

Vereinbarung

zwischen der

Bundesrepublik Deutschland

vertreten durch das Land Baden-Württemberg
dieses vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart
vertreten durch den Abteilungspräsidenten
nachstehend „**Bund**“ genannt,

dem

Land Baden-Württemberg

vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart
vertreten durch den Abteilungspräsidenten
nachstehend „**Land**“ genannt,

dem

Landkreis Böblingen

vertreten durch den Landrat
nachstehend „**Landkreis**“ genannt

und der

Stadt Sindelfingen

vertreten durch den Oberbürgermeister
nachstehend „**Stadt**“ genannt

über die

Planung und Aufteilung der Kosten und der Straßenbaulast bei der Änderung der AS Sindelfingen-Ost im Zuge des Ausbaus der A 81 zwischen der AS Sindelfingen-Ost und der AS Böblingen-Hulb

1 Allgemeines

1.1 Gegenstand der Vereinbarung, Präambel

- (1) Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 81 zwischen den Anschlussstellen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Hulb soll die Anschlussstelle (AS) Böblingen-Ost zu einem Vollanschluss erweitert werden. Im Gegenzug wird der bisherige Vollanschluss Sindelfingen-Ost zu einem Halbanchluss zurückgebaut. Dieses Verkehrskonzept wird sowohl vom Bund als auch dem Landkreis und der Stadt gewünscht. Im Rahmen des Umbaus wird die bisherige Auffahrtrampe Richtung Singen zurückgebaut. Der Rampenfußpunkt-Nord wird entsprechend geändert. Die bestehende Verbindungsrampe-Süd und der Rampenfußpunkt (Knotenpunkt Verbindungsrampe-Süd/L 1183/K 1055-Ast) werden vollständig zurückgebaut. Die Auffahrtrampe Richtung Stuttgart wird nach Norden zur A 81 verlegt. Am Rampenfußpunkt-Süd wird ein Kreisverkehrsplatz angelegt. Dieser soll Fahrzeugen, die im Vorfeld die falsche Richtung gewählt haben, das Wenden ermöglichen und so Falschfahrten z. B. durch langsame Fahrzeuge, die die Autobahn nicht benutzen dürfen, vorbeugen.
- (2) Beim Knotenpunkt K 1055/K 1055-Ast handelt es sich um einen Unfallschwerpunkt. Darüber hinaus ist der bisherige K 1055-Ast aus Sicht des Landkreises nach dem Umbau der AS Böblingen-Ost aus verkehrlichen Gründen verzichtbar.
- (3) Die Stadt möchte die Verbindung zwischen dem Rampenfußpunkt-Ost für den Linienbusverkehr zwischen Sindelfingen und Stuttgart-Vaihingen (bisheriger K 1055-Ast) aufrecht erhalten. Die Verbindung soll aber für den übrigen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden.

2 Bausteine

Aufgrund der verschiedenen rechtlichen Bewertung und der unterschiedlichen Kostenträger wird die Maßnahme in sechs Bausteine aufgeteilt:

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 Sindelfingen-Ost, Verbindungsrampe-Nord und Rampenfußpunkt

Dieser Baustein umfasst den Knotenpunkt der nördlichen Verbindungsrampe der A 81 mit der L 1183 (Mahdentalstraße) am Rampenfußpunkt. Im Verlauf der Verbindungsrampe zur A 81 wird der Baustein durch die bauliche Trenninselspitze begrenzt. Hier schließt Baustein I an. Im Verlauf der L 1183 (Mahdentalstraße) wird der Baustein in beide Richtungen durch das Ende des Knotenpunktbereiches (Aufweitung bzw. Ausrundungsradien) begrenzt

2.3 Baustein III:

A 81 AS Sindelfingen-Ost, Verbindungsrampe-Süd und Rampenfußpunkt

Dieser Baustein umfasst den Knotenpunkt der südlichen Verbindungsrampe der A 81 mit der L 1183 (Mahdentalstraße) und dem bisherigen K 1055-Ast am Rampenfußpunkt. Im Verlauf der Verbindungsrampe zur A 81 wird der Baustein durch die bauliche Trenninselspitze begrenzt. Hier schließt Baustein I an. Im Verlauf der L 1183 (Mahdentalstraße) und des bisherigen K 1055-Astes wird der Baustein durch das Ende des Knotenpunktbereiches (Aufweitung bzw. Ausrundungsradien) begrenzt.

