

Aktenzeichen:

654.121
20.12.2022

DRUCKSACHEN NR. 23/114

Beratungsfolge

| | | |
|---|-------------------|------------------------------------|
| Ausschuss für Technik, Umwelt und Straßenverkehr | 05.07.2023 | Vorberatung öffentlich |
| Gemeinderat | 18.07.2023 | Beschlussfassung öffentlich |

Betreff

**Umbau Calwer Straße (Abschnitt FF-Allee bis J.-Schütte-Str.) im Rahmen des Neubaus
Flugfeldklinikum
- Vorplanungsbeschluss Strecke**

Anlage/n

Anlage 1 - Lageplan Vorplanung (Kombivariante) vom 15.12.2022
Anlage 2 - Arbeitsstand 3-streifig
Anlage 3- Arbeitsstand 4-streifig
Anlage 4 - Erläuterungsbericht

Beschlussvorschlag

1. Der Vorplanung zum Umbau der Calwer Straße im Abschnitt Knotenpunkt Flugfeldallee (ausschließlich) bis Einmündung Johann-Schütte-Straße wird zugestimmt (Anlage 1) - dabei wurde die Vorplanung erarbeitet als Kombination eines 3-streifigen Abschnitts zwischen Flugfeld-Allee bis zur Liegendszufahrt Krankenhaus und eines 4-streifigen Abschnitts von der Liegendszufahrt bis zur Einmündung Johann-Schütte-Straße.
2. Die Verwaltung wird mit der Erstellung der Entwurfsplanung (Lph. 3 HOAI) zur Erlangung des Baubeschlusses beauftragt.

Ziel der Vorlage

Vorstellung und Beschluss der aktuellen Planung zum Umbau Calwer Straße im Abschnitt FF-Allee bis Einmündung Johann-Schütte-Straße sowie Beauftragung der Verwaltung, weitere Planungsschritte durchzuführen.

Ressourcensteuerung



I Übergeordnete Zielsetzungen

Stadtleitbild BB 2035

| | |
|-----------------|---|
| Welt / Leitsatz | Urbane Welt/ Um eine zukunftssichere und nachhaltige Stadt zu gewährleisten und zu entwickeln, sind Klimaschutz und Krisenfestigkeit von wesentlicher Bedeutung. Deshalb fördern wir nachhaltige Mobilität und setzen uns für die erforderliche Energiewende ein. |
|-----------------|---|

Strategische Ressourcenplanung

| | |
|---|---|
| Schwerpunkt | ÖPNV-Mobilität |
| Zielrichtung | Die Mobilitätsangebote in Böblingen für alle Verkehrsteilnehmenden nachhaltig und zukunftsfähig weiterentwickeln. |
| <input type="checkbox"/> kein strategischer Schwerpunkt | |

Klimarelevanz

| |
|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Diese Drucksache hat Auswirkungen auf das Klima (z.B. CO2-Ausstoß) |
|--|

II Finanzielle Auswirkungen

| Jahr (einmalige Kosten) | Ergebnishaushalt Betrag in Euro | Finanzhaushalt Betrag in Euro | Bemerkung |
|------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|
| 2023-2025 | | 6,7 Mio. | Entwurfsplanung und Bau |
| | | -6,7 Mio. | Kostenübernahme Landkreis |
| Einmaliger Ressourcenbedarf | | 0 | |

| | | | |
|-----------------------------------|-------------------------|--|--|
| Laufender Ressourcenbedarf | 268.000 € -268.000 € | | Jährl. Abschreibung Jährl. Auflösung Zuschuss |
| PSP/Auftrag/KSt | 754201301056 | | |
| Sachkonto | 78721000 | | |

Im laufenden Jahr Deckung durch:

vorhandenes Budget (Plan: 3.000.000 €)

Für die Folgejahre werden die Mittel entsprechend im nächsten Haushaltsplan bereitgestellt.

| | |
|-------------|---|
| Anmerkungen | Stadt geht in Vorleistung, mit dem Landkreis wurde ein Vertrag zur Kostenübernahme geschlossen. |
|-------------|---|

Sachdarstellung und Begründung

1. Ausgangslage

Aufgrund des Neubaus des Flugfeldklinikums (FFK) ist ein Umbau der Calwer Straße zur Erschließung des FFK und klimaangepassten Gestaltung des straßenräumlichen Umfeldes erforderlich (vgl. DS Nr. 19/310). Der Grundsatzbeschluss für die Planungen wurde mit DS 20/214 im Dezember 2020 gefällt.

