

KT-Drucks. Nr. 138/2024

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az:

26.04.2024

K1073 Umbau Calwer Straße im Zuge des Neubaus des Flugfeldklinikums (Umfeldmaßnahme) - Zustimmung Entwurfsplanung

- Anlage 1: Realisierungsvertrag Umfeldmaßnahmen
- Anlage 2: Variantenbeschluss Stadt Böblingen
- Anlage 3: Lagepläne Entwurfsplanung
- Anlage 4: Schreiben OB Stadt Böblingen (nichtöffentlich)
- Anlage 5: Lagepläne Fiktivplanung

I. Vorlage an den

Planungs- und Bauausschuss
zur Vorberatung

07.05.2024
öffentlich

Kreistag
zur Beschlussfassung

13.05.2024
öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Der Landkreis stimmt dem vorgelegten Entwurf der Stadt Böblingen in technischer Hinsicht zu.
2. Die Kosten für die ordnungsgemäße Erschließung des Bebauungsplangebietes/des Flugfeldklinikums trägt der Landkreis.

3. Die Kosten für zusätzliche (Straßenbau-)Maßnahmen entsprechend dem Realisierungsvertrag Umfeldmaßnahmen trägt der Landkreis auf Grundlage der einschlägigen technischen Anforderungen und Standards sowie im Rahmen der gebotenen Abwägung im Sinne eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen Kosten und Nutzen.
4. Das Kostendelta für Maßnahmen, die über die vom Landkreis als sinnvoll und notwendig beurteilten Standards im Sinne einer ordnungsgemäßen Erschließung hinausgehen und dennoch auf Wunsch der Stadt Böblingen umgesetzt werden sollen, trägt grundsätzlich die Stadt.
Für dieses Kostendelta muss eine Finanzierungsvereinbarung zur Kostentragung gefunden werden.

III. Begründung

1. Anlass

Bei dem Umbau der Calwer Straße zwischen Knotenpunkt Calwer Straße / Flugfeld-Allee / Böblinger Straße / Heinkelstraße bis einschließlich Einmündung Johann-Schütte-Straße handelt es sich um eine sogenannte Umfeldmaßnahme gemäß Realisierungsvertrag Umfeldmaßnahmen zum Bebauungsplan „Flugfeld – Parkstadt-West 8.0“ (Anlage 1). Mit Abschluss des Realisierungsvertrages und Rechtskraft des genannten Bebauungsplanes, haben sich der Zweckverband Flugfeld Böblingen / Sindelfingen, die Stadt Böblingen und der Landkreis Böblingen zur Realisierung der Umfeldmaßnahmen verpflichtet, wobei sämtliche Umfeldmaßnahmen gemäß Vereinbarung von der Stadt Böblingen federführend geplant und hergestellt werden.

Im Zuge des von der Stadt Böblingen beauftragten Planungsprozesses ist entsprechend dem Detaillierungsgrad der Planungsphase eine Kostenschätzung bzw. Kostenberechnung zu erstellen. Durch Anerkenntnis der Entwurfsplanung durch den Landkreis (Verursacher und Kostenträger gem. Realisierungsvertrag) werden die zu erwartenden Kosten (vorläufige Kostenschätzung/-berechnung) dem Grunde nach anerkannt. Zum Zeitpunkt des Abschlusses des Realisierungsvertrages sind die Beteiligten davon ausgegangen, dass die Festlegung des ausgearbeiteten Straßenentwurfes bis Ende 2021 erfolgen kann. Tatsächlich war die Stadt Böblingen jedoch erst zum 23.04.2024 in der Lage einen - aus technischer Sicht - zustimmungsfähigen Entwurf vorzulegen. Infolge der erheblich verzögerten Planung und der diesjährigen Sitzungstermine von PBA und KT, muss eine Zustimmung bereits vorzeitig erfolgen, um den Zeitplan der Baumaßnahme bzw. die Fertigstellung zur Inbetriebnahme des Flugfeldklinikums nicht zu gefährden.

2. Beschreibung der Baumaßnahme

2.1 Bestand

Die K1073 – Calwer Straße verbindet Böblingen mit dem Teilort Dagersheim. Ab der Hanns-Klemm-Straße in Fahrtrichtung Dagersheim ist die Calwer Straße im Bestand beidseitig anbaufrei, d.h. ohne Grundstückszufahrten und hat in beide Fahrtrichtungen eine zweistreifige Richtungsfahrbahn. Der Rad- und Fußverkehr wird gemeinsam und überwiegend auf der Nordseite der Straße geführt.

