BAB 81 gemäß § 5 (5) dieses Vertrages in Bezug auf die Realisierung der Netzkonzeption Ost von nachfolgend dargestellten finanziellen Rahmenbedingungen ausgegangen:

Anteil des Landkreises an den Realisierungskosten nach Abzug  
anderer fachgesetzlich begründeter Kostenbeiträge  
gesamt

voraussichtlich 16,55 Mio. €

Finanzierung dieses Anteils des Landkreises

- Zuwendungen nach Entflechtungsgesetz
- Komplementäranteil des Landkreises

voraussichtlich 11,06 Mio. €

voraussichtlich 5,49 Mio. €

Finanzierung des Komplementäranteils des Landkreises

- Übernahme durch die Stadt Böblingen
- Übernahme durch die Stadt Sindelfingen
- Eigenfinanziert durch den Landkreis

1,25 Mio. €

1,25 Mio. €

voraussichtlich 2,99 Mio. €

Die dargestellte Aufteilung entspricht einem Verhältnis von 45,5 % zu 54,5 % zwischen den Städten und dem Landkreis.

Der Landkreis hat insoweit an die Städte die Erwartung gerichtet, dass sie sich im Gegenzug zur Beteiligung des Landkreises an der Finanzierung der Überdeckung der ausgebauten BAB 81 an der Finanzierung der Realisierungskosten der Netzkonzeption Ost mit 2,5 Mio. € beteiligen.

- (2) Im Sinne des § 6 (1) dieses Vertrages sind Städte bereit, sich am Komplementäranteil des Landkreises mit einem pauschalen Kostenzuschuss in Höhe von 45,5 % der nach Abrechnung festgestellten Summe, maximal mit 2,5 Mio. €, zu beteiligen. Die Kostenaufteilung zwischen beiden Städten erfolgt dabei jeweils hälftig.
- (3) Soweit der nach Abrechnung festgestellte Komplementäranteil des Landkreises in seiner Höhe von den in § 6 (1) dieses Vertrages dargestellten Annahmen nach unten abweicht, vereinbaren die Parteien die Vereinbarung fortzuschreiben und entsprechende Beschlüsse in ihren jeweiligen Gremien zur Reduzierung des Kostenanteils zu initiieren.
- (4) Der Landkreis ist sich mit den Städten einig, dass sich die zeitliche Priorisierung der Netzkonzep-tion Ost im Verhältnis zu anderen Projekten des Landkreises an den Erfordernissen zur sach-gerechten Abstimmung mit dem Projekt Ausbau BAB 81 ausrichten muss.

## **§ 7**

### **Weitere Konkretisierung der Vereinbarung**

- (1) Die Parteien der Vereinbarung sind sich einig, dass im weiteren Planungsprozess auf Grundlage der dabei entstehenden Planungsergebnisse weitere detaillierende Folgevereinbarungen erforderlich bzw. zweckdienlich werden können. Die Parteien der Vereinbarung werden dann den Abschluss solcher Folgevereinbarungen im Geiste der hier vereinbarten Planungsziele entsprechend konstruktiv unterstützen.
- (2) Die Parteien der Vereinbarung erkennen an, dass
  - die Finanzierungsbeitragsregelungen des § 5 dieser Vereinbarung nur das Verhältnis der kommunalen Parteien dieser Vereinbarung in Bezug zum Bund und zum Projekt Ausbau BAB 81 und
  - die Finanzierungsbeitragsregelungen des § 6 dieser Vereinbarung nur das Verhältnis der Städte in Bezug zum Landkreis und zum Projekt Netzkonzep-tion Ost regelt.

Insoweit werden andere Vereinbarungen über Finanzierungsbeitragsregelungen durch diese Vereinbarung nicht ausgeschlossen.

## **§ 8**

### **Schlussbestimmungen**

- (1) Änderungen und Ergänzungen zu dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein, so wird die Wirksamkeit der übrigen Vereinbarungsbestandteile davon nicht beeinträchtigt. Für diesen Fall verpflichten sich die Parteien der Vereinbarung eine wirksame Regelung zu treffen, die der unwirksamen Bestimmung möglichst nahe kommt.
- (3) Die Vereinbarung wird fünffach ausgefertigt. Jede Partei der Vereinbarung erhält eine Ausfertigung. Die vierte Ausfertigung ist zur gemeinsamen Kenntnissgabe der Vereinbarung durch die Parteien der Vereinbarung an den Bund, die fünfte Ausfertigung zur Kenntnissgabe an das Land Baden-Württemberg bestimmt.

(4) Der Vereinbarung sind als Bestandteil nachfolgende, von allen Parteien der Vereinbarung anerkannte Anlagen beigegeben:

- Anlage 1: Übersichtslageplan auf Basis des amtlichen Stadtplans der Städte zur räumlichen Abgrenzung der unter § 2 voneinander abgegrenzten Einzelprojekte
- Anlage 2: RE-Vorentwurf „Querspange Böblingen/Sindelfingen“ (Stand 05.12.2007): Unterlage 3, Blatt 1 „Übersichtslageplan“
- Anlage 3: Übersichtslageplan auf Basis einer Luftbilddarstellung mit den Linienführungen der durch die Netzkonzeption Böblingen/Sindelfingen Ost verfolgten Anpassungen des Kreisstraßennetzes

Durch Unterschrift erkennen die Unterzeichnenden in Vertretung ihrer jeweiligen kommunalen Körperschaft die Regelungen und Inhalte auf den vorher gehenden zehn Seiten dieser Vereinbarung nebst ihrer drei Anlagen wirksam an:

Für den Landkreis:

Böblingen, den 15. Dez. 2011



Roland Bernhard  
Landrat



Für die Stadt Böblingen:

Böblingen, den .....



Wolfgang Lützner  
Oberbürgermeister



Für die Stadt Sindelfingen:

Sindelfingen, den .....



Dr. Bernd Vöhringer  
Oberbürgermeister