Den folgenden Grundsätzen für den Umbau der Calwer Straße zwischen Flugfeldallee und Johann-Schütte-Straße wurde zugestimmt (vgl. DS 20/214):

- a. Ausbau Knotenpunkt Calwer Straße/ Flugfeldallee gemäß DS 19/310
- b. Zufahrt der Rettungswagen zur Liegendkrankenzufahrt muss zu jeder Zeit sichergestellt sein
- c. Drei- oder vierstreifiger Straßenquerschnitt mit zwei bzw. drei Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr und einer Busspur (stadteinwärts)
- d. Einseitiger Zweirichtungsradweg auf der Nordseite der Calwer Straße abgesetzt vom Bestandsgehweg und Beibehaltung des südlichen Gehweges mit Möglichkeit der Radnutzung
- e. Gestaltung des neuen Stadteingangs mit Begrünung
- f. Eine Simulation soll im weiteren Planungsschnitt die Leistungsfähigkeit der Vorstudie nachweisen und vor weiteren Planungsschritten im Gremium vorgestellt werden. Die Vor- und Nachteile der beiden Alternativen werden dargestellt

Mit DS 21/091 erfolgte mit der Präsentation verkehrstechnischer Untersuchungen (Simulation) wie in DS 20/214 vom 16.12.2020 beschlossen eine Simulation von der Herrenberger Straße bis zur Flugfeldallee (ergänzter Beschluss in DS 20/214: Eine Simulation soll im weiteren Planungsschritt die Leistungsfähigkeit der Vorstudie nachweisen und vor weiteren Planungsschritten im Gremium vorgestellt werden).

Mit DS 21/145 wurden die Planungsleistungen für den Umbau Calwer Straße vergeben.

Mit DS 22/018 wurde der Vorplanung zum Umbau Knotenpunkt Calwer Straße wird zugestimmt, mit Drucksache 22/086 wurde der Baubeschluss für den Knoten gefasst und mit Drucksache 22/243 der Vergabe der Straßenbauarbeiten und Verkehrssicherung zugestimmt.

Aktuell wurde mit DS 23/095 dem Gremium ein aktualisierter Sachstand mit Kosten vorgelegt.

Parallel zu dieser Drucksache soll mit DS 23/160 über die Vergabe zusätzlicher Planungsleistungen das nachträgliche Pflanzen von Bäumen am Knotenpunkt Calwer Straße ermöglicht werden.

2. Planungsprozess und Varianten

Mit dem Grundsatzbeschluss zur DS 20/214 hat der Gemeinderat beschlossen, dass sowohl eine dreistreifige Variante, wie von Verwaltung vorgeschlagen, als auch eine vierstreifige Variante wie im Bestand geplant werden soll.

Bei allen Varianten hatte stets Priorität, dass die Funktion schnelle Erreichbarkeit Klinikum sichergestellt sein muss - insbesondere: An-/Abfahrt RTW ist jederzeit gewährleistet. Polizei, Feuerwehr und Einsatzkräfte können im betreffenden Straßenabschnitt der aktuellen Vorplanung im Einsatzfall mittels Sondersignal zum Klinikum zu-/ abfahren – auch wenn es Stau gibt. Dafür wurde die Straße im umzugestaltenden Bereich so konzipiert, dass an allen Stellen bei Stau die Bildung einer Rettungsgasse möglich ist.

An zweiter Stelle standen alle verkehrlichen Belange: Kfz, Rad, ÖPNV und Fuß. Ziel war damit eine verkehrssichere, leistungsfähige und attraktive Erschließung des Klinikums für alle Verkehrsarten und der Erhalt der Funktion der Calwer Straße als wichtige innerstädtische Hauptverbindungsstraße.