Die gemeinsamen Geh- und Radwege verlaufen abgerückt von der Fahrbahn hinter großen Bestandsbäumen (Platanen).

2.2 Planungsanforderungen

Aufgrund des Neubaus des Flugfeldklinikums muss die Calwer Straße umgebaut werden. Das Flugfeldklinikum wird zukünftig über mehrere Zufahrten von der Calwer Straße zwischen Johann-Schütte Straße und Flugfeldallee erschlossen. Außerdem ergeben sich neue Nutzungsanforderungen an die Calwer Straße. Die genannten Veränderungen führen zu einem anderen Umfeldcharakter der Calwer Straße, weshalb der Ortseingang verlegt und der Straßenraum der Calwer Straße im Abschnitt zwischen Johann-Schütte-Straße und Flugfeldallee den geänderten Anforderungen entsprechend neu aufgeteilt werden soll.

Unter Beachtung der im Realisierungsvertrag Umfeldmaßnahmen (vgl. Anlage 2) festgesetzten Teilmaßnahmen wurden im Zuge der Vorplanung verschiedene Planungsvarianten entwickelt, wobei von der Stadt Böblingen nachfolgende Schwerpunkte gesetzt wurden:

- Sicherstellung der Funktion und schnellen Erreichbarkeit des Flugfeldklinikums
- Zufahrt der Rettungswagen zur Liegendkrankenzufahrt muss zu jeder Zeit sichergestellt sein
- Erschließung für alle Verkehrsarten am Klinikum-Haupteingang
- Gestaltung des neuen Stadteingangs
- Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutzbelangen
- Berücksichtigung aller Verkehrsarten
- Selbsterklärende Gestaltung der Verkehrsflächen

2.3 Variantenfindung (Vorplanung)

Zunächst wurden eine 3- sowie eine 4-streifige Variante entwickelt. Da der 4-streifige Querschnitt mit zwei Busspuren und 2 durchgängigen MIV-Fahrstreifen nur zulasten der Qualität des Radverkehrs und der Gestaltung des Ortseinganges umgesetzt werden könnte (Attraktivitätsverlust des Zweirichtungsradweg, da ohne Baumreihe an der Fahrbahn geführt), wurde die 3-streifige Variante von der Stadtverwaltung als Vorzugsvariante gesehen. Die Landkreisverwaltung hat betreffend der Variantenwahl im Rahmen der Vorplanung (Herbst 2022) darauf hingewiesen, dass die Variantenwahl auf Basis von

begründeten verkehrlichen Erfordernissen erfolgen muss.

Aufgrund der Hinweise und Stellungnahmen aus der Abstimmung und Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange (welche der Kreisverwaltung bisher nicht vorgelegt werden konnten) wurde seit Herbst 2022 eine weitere Variante entwickelt, welche die Vorteile des 3- und 4-streifigen Querschnitts verbinden soll (Kombivariante).

Variantenbeschluss und Abstimmung mit dem Landkreis

Da die Landkreisverwaltung erst kurz vor dem geplanten Beschluss der Stadt Böblingen über die neue Kombivariante informiert wurde, konnte die Planung infolge ungeklärter Punkte, sowohl in technischer, als auch finanzieller Hinsicht, den zuständigen Gremien des Landkreises zu diesem Zeitpunkt nicht zur Zustimmung vorgelegt und empfohlen werden. Die GR-Drucks. Nr. 23/114 (Variantenbeschluss der Stadt Böblingen, siehe Anlage 2) wurde jedoch kurzfristig zwischen Landkreis und Stadt abgestimmt. Erläuterungen zu den untersuchten Varianten können der Drucksache entnommen werden. Die Beschlussfassung des Gemeinderates der Stadt Böblingen erfolgte am 18.07.2023. Die Abstimmung erfolgte auf Grundlage der Entwurfsplanung vom 16.06.2023, welche im Vorfeld hinsichtlich technischer Punkte sowie der Qualitätsanforderung des Landkreises an die Straßenplanung - und damit der aus Verwaltungssicht vom Landkreis zu tragender Kosten - diskutiert wurde. Da eine abschließende Klärung vor dem dringend notwendigen Variantenentscheid (Grundsatzbeschluss zur Fortführung der Planung) nicht möglich war, wurde dabei unter dem Punkt 5. Kosten / Finanzierung der genannten GRats-Drucksache festgehalten:

„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.“

Auf dieser Grundlage sollte die Entwurfsplanung zügig beauftragt und gleichzeitig die weitere Abstimmung mit dem Landkreis intensiviert werden.