2.4 Baustein IV:

Bisheriger K 1055-Ast

Der Baustein umfasst die Änderungen am bisherigen K 1055-Ast zwischen dem Ende des Knotenpunktbereichs im Norden (Baustein III) und dem Ende der Baustrecke bzw. dem Anschluss an die K 1055 im Süden. Er umfasst auch ggf. erforderliche Änderungen am Knotenpunkt K 1055/K 1055-Ast.

2.5 Baustein V:

L 1183 zwischen den Rampenfußpunkten-Süd und Nord

Dieser Baustein umfasst alle erforderlichen Maßnahmen im Bereich der L 1183 zwischen dem Rampenfußpunkt-Süd (Baustein III) und dem Rampenfußpunkt-Nord (Baustein II).

Entwurf! Stand 19.12. 2018

2.6 Baustein VI:

L 1183 nordwestlich des Rampenfußpunktes-Nord bis Bauende

Dieser Baustein umfasst alle erforderlichen Maßnahmen im Bereich der L 1183 (Mahden-
talstraße) zwischen dem Rampenfußpunkt-Nord (Baustein II) und dem Ende der Abbiege-
streifen bzw. der dazugehörenden Aufweitung oder dem Ende des baulichen Eingriffs in
Richtung Norden. Die Abgrenzung im Norden wird durch den jeweils weiter von der Kreuz-
ung entfernten Punkt bestimmt.

3 Durchführung der Planung und Herstellung des Baurechts

Die Planungen für den Ausbau der A 81 sowie den Umbau der AS Sindelfingen-Ost wer-
den durch den Bund durchgeführt. Die Grenzen sind in Anlage 3 dargestellt. Die Maßnah-
me umfasst den farbig hinterlegten Bereich.

4 Durchführung der Baumaßnahme

Der Aus- und Umbau der A 81 und die Änderung der AS Sindelfingen-Ost bis zu den in
Anlage 3 eingezeichneten Grenzen werden vom Bund durchgeführt. Die Maßnahme um-
fasst den farbig hinterlegten Bereich.

5 Kostentragung

Die für die Ermittlung der nach Kreuzungsrecht anfallenden Kostenanteile herangezogenen
Fahrbahnbreiten bestimmen sich nach den Regelungen im Bundesfernstraßenge-
setz (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 Seiten-
streifen. 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 Fertig-
stellung der Maßnahme gemeinsam festgelegt. Zur Kostenmasse zählen auch die gege-
benenfalls erforderlichen Provisorien und Bauzustände.

5.1 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.

5.2 Baustein II

A 81 AS Sindelfingen-Ost, Verbindungsrampe-Nord und Rampenfußpunkt

- 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.

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 in diesem Abschnitt eine Fahrbahnbreite von $2 \times 15,25 \text{ m} + 4,0 \text{ m} = 34,5 \text{ m}$, die durchgehende L 1183 in diesem Abschnitt inklusive Geh- und Radweg von 14,5 m. Damit ergeben sich folgende Kostenanteile:

- Bund: $(2 \times 34,5) / (34,5 + 34,5 + 14,5 + 14,5) = 0,7041$
- Land: $(2 \times 14,5) / (34,5 + 34,5 + 14,5 + 14,5) = 0,2959$

5.3 Baustein III

A 81 AS Sindelfingen-Ost, Verbindungsrampe-Süd und Rampenfußpunkt

- Kostenmasse

Die maßgebliche Kostenmasse umfasst die Kosten zur Realisierung der Anlagen des Bausteins III gemäß der Abgrenzung unter Ziffer 2.3. Hinzu kommt noch der Rückbau der bestehenden Auffahrtrampe in Richtung Stuttgart sowie der Abfahrtsrampe aus Richtung Singen und der Rückbau des bestehenden Rampenfußpunktes Verbindungsrampe-Süd/L 1183/K 1055-Ast.

- 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. Da die L 1183 (Mahdentalstraße) am Rampenfußpunkt-Süd endet und dort der bisherige K 1055-Ast beginnt, wird der Kostenanteil der L 1183 je zur Hälfte auf die Straßenbaulastträger dieser Straßen aufgeteilt. Für die an der Kreuzungsmaßnahme beteiligten Äste kommt es auf die Baulastverhältnisse nach der Änderung an (Nr. 8 (1) Satz 4 StraKR). Die Kostenträger sind somit der Bund für die A 81, das Land für die L 1183 (Mahdentalstraße) und die Stadt als zukünftige Baulastträgerin des bisherigen K 1055-Astes.

