

## **DRUCKSACHE NR. 10/2025**

### **Vorlage**

**Verbandsversammlung am 28.03.2025**

**öffentlich**

### **Betreff**

Knotenpunkt Wolfgang-Brumme-Allee/Flugfeld-Allee/Querspange Ost.  
Lösungsvorschlag für die Verbesserung des Radverkehrsangebots zwischen den Verbandsstädten.

### **Anlagen**

- |          |  |
|----------|--|
| Anlage 1 | Bisherige Ausbauplanung des Knotenpunkts (Planungsstand 2020)  |
| Anlage 2 | Künftige Ausbauplanung des Knotenpunkts/Endzustand nach Fertigstellung der Radverkehrsbrückenbauwerke über die A81 bzw. über die Flugfeld-Allee (Planungsstand 2024) |
| Anlage 3 | Rad- und Fußverkehrsführung in der Zeitspanne zwischen Fertigstellung des Knotenpunkts und Fertigstellung der in Anlage 2 aufgeführten Radverkehrsbaauwerke          |

### **Beschlussvorschläge**

1. Die Zweckverbandsversammlung stimmt der Verschiebung der Straßenachse des Straßenzugs Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße (L 1185) in westliche Richtung zu. Sie nimmt dabei zur Kenntnis, dass diese Verschiebung eine knotenpunktnahe Führung des Rad- und Fußverkehrs auf der westlichen Knotenpunktseite dauerhaft ausschließt.
2. Die Zweckverbandsversammlung beschließt, dass zur Führung des Rad- und Fußverkehrs westlich des Straßenzugs Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße (L 1185) zwingend eine Lösung mit planfreier Querung der A81 bzw. der Flugfeld-Allee (Steg/Brücke) vorzusehen ist (Grundsatzbeschluss zugunsten einer planfreien Führung).
3. Die Zweckverbandsverwaltung wird mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Klärung der Bebaubarkeit des Baufeld 48 („Campus“) beauftragt, Die Lage und Ausrichtung der Steg-Elemente/Brücken (Ingenieurbauwerke) bzw. deren Verbindung ist im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie verbindlich zu klären.
4. Die Zweckverbandsverwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der Ergebnisse der unter Beschlussantrag Ziffer 3 genannten Machbarkeitsstudie einen Planungswettbewerb durchzuführen, der die konstruktive und gestalterische Ausführung der Steg-Elemente/Brücken (Ingenieurbauwerke) im Zuge der Rad-/Fußverkehrsverbindung klärt.

5. Die Zweckverbandsversammlung stimmt der Integration einer ergänzenden Linksabbieger-Kfz-Fahrspur im Verlauf der Rudolf-Diesel-Straße/Wolfgang-Brumme-Allee in Fahrtrichtung Süd zum Einbiegen in die Querspange Ost zu.