2.4 Kombivariante (Entwurfsplanung)

2.4.1 Beschreibung der Entwurfsplanung

Nachfolgend wird die von der Stadt Böblingen am 24.04.2024 übergebene Beschreibung

der aktuellen Entwurfsplanung wiedergegeben.

Rahmenbedingungen Kombivariante/ Vorzugsvariante

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 Haupteingang Klinikum und Einmündung Johann-Schütte-Straße wurde ein modifizierter 4-streifiger Ansatz gewählt: durch eine Fläche mit Granitstein wird die Zufahrt der Rettungswagen zum Klinikum zu jeder Zeit sichergestellt.

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 und dient dazu, den natürlichen Wachstumsprozess von Bäumen in geschützten Bereichen 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: Es wurde geprüft über geeignete Maßnahmen, z.B. Versickerung mittels Tiefbeeten, Wasser einzelnen Bäumen in tieferen Bodenschichten zusätzlich verfügbar zu machen. Diese Maßnahmen sind v.a. nach der Anwuchsphase wichtig, damit die Bäume Anreize bekommen in tiefere Schichten vorzudringen. Aufgrund der starken Frequentierung von über 15.000 Fahrzeugen pro Tag ist dies aber nicht ohne Vorklärung zulässig.

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 (Bereich nah an Bestandsbäumen verlaufender Radweg sowie Ein-/ Ausfahrt Liegendkranke) 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 Baumsorten 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. Ggf. werden besondere Situationen wie Einfahrten und Bushaltestellen durch artenreiche Staudebeete hervorgehoben.

Sachstand

Auf Basis der im vorgenannten Punkt festgelegten Rahmenbedingungen wurde die Entwurfsplanung für den Streckenabschnitt durchgeführt und vertieft. Im ersten Schritt wurden die für den Straßenbau und die Straßenentwässerung gesetzlich vorgegebenen Infrastrukturen geplant. Die unterirdische Regenwasserbehandlungsanlage und die zugehörige Anbindung der Entwässerungsleitungen (Kanal) wurde auf die Kombivariante und die Stellungnahmen der Straßenverkehrsbehörde zum späteren Betrieb des Klinikums angepasst. Die Kosten für die Errichtung der Regenwasserbehandlungsanlage/ Stauraumkanal inklusive der Arbeiten am Kanalnetz belaufen sich auf insgesamt 2,368 Mio. € brutto.

Da es sich hier um eine technisch notwendige Anlage auf Grundlage gängiger Regelwerke aus dem Straßenbau und des Wassergesetzes handelt ist nur der Anteil förderbar, der mit dem Neubau der neuen Rad- und Fußwege zusammenhängt. Im Idealfall kann der Bau des Regenwasserkanals mit einer Bausumme von brutto 940.000 € bei der Förderung geltend gemacht werden.

Im zweiten Schritt wurden die Lage der Zisterne und die Baumpflanzungen im Mittelbereich finalisiert. Auf Basis der beauftragten Georadar Untersuchung und in Abstimmung mit den Leitungsträgern konnten verschiedene Kollisionspunkte mit unterirdischen Leitungen ermittelt werden.

Zur Umsetzung der Baumquartiere ergab sich auch in diesem Zuge, dass die Abmessungen der Vorzugsvariante in manchen Bereichen zu klein für Baumpflanzungen waren. Die Bereiche wurden in der Entwurfsplanung auf eine Mindestbreite von 3m erweitert.

Im Abschnitt südlich der Johann-Schütte Straße im Bereich des Aischbaches liegen mehrere Stromleitungen und Telekommunikationsleitungen, so dass hier zur Realisierung der Baumstandorte der gemeinsame Geh- und Radweg an die Straße verlegt werden musste. Hier laufen parallel Abstimmungen mit den Leitungsträgern und sogenannte Suchschlitze, so dass die Leitungsverlegung so auf ca. 150.000€ an zusätzlichen Kosten momentan abgeschätzt wird, sollten die Leitungen tief genug für eine Überbauung des Gehweges liegen. Die Entwurfsplanung hat hier noch nicht die entsprechende Detailtiefe, da hier schon Teile der Ausführungsplanung aufgegriffen werden muss.