Die Belange von Umwelt-/Klimaschutz (dazu zählen u.a. Versiegelungsgrad, Anzahl gefälltter und neuer Bäume, Qualität des Verkehrsangebots für Umweltverbund (Fuß, Rad, Bus) sowie Gestaltung als Stadteingang (klar erkennbar, optisch ansprechend, selbsterklärende Straße) sind von Anfang an und kontinuierlich in die Planungen integriert. Deshalb wurden Klima-/ Umweltschutzmaßnahmen entwickelt, u.a. Wurzelbrücken zum Erhalt der Bestandsbäume, Auswahl klimaresilienter Baumarten als gemischte Alleepflanzung, ein Be-/ Entwässerungskonzept sowie eine Begrü-

nung mit standortgerechten Sträuchern und standortgerechten gebietsheimischen Ansaaten für eine Verbesserung der Biodiversität.

Die Varianten sind im Hinblick auf Fußverkehr, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Trennung des Radverkehrs identisch.

In der Gremienbefassung ist u.a. der Wunsch nach Beibehaltung des südlichen Weges geäußert worden. Im Zuge der Anpassung wurde der Planungsbereich geändert: der südliche Weg wird im Zuge der Renaturierung des Aischbachs geplant. An dieser Stelle ist aufgrund der Bestandsbäume und extremer Wurzelhebungen nur die Umsetzung einer wassergebundenen Decke möglich. Der Weg soll damit vor allem der Erholung dienen, aber auch für Radfahrende nutzbar bleiben (Klimaanpassungskonzept).

Die untersuchten Varianten sind in Anlage 2 und 3 abgebildet und im Erläuterungsbericht (Anlage 4) mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen stichpunktartig dargestellt (vgl. ergänzter Beschluss in DS 20/214: Die Vor- und Nachteile der beiden Alternativen werden dargestellt).

2.1 Variante mit 3 Fahrstreifen

Nach dem Knotenpunkt Calwer Straße/ Flugfeldallee verengt sich die Fahrbahn auf drei Fahrstreifen. Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite von vier auf drei Fahrstreifen und das Fehlen einer Mitteltrennung wird das Prinzip der selbsterklärenden Straße unterstützt - der Charakter der Straße ändert sich deutlich und dadurch ist erkennbar, dass man sich auf einer innerörtlichen Straße befindet und die Fahrweise und Fahrgeschwindigkeit entsprechend anzupassen ist.

In Fahrtrichtung Böblingen ist der rechte Fahrstreifen für den MIV und der linke Fahrstreifen für den Busverkehr sowie Rettungswagen mit Sondersignal vorgesehen. Der Busfahrstreifen ist auf der linken Seite angeordnet, da einerseits die Busspur im weiteren Verlauf bereits im Bestand dort angeordnet ist und andererseits, da Rettungswagen mit Sondersignal, welche zur Notaufnahme fahren, nicht durch den Verkehr durchstoßen müssen. In Fahrtrichtung Dagersheim ist ein Fahrstreifen geplant, welcher von allen motorisierten Fahrzeugen genutzt wird. Der Busverkehr muss sich an der neuen Bushaltestelle Haupteingang Klinikum in den Verkehr einfädeln.

Der Radverkehr wird auf einem eigenständigen Zweirichtungsradweg auf der Nordseite geführt. Dieser ist durch eine neue Baumreihe von der Fahrbahn getrennt. Dadurch entsteht eine Allee für den Radverkehr mit Verschattungswirkung und geradlinigerer Führung.

Der Fußverkehr wird auf der Nordseite wie im Bestand geführt. Der Gehweg wird im Zuge der Sanierung auf 3 m reduziert. Die freiwerdende Fläche wird für Ruhebänke genutzt. Mit der Reduzierung der Gehwegbreite soll außerdem verhindert werden, dass der Radverkehr fälschlicherweise den Gehweg nutzt.

Der Versiegelungsgrad ist geringer als bei 4-streifiger Variante und geringer als im Bestand.

2.2 Variante mit 4 Fahrstreifen

In der vierstreifigen Variante wurde ein Querschnitt mit zwei Busspuren und zwei Fahrstreifen für den MIV gewählt.