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 in diesem Abschnitt hat eine Fahrbahnbreite von $2 \times 15,25 \text{ m} + 4,0 \text{ m} = 34,50 \text{ m}$, die durchgehende L 1183 (Mahdentalstraße) in diesem Abschnitt inklusive Geh- und Radweg sowie Trennstreifen von 14,5 m. Damit ergeben sich folgende Kostenanteile:

- Bund: $(2 \times 34,5) / (34,50 + 34,50 + 14,5 + 14,5) = 0,70408$
- Land: $0,5 \times (2 \times 14,5) / (34,50 + 34,50 + 14,5 + 14,5) = 0,14796$
- Stadt: $0,5 \times (2 \times 14,5) / (34,50 + 34,50 + 14,5 + 14,5) = 0,14796$

5.4 Baustein IV

Bisheriger K 1055-Ast

- Kostenmasse

Die maßgebliche Kostenmasse umfasst die Kosten zur Realisierung der Anlagen des Bausteins IV gemäß der Abgrenzung unter Ziffer 2.4.

- Kostenverteilung

Der Kostenträger ist die Stadt als zukünftige Baulasträgerin des bisherigen K 1055-Astes (siehe 6.1).

5.5 Baustein V

L 1183 zwischen den Rampenfußpunkten-Süd und Nord

- Kostenmasse

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

- Kostenverteilung

Durch die Änderungen an den Rampenfußpunkten-Süd und -Nord wird die L 1183 in ihrer Lage und Breite nicht verändert. Das neue Überführungsbauwerk der A 81 wird im Zuge des Ausbaus zwar mit einer größeren Breite, aber der gleichen lichten Weite wie bisher hergestellt. Es handelt sich deshalb nicht um eine Änderung des planfreien Knotenpunktes zwischen der A 81 und der L 1183 (Mahdentalstraße). Die Kosten für die Änderungen an der L 1183 (Mahdentalstraße) trägt das Land.

5.6 Baustein VI

L 1183 nordwestlich des Rampenfußpunktes-Nord bis Bauende

- Kostenmasse

Die maßgebliche Kostenmasse umfasst die Kosten zur Realisierung der Anlagen des Bausteins VI gemäß der Abgrenzung unter Ziffer 2.6.

- Kostenverteilung

Die Kosten trägt das Land.

5.7 Verwaltungskosten

Es werden gegenseitig keine Verwaltungs- oder Ingenieurkosten erhoben.

5.8 Kostensteigerungen und Kostenminderungen

Falls sich Kostensteigerungen oder Kostenminderungen ergeben, werden diese auf die beteiligten Kostenträger entsprechend ihrem Anteil an der ursprünglichen Kostenmasse

Entwurf! Stand 19.12. 2018

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.

6 Sonstige Regelungen

6.1 Straßenbaulast, Eigentumsverhältnisse und Unterhaltung

Der bisherige Ast der K 1055 zwischen dem Rampenfußpunkt-Ost und der eigentlichen K 1055 zwischen Böblingen und Stuttgart-Vaihingen wird zur Gemeindestraße umgestuft. Baulasträgerin wird die Stadt.

6.2 Zeitpunkt der Ausführung

Als Hauptmaßnahme wird der Ausbau der A 81 und der damit einhergehende Umbau der AS Sindelfingen-Ost angesehen. Die Änderungen an der Verknüpfung der K 1055 mit der K 1057 sowie im nördlichen Bereich der Tilsiter Straße und der Verknüpfung mit der Schwertstraße sind davon abhängig. Eine Aussage über den Beginn der Baumaßnahmen ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

6.3 Vorbehalt der Zustimmung des Bundesministeriums und des Landesministeriums

Die Vereinbarung steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur. Diese wird im Zuge der Vorlage des Vorentwurfs gemäß RE für den sechsstreifigen Ausbau der A 81 zwischen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Hulb eingeholt. Verweigern das Bundesministerium oder das Landesministerium ihre Zustimmung, ist die Vereinbarung nichtig. In diesem Fall können gegenseitig keine Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden.

6.4 Schriftform

Änderungen und Ergänzungen zu dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

6.5 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.