Zum Erhalt der Bestandsbäume an der Liegendkrankenzufahrt wurde ebenso minimale Verschiebungen der Planung in Absprache mit dem Klinikum durchgeführt. Durch den Einsatz von Wurzelschutzbrücken und der Verschiebung der Durchfahrten um ein paar Zentimeter, mittig zwischen die Bäume, können hier wertvolle Bestandsbäume erhalten werden. Diese tragen wesentlich zum Gesamteindruck der Allee und zur kleinklimatischen Reduzierung von Temperaturspitzen bei.

Die Machbarkeitsstudie zur Schwammstadt Thematik führte für die Calwer Straße zu dem Ergebnis, dass durch mehrere ungünstige Faktoren, wie die Verkehrsbelastung, welche einen hohen Verunreinigungsgrad des Niederschlagswassers auf der Straßenfläche beinhaltet und die Bodenbeschaffenheit, die geplante Umsetzung so nicht möglich ist. Im Standardbereich an den Geh- und Radwegen kann wenig belastetes Niederschlagswasser in die Grünflächen eingeleitet werden und im muldig auszubildenden Grünstreifen versickern. Das entspricht dem Standard des dezentralen Regenwassermanagements. Die Planungen der Zisterne und des zwei Komponentensystems zur Versorgung der Bäume mit Frischwasser und Regenwasser wurden vertieft und die Kosten erarbeitet. Die Positionierung der Zisterne kann final in der Nähe des Aisbaches erfolgen.

Für die Ausstattung der Buswartehallen ist eine einfache Dachbegrünung vorgesehen, die in der Ausführungsplanung detailliert angegeben wird.

3. Bewertung der vorliegenden Entwurfsplanung

3.1 Abstimmung mit dem Landkreis

Nach Festlegung/Beschluss der Kombivariante als Vorzugsvariante im Juli 2023, wurde die Kombivariante im Detaillierungsgrad der Entwurfsplanung entsprechend vorgenannter Beschreibung beplant (siehe Anlage 3, Lagepläne Entwurfsplanung).

Zu einem ersten Abstimmungsgespräch im Oktober 2023 konnte die Stadt Böblingen noch keine fortgeschriebene Planung vorlegen. Stattdessen wurde im Hinblick auf hohe Planungsanforderungen in Zusammenhang mit den sich aus dem Vorentwurf der Stadt ergebenden Schnittstellen zwischen Grün- und Straßenplanung - welche von der Kreisverwaltung bereits im Vorfeld kritisch hinterfragt und technische Lösungsansätze mehrfach eingefordert wurden - auf die laufende Suche nach einem geeigneten Planer mit Erfahrung in diesem Bereich verwiesen. Im Hinblick auf die straffe Terminalschiene wurde erneut vereinbart, dass künftig regelmäßige Abstimmungstermine mit allen Beteiligten stattfinden. Ein zum Jahresende avisierter Folgetermin musste jedoch in Ermangelung der für weitere Gespräche notwendigen Planungsfortschritte sowie eines konkreten Projektzeitplanes von Seiten der Stadt Böblingen abgesagt werden. Erste Gespräche konnten auf mehrmalige Nachfrage der Kreisverwaltung und trotz wiederholtem Verweis auf die Notwendigkeit eines Kreistagsbeschluss erst zum 27.03.2024 aufgenommen werden.

Hierbei musste festgestellt werden, dass der zu diesem Zeitpunkt aktuelle Entwurf - bis auf Details - der bisher vorliegenden Planung entsprach, d.h. die Planung wurde nicht

fortgeschrieben bzw. angepasst. Daher konnten im Rahmen der Besprechung von Seiten des Landkreises im Wesentlichen nur die bereits im Rahmen der Vorplanungsphase geäußerten Bedenken und offenen Punkte wiederholt werden.

Dazu gehörte auch der Hinweis auf die Machbarkeitsstudie bzgl. einer Stadtbahnverbindung zwischen Vaihingen (Eiermann-Campus) – Sindelfingen – Böblingen samt Trassierungsfrage.

Erst ab dem 27.03.2024 wurde die Entwurfsplanung unter der vereinbarten Federführung der Stadt Böblingen im Zuge intensiver Abstimmungen vorangetrieben. Die nunmehr vorliegende Entwurfsplanung wurde der Kreisverwaltung allerdings erst am 23.04.2024 übergeben. Insofern wurde die Entwurfsplanung im Wesentlichen innerhalb eines Zeitraumes von 4 Wochen ausgearbeitet.