Die separate Busspur in Fahrtrichtung Dagersheim ermöglicht das Anfahren an der neuen Bushaltestelle ohne Einfädeln in den Verkehr und kann durch Rettungsfahrzeuge genutzt werden – ein Vorteil der 4-streifigen Variante in Fahrtrichtung Dagersheim.

Allerdings kann der Querschnitt mit zwei durchgängigen MIV-Fahrstreifen nur zulasten der Qualität des Radverkehrs umgesetzt werden. In der 4-streifigen Variante wird der Zweirichtungsradwegs ohne Baumreihe an der Fahrbahn geführt und kann damit als unattraktiver bewertet werden.

Der Versiegelungsgrad ist vergleichbar zum Bestand.

2.3 Fazit aus der Erarbeitung der Varianten

Aufgrund der Hinweise und Stellungnahmen aus der Abstimmung und Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange, wurde seit Herbst 2022 eine weitere Variante ausgearbeitet und vertieft.

In einem zeitintensiven, dezernatsübergreifenden Planungsprozess wurde aus diesen beiden Varianten eine Variante entwickelt, die die Vorteile des 3- und 4-streifigen Querschnitts verbindet, die so genannte Kombivariante. Diese Kombivariante soll in der weiteren Planung weiterverfolgt werden.

3. Vorplanung (Kombivariante)

Für die Weiterbearbeitung wurden die Varianten 3-streifig und 4-streifig so miteinander zu einer Vorplanung verknüpft, dass die jeweiligen Vorteile zu einer Einheit verbunden wurden – in den Arbeitsbesprechungen hatten wir deshalb von „Kombivariante“ gesprochen.

3.1 Verkehrstechnische Betrachtungen

Der Knoten Calwer Straße / FF-Allee / Heinkelstraße wird mit der Herstellung der Querspange-Ost (durchgängige Verbindung K1055 aus Stg.-Vaihingen über die Leibnizstraße – Querspange-Ost – Flugfeldallee zur Calwer Str.), der Anbindung der Rampe Süd der Anschlussstelle Böblingen / Sindelfingen der A81 an die Flugfeldallee sowie der Erschließung des neuen Flugfeldklinikums eine deutlich höhere Bedeutung im Verkehrsnetz haben und ein erheblich größeres Verkehrsaufkommen aufweisen. Dementsprechend wird derzeit der Knoten leistungssteigernd um- und ausgebaut. Entsprechend dem prognostizierten Verkehrsaufkommen (Verkehrsuntersuchung [VU] Modus Consult, Karlsruhe, Feb. 2019) wird der Knoten dabei eine noch ausreichende Qualität im Verkehrsablauf in der Spitzenstunde des Verkehrsaufkommens aufweisen (Qualitätsstufe D nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015). In der Zufahrt Calwer Straße zum Knoten mit der Flugfeldallee wird am Knoten ein Verkehrsaufkommen von 902 Fahrzeugen in der Spitzenstunde prognostiziert. Die einstreifige Strecke der Calwer Straße zum Knoten wäre in der Lage bis zu 1.800Kfz/h zu bewältigen. Dementsprechend könnte theoretisch über die jeweils einstreifigen Zu- und Abfahrt Calwer Straße mehr Verkehr zum Knoten mit der Flugfeldallee zu- bzw. abgeführt werden, als dieser selbst bewältigen könnte.

Insbesondere die lichtsignalgeregelten Knoten im weiteren Verlauf der Calwer Straße außerhalb der hier zu betrachtenden Baustrecke H.-Klemm-Straße, K.-Zuse-Straße und Talstraße mit einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von bis zu 611 Kfz/h in Fahrtrichtung Innenstadt und mit bis zu 677Kfz/h in Fahrtrichtung Dagersheim begrenzen bei Qualitätsstufe „D“ das Verkehrsaufkommen der zu betrachtenden Baustrecke. Die vorhandenen bzw. neu zu bauenden lichtsignalgeregelten Knoten J.-Schütte-Straße und Zufahrt FFK-Ost weisen auf Grundlage des prognostizierten Verkehrsaufkommens von Modus Consult die Qualitätsstufe „C“ auf. Deshalb sind einstreifige Richtungsfahrbahnen zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens im zu betrachtenden Bauabschnitt als ausreichend anzusehen.