6.6 Zahl der Fertigungen und Bestandteile der Vereinbarung

Die Vereinbarung wird achtfach ausgefertigt. Die Stadt und der Landkreis erhalten je zwei, der Bund bzw. das Land vier Exemplare. Neben dem Vereinbarungstext enthält die Vereinbarung noch eine Übersichtskarte (Anlage 1), einen Übersichtslageplan mit Abgrenzung der zukünftigen Netzfunktion (Anlage 2) sowie ein Übersichtslageplan mit Darstellung der Kostenmasse (Anlage 3).

6.7 Gerichtsstand

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

Für den Bund und das Land:

Stuttgart, den

.....

Stefan Heß
Abteilungspräsident

Für den Landkreis:

Böblingen, den

.....

Roland Bernhard
Landrat

Für die Stadt:

Sindelfingen, den

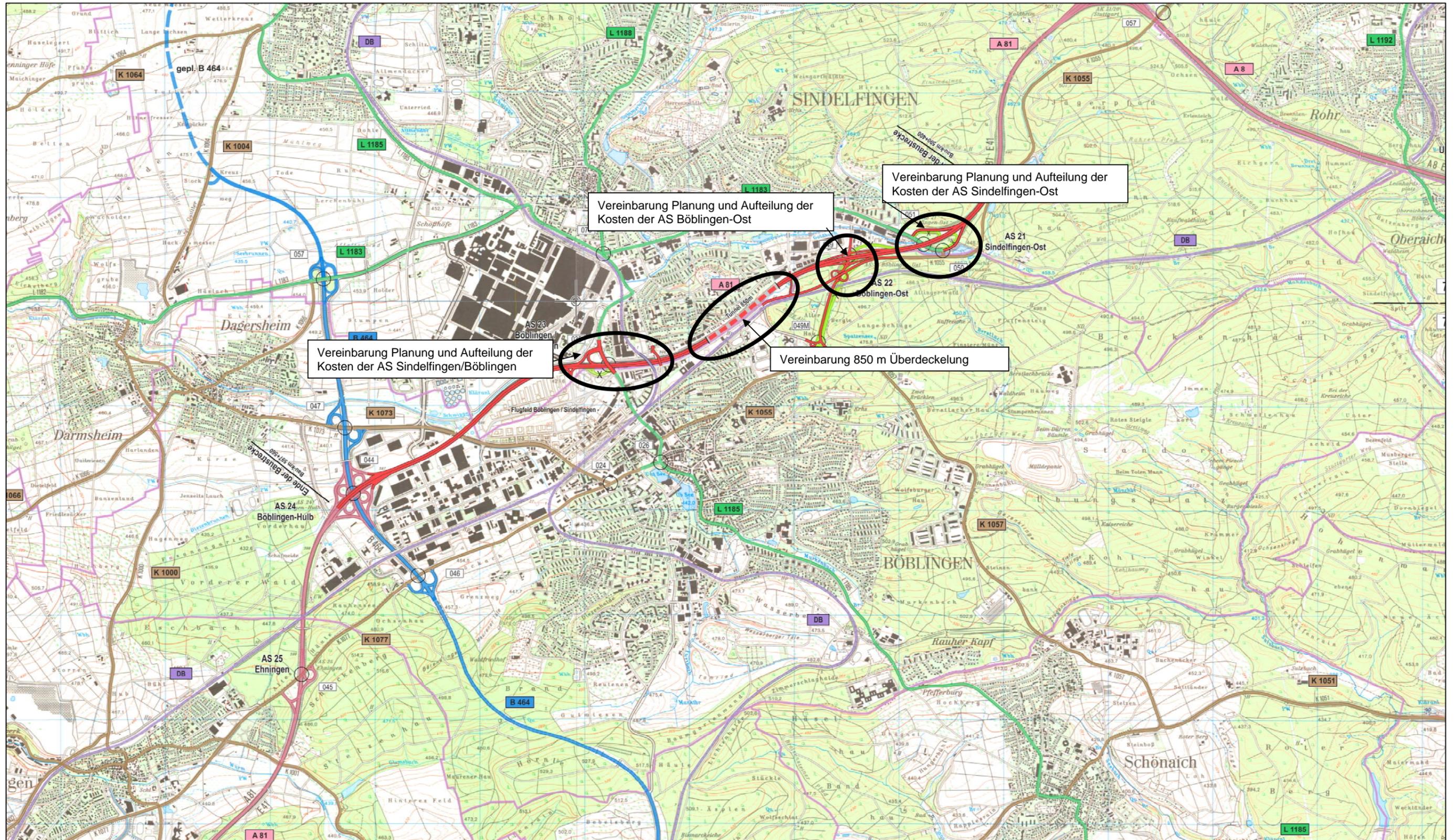
.....