3.2 Zustimmung zur vorliegenden Entwurfsplanung in technischer Hinsicht

Grundsätzlich sind Verkehrsanlagen in Qualität und Ausstattung so zu beplanen und herzustellen, dass sie den anerkannten Regeln der Technik/Stand der Technik für die Herstellung solcher Anlagen und den technischen Anforderungen des Zweckverbandes bzw. des Landkreises entsprechen. Technische Bedenken der Kreisverwaltung wie beispielsweise Konflikte zwischen den Anforderungen für Baumpflanzungen im Bereich von (schmalen) Mittelstreifen mit den Anforderungen an den standardisierten Oberbau der Straße, konnten durch Ausarbeitung und Abstimmung zustimmungsfähiger technischer Lösungen ausgeräumt werden. Auch die Umsetzbarkeit von Elementen einer Schwammstadt wurde nunmehr fachtechnisch bewertet und mangels passfähiger Randbedingungen verworfen.

Eine detaillierte Prüfung durch die Landkreisverwaltung konnte allerdings wegen der viel zu späten Übergabe der Planunterlagen bisher nicht erfolgen. Auf die Notwendigkeit einer (laufenden) Detailprüfung und anschließenden Abstimmung mit der Stadt Böblingen wird ausdrücklich hingewiesen. Vor dem Hintergrund des sehr kompakten Bearbeitungszeitraums im Zuge der Abstimmungen zwischen dem 27.03. und dem 23.04.2024 sowie auch offener Fragen in Bezug auf Leitungsverlegungen und Baubetrieb sind Unschärfen zu erwarten bzw. liegen offenkundig vor. Aus Sicht des Landkreises ist die Entwurfsplanungsphase noch nicht vollständig abgeschlossen. Gem. Realisierungsvertrag besteht die Verpflichtung dem Landkreis die Möglichkeit zu geben, die Planungsunterlagen auf Mängel und Fehler zu prüfen sowie Änderungen mit der Stadt abzustimmen. Dies ist insbesondere auch deshalb essentiell, da Mehrkosten infolge potentieller Planungsmängel, die sich erst innerhalb der Bauphase abzeichnen, vom Landkreis zu tragen wären.

Infolge der von der Stadt mit erheblicher Verzögerung vorgelegten Planung und der diesjährigen Sitzungstermine von PBA und KT, muss eine Zustimmung trotzdem bereits in dieser Sitzungsrunde erfolgen, um den Zeitplan der Baumaßnahme bzw. die Fertigstellung vor Inbetriebnahme des Flugfeldklinikums nicht zu gefährden.

Vor diesem Hintergrund kann der vorliegende Entwurfsplanung - unter Beachtung der bereits erfolgten technischen Abstimmungen – nur dem Grunde nach in technischer Hinsicht zugestimmt werden.

3.3 Kosten der Maßnahme und Finanzierungsvorbehalt

Kostenentwicklung

Kostenentwicklung (Meldung an LK)	Gesamtkosten (ohne Planungskosten)
Bis Frühjahr 2023 (Vorentwurf)	3,6 Mio. Euro
Ab Frühjahr 2023 (Vorentwurf)	6,7 Mio. Euro
Ab 23.04.2024 (Entwurf)	8,7 Mio. Euro
Ab 24.04.2024 (Entwurf)	9,0 Mio. Euro

Damit belaufen sich die **Gesamtkosten** gem. aktueller Kostenberechnung i.H.v. 9 Mio. Euro zzgl. Planungskosten i.H.v. rund 0,7 Mio. Euro auf insgesamt **rund 9,7 Mio. Euro**.

Förderung

Für die Gesamtmaßnahme der Ausbaustrecke wurden von der Stadt Böblingen zwei Anträge für die Aufnahme auf Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) beim Land BW gestellt (Antrag auf Programmaufnahme).

Die Information zur Aufnahme in das LGVFG-RuF-Förderprogramm 2022-26 radgerechter Umbau der Calwer Straße zwischen Johann-Schütte-Str. und Flugfeld-Allee erfolgte im März 2024. Ebenso erfolgte auch im März 2024 die Aufnahme in das LGVFG-ÖPNV-Förderprogramm 2024-2028 Busbeschleunigung Umbau Calwer Straße 2.BA.

Dabei betragen die vorläufigen Zuwendungen:

LGVFG-ÖPNV:	497.250 Euro
<u>LGVFG-RuF:</u>	<u>2.836.258 Euro</u>
Summe:	3.333.508 Euro

Die **Gesamtinvestitionskosten** belaufen sich damit auf **rund 6,4 Mio. €** (9,7 Mio. Euro - abzgl. der Investitionszuwendungen in Höhe von rund 3,3 Mio. €).