In Fahrtrichtung Innenstadt kann durch die hohe Auslastung der Knoten Talstraße, K.-Zuse-Straße und H.-Klemm-Straße (Qualitätsstufe „D“ nach HBS 2015) nicht in allen Fällen eine Staufreiheit garantiert werden. Dies würde sich negativ insbesondere auf den ÖPNV aber vor allem auch auf Einsatzfahrzeuge auswirken. Deshalb wurde im gesamten Abschnitt der umzubauenden Calwer Straße zwischen den Knoten Flugfeldallee und J.-Schütte-Straße ein Busfahrstreifen angeordnet, der am Knoten J.-Schütte-Straße an den vorhandenen, mittig auf der Fahrbahn angeordneten Busfahrstreifen bis zur H.-Klemm-Straße anschließt (mittig, da keine Konflikte mit rechtsseitigen Zufahrten).

Der ÖPNV wird durch das vorhandene Busbeschleunigungssystem System „STREAM“ priorisiert, indem Freigabezeiten an den angemeldeten Knoten gedehnt oder durch Änderung der Phasenfolge früher bereitgestellt werden können.

Für Einsatzfahrzeuge wird ebenfalls an den Knoten der Fahrstrecke immer Freigabe geschaften, so dass diese nicht auf gestaute Fahrzeuge an Knotenzufahrten im Bereich des Klinikums treffen und freie Durchfahrt erhalten.

Die Zu- und Ausfahrten der Liegendzufahrt des Klinikums wird gegenüber Fußgängern und Radfahrern ebenfalls mit Lichtsignalanlagen gesichert, so dass auch hier möglich Konflikte minimiert werden.

Die Planung wird anschließend stadteinwärts ab Johann-Schütte-Straße fortgesetzt (vgl. weiteres Vorgehen). Insbesondere im Bereich der Calwer Brücke befindet sich eine stauanfällige Engstelle, hier wird die Lichtsignalanlage optimiert.

Die „Kombivariante“ greift im westlichen Bereich direkt vor dem Klinikum den dreistreifigen Ansatz auf. Angepasst wurde in diesem Abschnitt der Gesamtquerschnitt: zwar ist der Abschnitt 3-streifig – gleichzeitig reicht der Querschnitt im Notfall aus für 4 Fahrzeuge und kann damit als „robust“ bewertet werden.

Im Bereich zwischen Einmündung Johann – Schütte und Haupteingang Klinikum wurde ein modifizierter 4-streifiger Ansatz gewählt: durch eine gepflasterte Fläche wird die Zufahrt der Rettungswagen zum Klinikum zu jeder Zeit sichergestellt.

Zwangspunkte der Planung

Als Zwangspunkte der Planung werden die vorhandenen Grundstücksgrenzen nördlich sowie des Aischbach südlich der Trasse herangezogen. Zudem ist ein Anschluss an den neu geplanten Knotenpunkt im Westen des Untersuchungsgebiets sicherzustellen.

In den weiteren Planungsphasen ist ein Konzept zu erstellen, welches die Abwicklung des Verkehrs während der Bauzeit gewährleistet. Dies ist vor allem für die Andienung der parallel laufenden Baumaßnahmen am Klinikum zwingend erforderlich.

Beschreibung der Planung

Nach dem Knotenpunkt Calwer Straße/ Flugfeldallee verengt sich die Fahrbahn auf drei Fahrstreifen, wie in den verkehrstechnischen Betrachtungen erläutert.

Die Bushaltestellen in beide Fahrrichtungen werden erhalten und an die Planung angepasst. Auf den West- und Ostseiten des Klinikums finden sich Zufahrten zu den Parkhäusern. Dabei ist anzumerken, dass die Hauptzufahrt für das Parkhaus West (für Mitarbeitende) von Norden über die Elly-Beinhorn-Straße geplant ist und nur aufgrund von Lärmschutz zu bestimmten Uhrzeiten eine zusätzliche Zufahrt rechts rein/rechts raus an der Calwer Straße ermöglicht werden muss.