Dr. Bernd Vöhringer
Oberbürgermeister

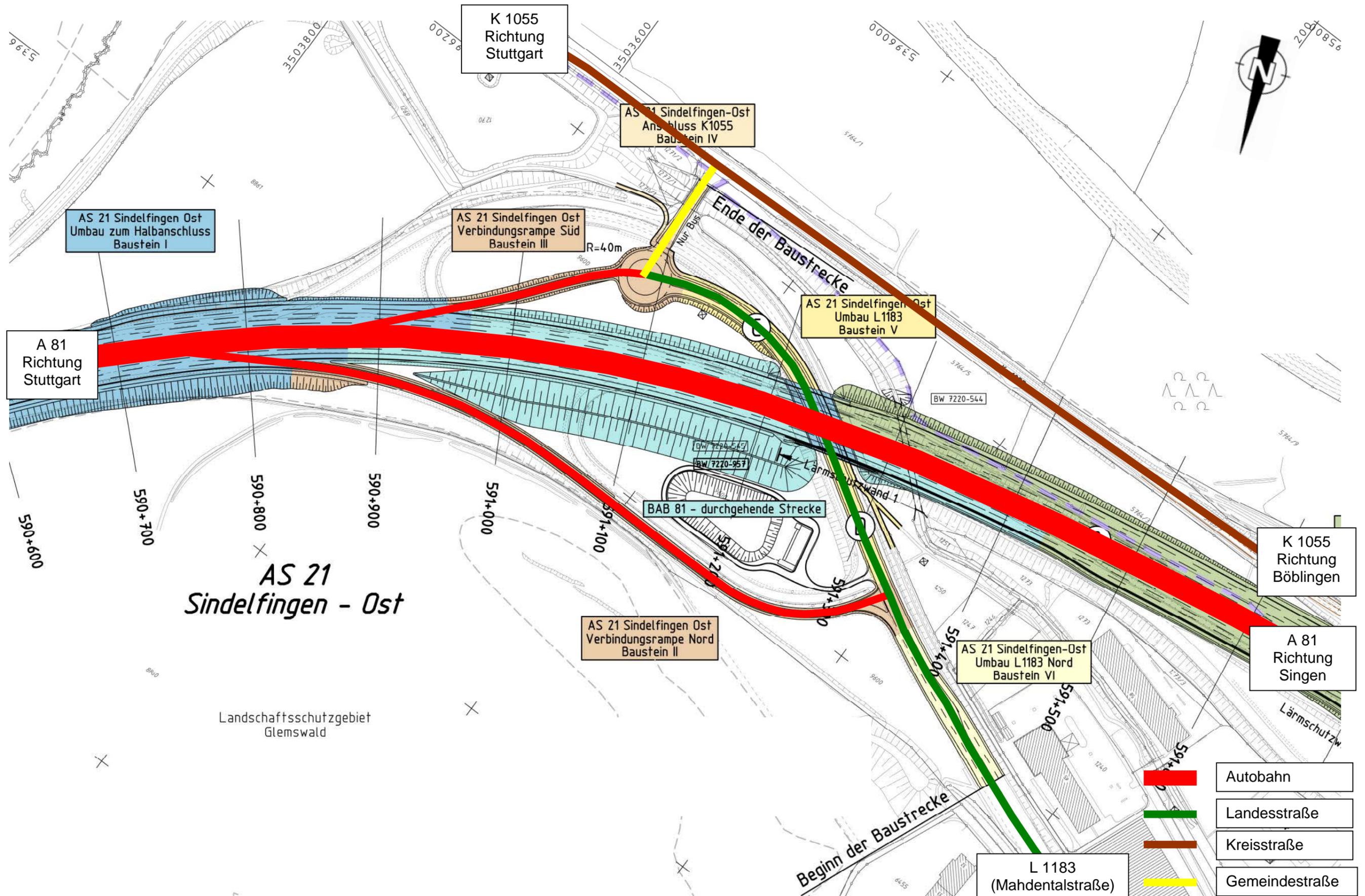
Entwurf! Stand 19.12. 2018

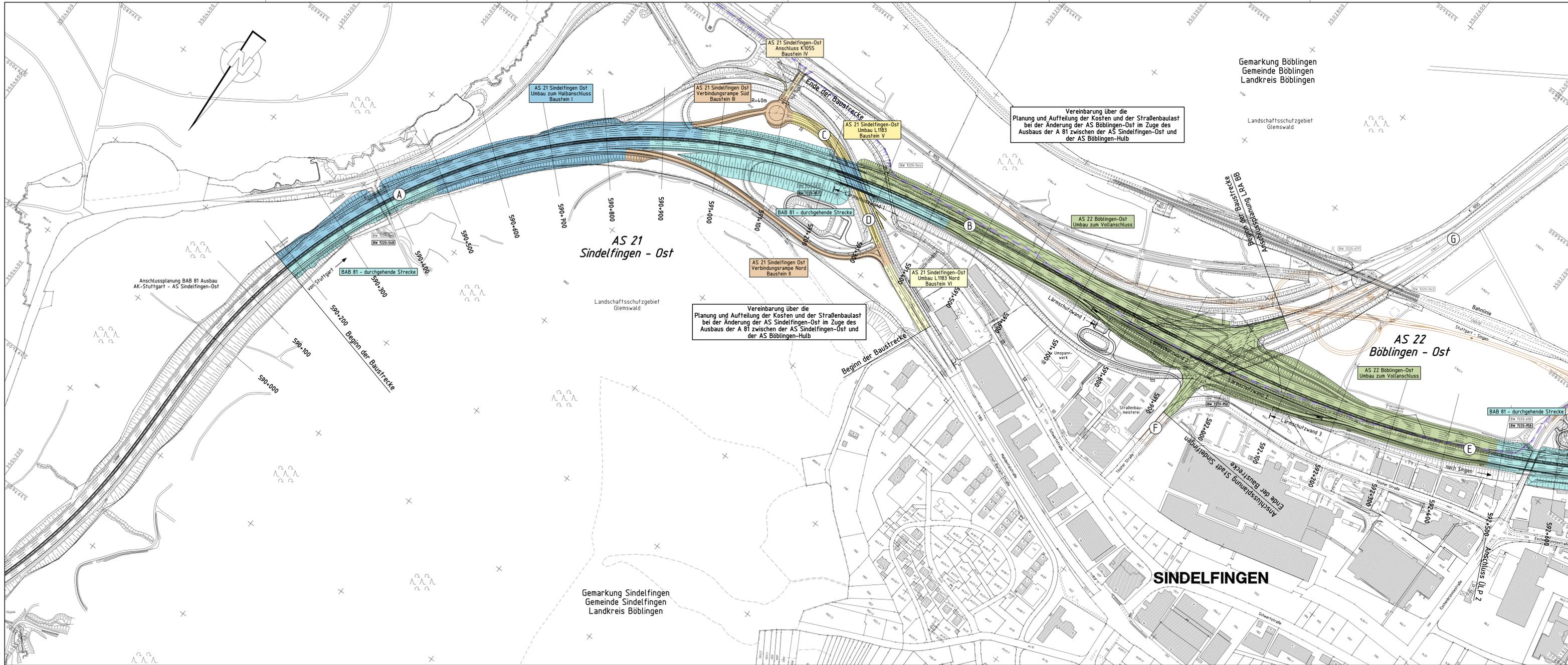
A 81 AS Sindelfingen-Ost – AS Böblingen-Hulb

Systemskizze der räumlichen Gliederung der Kostenvereinbarungen



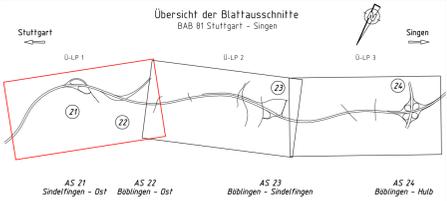
A 81 sechsstreifiger Ausbau AS Sindelfingen-Ost und AS Böblingen-Hulb: Lageplan „Baulast“ zur Vereinbarung über die AS Sindelfingen - Anlage 2 von 3