Diese Kosten stehen allerdings unter dem Vorbehalt der in Ziffer 3.2 dargelegten Kostenrisiken, da dies insbesondere auch die Kostenberechnungen betrifft, welche aus Sicht des Landkreises noch nicht die notwendigen Anforderungen an den Detaillierungsgrad einer Kostenberechnung erfüllen.

Kostenträgerschaft des Landkreises

Schreiben OB Belz vom 29.04.2024 (siehe Anlage 4)

Mit Schreiben von Oberbürgermeister Dr. Stefan Belz vom 29.04.2024 verweist die Stadt Böblingen auf den Realisierungsvertrag Umfeldmaßnahmen, wonach der Landkreis – nach Lesart der Stadt - dazu verpflichtet sei, sämtliche Kosten für den Umbau der Calwer Straße zu tragen, die sich aus dem aktuellen Entwurfsstand der Planung der Stadt begründen. In Bezug auf die Planungsinhalte, welche von den im Vorfeld diskutierten Kostenabgrenzungen betroffen sind, betont die Stadt insbesondere die gemeinsamen Klimaschutzziele von Stadt und Landkreis und vertritt die Auffassung, dass diese nur bei Realisierung aller Maßnahmen entsprechend dem Böblinger Entwurf hinreichend berücksichtigt seien. Ein (auch nur teilweiser) Verzicht auf bestimmte Maßnahmen des Entwurfsinhalts betrachtet die Stadt als nicht akzeptabel und spricht davon, dass nur die Umsetzung aller Maßnahmen einen signifikanten Beitrag zum Klimaschutz leisten könne, bzw. wird von einer inkonsequenten Entscheidung gegenüber den Zielen des Klimaschutzes zugunsten nicht nachhaltiger wirtschaftlicher Abwägungen gesprochen.

Gleichzeitig wird eine Kostenbeteiligung der Stadt Böblingen - entgegen dem bis einschl. 24.04.2024 anderslautenden Abstimmungsstand, der auf Arbeitsebene klar vereinbart war - abgelehnt und eine 100%ige Kostenübernahme des Landkreises gefordert.

Stellungnahme und weitere Vorgehensweise

Zum Realisierungsvertrag

Die im Einzelnen zu realisierenden Umfeldmaßnahmen ergeben sich aus Anlage 1 des Realisierungsvertrages Umfeldmaßnahmen.

Im Grundsatz trägt der Landkreis gem. städtebaulichem Gesamtvertrag die Kosten der öffentlichen Erschließungsanlagen, soweit diese kausal zur ordnungsgemäßen Erschließung des Bebauungsplangebietes bzw. des Klinikums erforderlich sind. Die städtebauliche Erforderlichkeit wurde bereits im Zuge des Bebauungsplanverfahrens fachgutachterlich festgestellt. Diesem Erschließungsgrundsatz folgend, haben die Beteiligten mit dem Realisierungsvertrag Umfeldmaßnahmen eine Vereinbarung über die Art, den Umfang, die Kostentragung und die Abwicklung der Umfeldmaßnahmen geschlossen. Neben den Erschließungsmaßnahmen des Klinikgeländes wurden zusätzlich auch Ausbaumaßnahmen im Bereich der Calwer Straße aufgenommen, welche zusätzliche Entlastungen und Verbesserungen herbeiführen sollen.

Die Kostenträgerschaft für die einzelnen Umfeldmaßnahmen ergibt sich aus Anlage 2 des Realisierungsvertrages Umfeldmaßnahmen. Hierbei sind die vereinbarten Teilmaßnahmen

im Rahmen der Umfeldmaßnahme Umbau Calwer Straße unter Pkt. 1.1 bis 1.7 zusammengefasst, wobei für alle Teilmaßnahmen eine Kostenträgerschaft des Landkreises (100 %) vereinbart wurde.

Weiterhin gelten für die Ausführungsqualität aller Teilmaßnahmen grundsätzlich die Qualitäts(-standards) entsprechend geltender technischer Regelwerke. Die Planung selbst ist grundsätzlich mit dem Landkreis abzustimmen und ohne das Einverständnis des Landkreises der Beginn der nächsten Planungsphase nicht möglich.