In Fahrtrichtung Böblingen ist der rechte Fahrstreifen für den MIV und der linke Fahrstreifen für den Busverkehr sowie Rettungswagen bzw. Fahrzeuge der Blaulichtfraktion mit Sondersignal vorgesehen. Der Busfahrstreifen ist auf der linken Seite angeordnet, da einerseits die Busspur im weiteren Verlauf bereits im Bestand dort angeordnet ist und andererseits, da Rettungswagen mit Sondersignal, welche zur Notaufnahme fahren, nicht durch den Verkehr durchstoßen müssen. In Fahrtrichtung Dagersheim ist ein Fahrstreifen geplant, welcher von allen motorisierten Fahrzeugen genutzt wird.

Östlich der Liegendkrankenzufahrt ist ein Knotenpunkt (Bau-Km 0+575) mit LSA geplant, welcher eine Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer bietet, den Busverkehr priorisiert, sowie die Zufahrt für die (private) Notaufnahme zum Klinikum als auch die Zufahrt des Individualverkehrs zum Parkhaus sicherstellt (Haupteingang).

Im Bereich nach der Einmündung der Johann-Schütte-Straße wird für Fahrzeuge der Blaulichtfraktion ein überfahrbarer, gepflasterter Bereich geschaffen, um eine ungehinderte Zufahrt zum Krankenhaus jederzeit zu gewährleisten.

Der Radverkehr wird auf einem eigenständigen Zweirichtungsradweg auf der Nordseite geführt. Dieser ist durch eine neue Baumreihe von der Fahrbahn getrennt. Dadurch entsteht eine Allee für den Radverkehr. Auf der Südseite soll entlang des Aischbachs der Gehweg künftig für Radfahrende frei gegeben sein.

Der Fußverkehr wird auf der Nordseite wie im Bestand geführt. Der Gehweg wird im Zuge der Sanierung auf 3 m reduziert. Die freiwerdende Fläche wird für punktuelle Ruhebänke genutzt.

Auf der Südseite wird der bestehende Geh- und Radweg, welcher erhebliche Schäden durch Wurzelhebungen aufweist, im Zusammenhang mit der Renaturierung des Aischbachs geplant (Ausgleichsfläche im Zuge des A81-Ausbaus). Eine Nutzung für den Rad- und Fußverkehr ist in ungebundener Bauweise (wassergebundene Wegedecke) weiterhin vorgesehen.

Ein schallbasiertes Sondergutachten zu den Baumwurzeln ergab, dass in weiter entfernten Bereichen mit mehr als 6 m Abstand zu den Bestandsbäumen, auf Wurzelbrücken verzichtet werden kann. Während der Bauphase ist jedoch eine intensive baumgutachterliche Baubegleitung erforderlich. Dies umfasst ggf. auch schadensreduzierende Maßnahmen wie Wurzelvorhang, großzügige Absperungen und Stammschutz.

Die vorhandene Straßenoberflächenentwässerung erfolgt über einen Regenwasserkanal direkt in die Vorflut (Aischbach). Nach Wassergesetz BW ist dies nicht zulässig. Vielmehr muss eine Rückhaltung sowie Vorklärung der Straßenoberflächenwässer erfolgen, bevor diese in die Vorflut eingeleitet werden können. Dementsprechend wird für die Calwer Straße ein Stauraumkanal und ein mechanischer Vorklärer vorgesehen, um diese Anforderungen zu erfüllen.

Gleichzeitig würde sich hieraus die Möglichkeit ergeben, das gepufferte und vorgeklärte Oberflächenwasser nicht vollständig in die Vorflut abzuleiten, sondern in einer Zisterne zur Bewässerung der neu geplanten Baustandorte entlang der Calwer Straße in niederschlagsarmen Zeiten zu speichern. Dadurch kann massiv Trinkwasser gespart werden und eine nachhaltige Bewässerung umgesetzt werden.