Vereinbarung über die Planung und Aufteilung der Kosten und der Straßenbaulast bei der Änderung der AS Böblingen-Ost im Zuge des Ausbaus der A 81 zwischen der AS Sindelfingen-Ost und der AS Böblingen-Hub

Vereinbarung über die Planung und Aufteilung der Kosten und der Straßenbaulast bei der Änderung der AS Sindelfingen-Ost im Zuge des Ausbaus der A 81 zwischen der AS Sindelfingen-Ost und der AS Böblingen-Hub



Entwurf/Verarbeitung: **PRESSSEL MOLNAR** INGENIEURGESELLSCHAFT
 PRESSEL MOLNAR Ingenieurgesellschaft mbH & Co. KG
 Neumühlweg 43 · 73860 Urbach · Fon 07 181 999 46-0 · Fax 07 181 999 46-21
 info@presssel-molnar.de · www.presssel-molnar.de

Projektziele: Kuhn, Metzger, Graber, Feyrer
 bearbeitet: [Signature]
 geprüft: [Signature]
 Urbach, den 18.12.2012

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

PSP - Element - Nummer					
Organisation	Strabe				
V. 21140	A 00811				
PROJIS-Nummer					
Land	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag	Straßenplan-Nr.
08	04	1807	00		
von Netzknoten		nach Netzknoten		Station	
Anfangsstation		Endstation		Station	
7220	047	7220	051	218	-
7319	044	7319	045	005	-

Straßenbauverwaltung Baden - Württemberg
 Straße: BAB 81 Stuttgart - Singen
 Nächster Ort: Böblingen, Sindelfingen

Unterlage Blatt
 bearbeitet: [Signature]
 geprüft: [Signature]

6-streifiger Ausbau der BAB 81 AS Sindelfingen Ost - AS Böblingen-Hub
 BAB - km 590+180 - 597+400
 Vorentwurf
 Übersichtstageplan 1
 Bausteine
 BAB-km 590+180 - 592+500
 Maßstab = 1 : 2500

Aufgestellt: Stuttgart, den 20.12.2012
 Regierungspresidium Stuttgart
 Abt. 4 Straßenwesen und Verkehr
 Ref. 44 Straßenplanung
 Geprüft: Stuttgart, den 20.12.2012
 Regierungspresidium Stuttgart
 Abt. 4 Straßenwesen und Verkehr
 Ref. 44 Straßenplanung
 [Signature]

Ermittlung des "nicht kreuzungsbeeinflussten Querschnittes" gem. § 12 FStRG und § 5 (3) StrKR

AS 21 Sindelfingen-Ost Baustein II / III	Geh-/Radweg	Trennstreifen	Randstreifen	Fahr-/Standstreifen	Fahrfstreifen	Fahrfstreifen	Randstreifen	Mehlstreifen	Randstreifen	Fahrfstreifen	Fahrfstreifen	Fahrfstreifen	Fahr-/Standstreifen	Randstreifen	Trennstreifen	Geh-/Radweg	GESAMT
A BAB 81 (Seitenstreifenfreigabe)			0,50	3,50	3,50	3,50	3,50	0,75	4,00	0,75	3,50	3,50	3,50	3,50	0,50		34,50
B BAB 81 (Seitenstreifenfreigabe)			0,50	3,50	3,50	3,50	3,50	0,75	4,00	0,75	3,50	3,50	3,50	3,50	0,50		34,50
C L 1183 Mahdentalstraße															1,75	2,50	14,50
D L 1183 Mahdentalstraße															1,75	2,50	14,50

AS 22 Böblingen-Ost	Geh-/Radweg	Trennstreifen	Randstreifen	Fahr-/Standstreifen	Fahrfstreifen	Fahrfstreifen	Randstreifen	Mehlstreifen	Randstreifen	Fahrfstreifen	Fahrfstreifen	Fahrfstreifen	Fahr-/Standstreifen	Randstreifen	Trennstreifen	Geh-/Radweg	GESAMT
B BAB 81 (Seitenstreifenfreigabe)			0,50	3,50	3,50	3,50	3,50	0,75	4,00	0,75	3,50	3,50	3,50	3,50	0,50		34,50
E BAB 81 (Seitenstreifenfreigabe)			0,50	3,50	3,50	3,50	3,50	0,75	4,00	0,75	3,50	3,50	3,50	3,50	0,50		34,50
F Tilsler Straße																	13,00
G K 1075			0,75														12,50