Zum Finanzierungsvorbehalt des Landkreises

Ursprünglich war dieses Projekt ein reines Straßenbauprojekt mit Straßenbegleitgrün zum Zwecke der Erschließung und Sicherstellung einer guten verkehrlichen Anbindung des Flugfeldklinikums. Nachdem sich das Projekt im Zuge der Planung mehr und mehr zu einer „maximalen Klimavariante“ mit z.B. einer Zisterne, diversen Wurzelbrücken und einer vertieften Landschaftsplanung entwickelte, wurde bereits im Zuge der Vorplanungsphase von Seiten der Landkreisverwaltung darauf hingewiesen, dass die Bauleistungen im Hinblick auf die Finanzierung abgegrenzt werden müssen, sofern diese über die erforderlichen technischen Standards und die Anforderungen des Landkreises an Qualität und Ausstattung der Verkehrsanlagen hinausgehen. Ein entsprechender Hinweis ist deshalb auch schon in der mit der Landkreisverwaltung abgestimmten GR-Drucksache zum Variantenbeschluss der Stadt Böblingen enthalten (siehe Pkt. 2.3).

Insgesamt wird eine grüne und ästhetisch hochwertige Gestaltung des Ortseingangs bzw. des Klinikvorfeldes sowie die Einbeziehung von Klimafolgeaspekten von Seiten des Landkreises ausdrücklich begrüßt. Der Landkreis zeigt sich daher auch bereit bestimmte Kostenanteile zu tragen, welche für die ordnungsgemäße Erschließung des Bebauungsplangebietes / Klinikums grundsätzlich nicht erforderlich sind und auch über die geschuldeten Qualitätsstandards und technischen Anforderungen hinausgehen. Allerdings bedürfen derartige Leistungsbestandteile grundsätzlich der Abstimmung und der Zustimmung des Landkreises.

Eine Zustimmung setzt jedoch voraus, dass ein aus Sicht des Landkreises maßvolles / wirtschaftlich vernünftiges Verhältnis von Aufwand, Nutzen und Kosten der Maßnahmen gegeben ist, was bei der vorliegenden Planung aus Sicht der Kreisverwaltung nicht für alle Planungsinhalte des Böblinger Entwurfes der Fall ist.

So wurden beispielsweise für eine Bepflanzung der Mittelstreifen ab 3 m Breite erst kürzlich aufwändige technische Lösungen gefunden, welche allerdings mit erheblichen Mehrkosten verbunden sind und noch im Detail abzugrenzen und abzustimmen sind. Durch die von der Stadt eingeplante Verbreiterung des Mittelstreifens am östlichen Ausbauende wird zusätzlich zu dem aufwendigen Mittelstreifenausbau eine Verlegung des bestehenden Gehweges an die Straße erforderlich, was die Landkreisverwaltung aktuell in der Summe als nicht verhältnismäßig bewertet. Auch die Verhältnismäßigkeit von 2 angedachten aufwändigen Wurzelbrücken zum Erhalt von insgesamt 3 Bestandsbäumen im Bereich der Liegendkrankenzufahrt muss kritisch hinterfragt werden, da diese Brücken auf den Kfz-

Verkehr auszulegen und entsprechend den technischen Regelwerken kostenintensiv als Ingenieurbauwerke zu planen und herzustellen sind.

Zudem müssen alleine für die geplanten Baumpflanzungen im Gehwegbereich (9 Einzelbäume) bestehende TK- und ggfls. Mittelspannungskabel verlegt werden, wobei bisher keine verlässlichen Aussagen zum Verlegungs- und Kostenumfang getroffen werden konnten.

Auch für die Herstellung einer Zisterne zur Baumbewässerung - von welcher die Stadt Böblingen als Straßenbaulastträger in ihrer Unterhaltungspflicht künftig profitieren wird - sieht die Kreisverwaltung keine Finanzierungspflicht des Landkreises.

Aus Sicht des Landkreises stellt auch ein (Fiktiv-)Entwurf, der die oben aufgeführten Punkte nicht zur Umsetzung vorsieht eine nachhaltige Straßenplanung dar, die den Anforderungen an eine hohe Aufenthaltsqualität im Bereich des Klinikumfelds gerecht wird und die Klimaziele des Landkreises und der Stadt - in einem wirtschaftlich vertretbaren Maße - berücksichtigt.

Deswegen kann aus Sicht der Kreisverwaltung auch den Kosten für beispielsweise Baumpflanzungen inkl. Bewässerungssystem innerhalb der übrigen - aus Straßenbausicht weniger problematischen - Bereiche mit (Standard-)Wurzelbrücken zum Erhalt der Bestandsbäume im Zuge des Radwegeausbaus im Sinne einer hochwertigen Gehweggestaltung in Anlehnung an den Flugfeldstandard, zugestimmt werden (obwohl zu diesem Punkt noch immer keine adäquate Aussage zu den hierdurch verursachten Mehrkosten getroffen werden konnte). Dies gilt auch für eine hochwertige Beleuchtungsanlage und weiterer baulicher Maßnahmen, die einer hochwertigen Aufenthaltsqualität im Klinikvorfeld förderlich sind.