Damit wäre es möglich, den neu geplanten Baumbestand in Abhängigkeit der gegebenen Erdfeuchtigkeit und dem Füllstand der Zisterne zu bewässern.

Die Entwässerung wird der neuen Situation angepasst und wie bereits der Bestand an den vorhandenen Regenwasserkanal angeschlossen bzw. ein alternatives Entwässerungskonzept erarbeitet, welches eine nachhaltige Bewässerung des Baumbestands und der Neupflanzungen berücksichtigt. Parallel zu der vorliegenden Vorplanung wird eine Planung für einen Stauraumkanal inkl. Regenwasserbehandlung und Notüberlauf in den Aischbach erstellt. In diesem Zuge wird auch ein Bewässerungskonzept für die bestehenden und neu zu pflanzenden Bäume entlang der Calwer Straße untersucht.

Das Planungsergebnis wird beim Entwurf mit der Straßenplanung abgestimmt und zusammengeführt.

Die neu entstehenden Grünflächen im Mittel- und Seitenstreifen werden teilweise mit Bäumen neu bepflanzt. Für den Erhalt der Bestandsbäume und die nachhaltige Entwicklung der neu zu pflanzenden Bäume werden Wurzelbrücken im Bereich des Radwegs vorgesehen. In der Forstwirtschaft wird eine Wurzelbrücke auch als Baumbrücke bezeichnet, welche dazu dient, den natürlichen Wachstumsprozess von Bäumen zu unterstützen. Sie schützt den Wurzelbereich vor Beschädigungen durch maschinellen Einsatz oder durch das Übergehen oder Überfahren und fördert gleichzeitig den natürlichen Austausch von Wasser und Nährstoffen.

Oberflächenwassermanagement

Wassernutzung aktiv: Es ist angedacht, eine Zisterne nachgeschaltet an das Vorklärbecken herzustellen. Aus dieser sollen die Baumpflanzungen bewässert werden. Ggf. wird eine zusätzliche Nutzung zur Bewässerung im Flugfeld mittels Tankwagen realisiert werden können.

Wassernutzung passiv: Über geeignete Maßnahmen, z.B. Versickerung mittels Tiefbeeten, soll Wasser einzelnen Bäumen in tieferen Bodenschichten zusätzlich verfügbar gemacht werden. Diese Maßnahmen sind v.a. nach der Anwuchsphase wichtig, damit die Bäume Anreize bekommen in tiefere Schichten vorzudringen.

Wasserrückhaltung: Es wird untersucht, inwieweit seitliche Mulden einen Beitrag für eine zusätzliche Versickerung und damit auch zur Grundwasseranreicherung beitragen können.

Begrünung

Baumschutz: Erste Prämisse ist der Schutz der Bestandsbäume. Dies wird bereits bei der Planung beachtet. Es werden für die Durchführung der Arbeiten Baumschutzmaßnahmen durchgeführt. Für kritische Bereiche ist eine baumgutachterliche Baubegleitung sowie bautechnische Schutzmaßnahmen wie Wurzelbrücken vorgesehen.

Begrünungskonzept: Bei der Konzeption wurde auf eine klimaangepasste Planung Wert gelegt, die v.a. auch ihren Beitrag zur Biodiversität und Förderung der Insektenwelt beitragen soll.

Daher wurden 6 klimaresistente Baumarten ausgewählt, die als gemischte Allee gepflanzt werden sollen. Dadurch wird die Gefahr von Schädlingskalamitäten und Totalausfällen erheblich reduziert. Die Mittelinseln und Nebenflächen werden mit gebietsheimischem blütenreichen Saatgut angesät. In den Mittelinseln werden für einen schönen Frühjahrsaspekt zusätzliche Zwiebelpflanzen gesteckt.

Flächen- und Grünbilanz

Neuanlage Grünfläche ca. 5000 qm, etwa 60 Bestandsbäume bleiben erhalten, 15 entfallen, etwa 60 neue Baumpflanzungen. Verbindliche Angaben sind erst mit nächstem Planungsschritt möglich. Weitere Aussagen zur Flächen- und Grünbilanz finden sich im Erläuterungsbericht (Anlage 4).