### **Sachdarstellung**

1. Die straßenbauliche Lösung 2020 (siehe Anlage 1) wurde auf Grundlage von Verkehrsdaten entwickelt, die noch nicht von der Ansiedlung des Flugfeld-Klinikums ausgingen. Im Zuge der Ansiedlung des Klinikums wurden die verkehrlichen Auswirkungen auch im Hinblick auf eventuelle Sicherheitslücken gutachterlich geprüft. Daraus ergaben sich Erkenntnisse, die zu Änderungen in der straßenbaulichen Lösung führen.
  - a. Zur Lösung eines Konflikts zwischen dem nach Norden gerichteten, geradeaus fahrenden Radfahrer und dem in gleicher Richtung fahrenden, in östlicher Richtung (auf die Querspange Ost) abbiegenden Kfz-Verkehr wird die Addition einer Rechtsabbiegerfahrspur östlich zur durchgehenden Fahrbahn notwendig. Soweit dies in der gegenwärtigen Lage realisiert würde, müsste eine sehr aufwändige Stützwand zur Abgrenzung der Verkehrsanlage gegenüber dem Betriebsgelände des Zweckverbands Technische Betriebsdienste Böblingen/Sindelfingen (ZV TBS) errichtet werden. Der Aufwand für das Abgrenzungsbauwerk kann reduziert werden, in dem die Achse des Straßenzugs Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße (L 1185) in westliche Richtung zu Lasten des bisher dort geplanten Rad-/Fußwegs verschoben wird.
  - b. Zur Sicherung der Verkehrsqualität der Verflechtung der Fahrströme, die aus südlicher/östlicher Richtung kommend in die Flugfeld-Allee Fahrtrichtung West einfahren, im Verhältnis zu den Strömen, die aus nördlicher Richtung kommend in die gleiche Richtung einfahren, wird eine Spuraddition für eine dritte Verflechtungsfahrspur im Zuge der Flugfeld-Allee in Fahrtrichtung West erforderlich. Auf die ergänzende Verflechtungsfahrspur kann nur verzichtet werden, wenn der Fahrstrom aus nördlicher Richtung kommend nicht durch eine plangleich ausgebildete Rad-/Fußverkehrsführung gequert wird.
2. Es zeichnet sich ab, dass die an sich an Stadtstraßen zu verfolgende plangleiche Kreuzung mit Rad-/Fußverkehrsführungen in der speziellen Nachfragekonstellation einen Freigabezeit-Konflikt erzeugt. Wird die Freigabezeit entsprechend der Kfz-Nachfrage erhöht, ergeben sich in der mittleren Wartezeit für Radfahrer/Fußgänger am westlichen Knotenpunkt erhebliche Wartezeiten. Umgekehrt ist es wahrscheinlich, dass selbst eine an den Mindestanforderungen bemessene Freigabezeit für den Rad-/Fußverkehr die Qualität für den in Konflikt stehenden Kfz-Verkehr derart einschränkt, dass infrastrukturelle Ergänzungen mit hohen Kosten erforderlich werden (Addition Verflechtungsspur). Unter anderem aus diesem Grund ist die Zweckverbandsverwaltung der Auffassung, dass auf eine knotenpunktnahe Rad-/Fußverkehrsführung verzichtet werden sollte zugunsten einer großräumigeren, dann durchgehend planfrei ausgebildeten Führung. Letztere bietet darüber hinaus den Vorteil, dass die Achse des Straßenzugs Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße (L 1185) in westliche Richtung verschoben werden kann und insoweit der Aufwand zur Herstellung der notwendigen Rechtsabbiegerspur in die Querspange Ost reduziert werden kann.
3. Die Entscheidung zur Lage der Achse des Straßenzugs Wolfgang-Brumme-Allee/Rudolf-Diesel-Straße (L 1185) muss aus Gründen der Bauvorbereitung aktuell getroffen werden. Die Verschiebung der Achslage lässt hinsichtlich möglicher Varianten einer großräumigen Rad-/Fußverkehrsführung abseits des Knotens maximale planerische Freiheit. Wird die Achslage nicht verschoben, d.h. jetzt kein entsprechender Beschluss gefasst, fallen vermeidbare Zusatzkosten für das Abgrenzungsbauwerk Verkehrsanlage zum Betriebsgelände des ZV TBS an. Dies gilt umso mehr, wenn erst zu einem späteren Zeitpunkt beschlossen werden würde auf eine knotenpunktnahe Rad-/Fußverkehrsführung westlich des Knotens zu verzichten. Insoweit empfiehlt die Zweckverbandsverwaltung zum jetzigen Zeitpunkt, eine Entscheidung zugunsten einer Verschiebung der Achslage zu treffen und dabei zur Kenntnis zu

nehmen, dass im weiteren Prozess eine Lösung für eine großräumigere Rad-/Fußverkehrsführung mit entsprechendem infrastrukturellem Aufwand gefunden werden muss.

4. Ohne Auswirkungen auf die Gesamtgeometrie des Knotens kann im Verlauf der Rudolf-Diesel-Straße/Wolfgang-Brumme-Allee in Fahrtrichtung Süd im Bereich der gegenwärtig vorgesehenen Fahrbahnmittelsinsel eine verkürzte Linksabbiegespur hinzugefügt werden, die ihre Bedeutung insbesondere in Umleitungsverkehrsphasen (Sperrung Tunnel BAB A81) erlangen und so zur Vermeidung von Ausweichverkehren in die Böblinger Innenstadt beitragen wird. Anhand einer verkehrlichen Mikrosimulation konnte nachgewiesen werden, dass die Anlage dieser Abbiegespur trotz ihrer kurzen Aufstelllänge nicht mit Nachteilen für das Regelverkehrsgeschehen verbunden ist.

### Weitere Vorgehensweise

#### Planungsrechtliche Sicherung

Die geplante Verkehrsführung der Flugfeld-Allee und der BAB A81 Anschlussstelle Süd („BAB-Südrampen“) ist in den Bebauungsplänen „Flugfeld – Querspange“ 1.0 und „Flugfeld – BAB-Südrampen“ 3.0 planungsrechtlich gesichert. Die Anpassung beider Bebauungspläne an die aktuellen Rahmenbedingungen ist derzeit in Bearbeitung.

#### Zeitplan der baulichen Umsetzung

Die bauliche Umsetzung des Verkehrsknotens Wolfgang-Brumme-Allee/Flugfeld-Allee/Querspange Ost kann voraussichtlich frühestens nach Abschluss aller Arbeiten zum Ausbau der BAB A81 in diesem Bereich erfolgen, d.h. Fertigstellung nicht vor Ende 2026.