Zwecks Abgrenzung der Kosten wurde die erste Version eines Fiktiventwurfes in Abstimmung mit der Stadtverwaltung erstellt und der Kreisverwaltung am 23.04.2024 übergeben (siehe Anlage 5). Noch am selben Tag erfolgte eine erste Korrektur der Kosten(-differenzen). Am 25.04.2024 hat die Stadtverwaltung dann mitgeteilt, dass die bisherigen Absprachen keinen Bestand mehr haben und dies im beigefügten Schreiben von Herrn Oberbürgermeister Dr. Belz am 29.04.2024 bekräftigt und näher ausgeführt.

Stand heute besteht die Stadt Böblingen auf die Umsetzung der vorliegenden Entwurfsplanung mit voller Kostentragung durch den Landkreis. Die Kreisverwaltung teilt diese Auffassung – wie oben dargelegt – nicht vollumfänglich, bzw. nur bis zu einem gewissen Grad, da in diversen Gesprächs- und Abstimmungsrunden immer darauf hingewiesen wurde, dass die Stadt Böblingen als Straßenbaulastträger über einen schon sehr guten Standard hinausgehende Maßnahmen auf eigene Kosten zu finanzieren hat. An dieser Stelle ist nochmals darauf hinzuweisen, dass der Realisierungsvertrag schwerpunktmäßig die verkehrliche Erschließung regelt, das zu entwickelnde Planungskonzept mit allen Vertragspartnern abzustimmen ist und der Zustimmung des Landkreises bedarf. Ein zustimmungsfähiges Plankonzept setzt jedoch immer voraus, dass wirtschaftliche Aspekte, straßenrechtliche Anforderungen, Natur- und Klimaschutzbelange sowie bautechnische Vorgaben berücksichtigt und sich in einem ausgewogenen Verhältnis

in der Planung wiederfinden.

Die für eine finale Kostenabgrenzung notwendigen Klärungen und Abstimmungen konnten jedoch – auch wegen des schleppenden Planungsverlaufs und der viel zu knappen Übergabe der Planunterlagen - bisher nicht einvernehmlich abgeschlossen werden.

Für das Kostendelta zwischen der von der Stadt Böblingen vorgelegten Maximalvariante und der vom Landkreis favorisierten „Vernunftvariante (Fiktiventwurf)“ muss daher noch eine Finanzierungsvereinbarung zur Kostenteilung gefunden werden.

Im Hinblick auf die genannten Thematiken wird das Kostendelta von der Kreisverwaltung aktuell auf rund 1,5 Mio. Euro geschätzt.

IV. Klimarelevanz

1. Voreinschätzung der Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☐ Positiv ☐ Negativ ☒ keine

2. Prüfung der Auswirkungen auf den Klimaschutz (mittels Bewertungsblatt, siehe Anlage):

☒ Nein ☐ Ja

☐ Positiv ☐ Negativ

Begründung:

Technische Zustimmung zur Planung der Stadt Böblingen

V. Finanzielle Auswirkungen

Für die Baumaßnahme ist im Wirtschaftsplan des Eigenbetriebs Gebäudemanagement ein Planansatz in Höhe von insgesamt 4,5 Mio. Euro veranschlagt, der sich auf die Haushaltsjahre 2025 und 2026 (3,5 Mio. (HHJ 2025) Euro und 1,0 Mio. Euro (HHJ 2026)) verteilt.

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme betragen - auf Grundlage der Kostenberechnung/-schätzung zur vorliegenden Entwurfsplanung - rund 9,7 Mio. Euro, abzgl. der Investitionszuwendungen, rund 6,4 Mio. €

Nach Abzug des von der Kreisverwaltung geschätzten Kostendeltas von ca. 1,5 Mio. Euro, würden sich die Investitionskosten für den Landkreis demnach auf rund 4,9 Mio. € belaufen. Eine endgültige Festlegung des Landkreisanteils an den Gesamtkosten der Baumaßnahme kann allerdings erst nach Klärung des Kostendeltas gem. III. 3.2 erfolgen.

Die Mehrkosten werden nach Festigung der Planung und Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung im Wirtschaftsplan angesetzt.

A handwritten signature in blue ink, reading "R. Bernhard". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending from the end of the name.

Roland Bernhard