4. Weiteres Vorgehen

Mit der vorliegenden Drucksache geht es um die Entscheidung, welcher Grundtyp weiter vertieft wird. Die Zustimmung zu diesem Planungsschritt - dem Vorplanungsbeschluss - ist notwendig, damit am Gesamtprojekt weitergearbeitet werden kann und der Umbau der Calwer Straße bis zur Eröffnung des Klinikums erfolgen kann. Eine Einigung auf eine Planungsvariante ist auch aus Kosten- und Ressourcengründen notwendig.

Auf Basis der vorliegenden Vorplanung wird bei Zustimmung seitens des Gemeinderates die Entwurfsplanung einschließlich der Kostenberechnung erstellt werden.

Diese wird dann wiederum dem Gemeinderat und dem Kreistag zur Erlangung des Baubeschlusses und zur Genehmigung der Einleitung des Vergabeverfahrens für die eigentlichen Bauleistungen vorgelegt werden. Mit einem Baubeginn wird 2024 gerechnet.

Eine Weiterführung der Planung ab Johann-Schütte-Straße stadteinwärts wird anschließend angestrebt. Diese Planungsaufgabe wird dem Gremium mit separater Drucksache vorgelegt, da es sich hier um eine rein städtische Zuständigkeit handelt.

5. Kosten / Finanzierung:

Nach der gegenwärtig vorliegenden Kostenkalkulation ist mit Auszahlungen in Höhe von ca. 6,7 Mio. Euro für den Streckenabschnitt Knoten Calwer Straße bis Einmündung Johann-Schütte-Straße zu rechnen. Dabei ist festzustellen, dass die ursprünglich angenommenen Kosten deutlich angestiegen sind – weil die bisherigen Annahmen nur von einem Teilausbau, nicht von einem Vollausbau ausgingen. Auch waren beispielsweise die Annahmen für Signaltechnik und Verkehrssicherung nur pauschal angesetzt.

Nach der vertraglichen Regelung zwischen Stadt, Landkreis und Zweckverband Flugfeld trägt der Landkreis für den jetzt anstehenden Bereich „Strecke“ 100 % der Kosten.

Im vorliegenden, integrierten Ansatz wurden bereits erste Kostenschätzungen für Oberflächenwassermanagement und Begrünung angesetzt – eine Konkretisierung der Kosten wird erst mit der Konkretisierung der Planung erfolgen können. Daher sind alle weiteren technischen Planungen und Detaillierungen vor dem Hintergrund der erforderlichen technischen Standards und den Anforderungen des Landkreises an Qualität und Ausstattung der Verkehrsanlagen mit dem Vertragspartner Landkreis abzustimmen. Ein maßvolles Verhältnis von Aufwand, Nutzen und Kosten der Maßnahmen muss hierbei gewährleistet sein.

Es ist schlussendlich möglich, dass mit dem Entwurfsbeschluss (aktuell sind wir ja beim Vorplanungsbeschluss) doch noch ein Böblinger Eigenanteil entsteht – wenn die Stadt in Bezug auf Quantität oder Qualität der Umsetzung zusätzliche Wünsche und Anforderungen hat, die so vom Landkreis nicht zu tragen sind.

Für die Gesamtmaßnahme wurde ein Antrag auf Förderung nach LGVFG beim Land BW gestellt - allerdings in einem anderen Umfang. Mit der überarbeiteten Kombivariante wird erneut ein Antrag gestellt, es besteht die Chance auf höhere Zuschüsse (separate Busspur, Rückbaumaßnahmen).

Die Stadt Böblingen wird für die Umbaumaßnahme in Vorleistung gehen. Für das laufende Jahr sind im Finanz-Haushalt (Sachkonto: 78721000; Investiv-Auftrag Calwer Straße, Straßenbaumaßnahme) entsprechende Mittel für die Entwurfs- und Ausführungsplanung eingestellt.

Die Drucksache ist mit dem Ordnungsamt, dem Tiefbau- und Grünflächenamt, der Kämmerei, dem Klimaschutz, dem Referat Oberbürgermeister sowie mit dem Landratsamt Böblingen abgestimmt.