#### Nächste Schritte

Nach der Beschlussfassung wird die Zweckverbandsverwaltung folgende Schritte einleiten:

Der Bund als Baulastträger des Ausbaus der BAB A81 und vertretend für den Zweckverband und die Stadt Böblingen für den Ausbau des Knotenpunktes Handelnder wird über die Entscheidung, die Planung zu optimieren, entsprechend informiert.

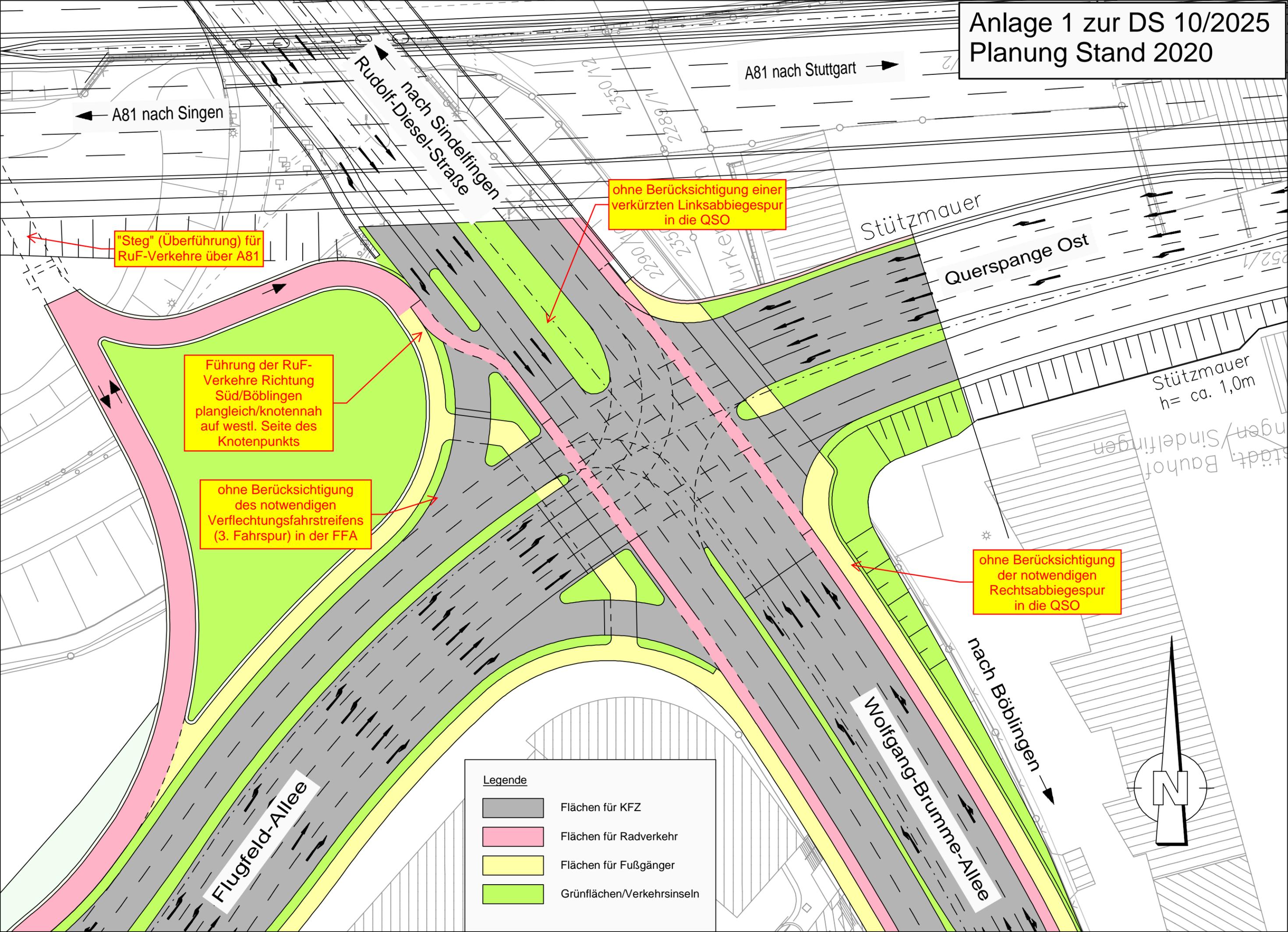
Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für die Bebauung des Baufelds 48 („Campus Areal“) wird beauftragt. Dabei ist für den Rad- und Fußgängerverkehr die planfrei ausgebildete Querung der BAB A81 (Steg Richtung Sindelfingen) und der Flugfeld-Allee zwingend in der Lösung zu berücksichtigen und diese gegebenenfalls in der Lage zu optimieren.

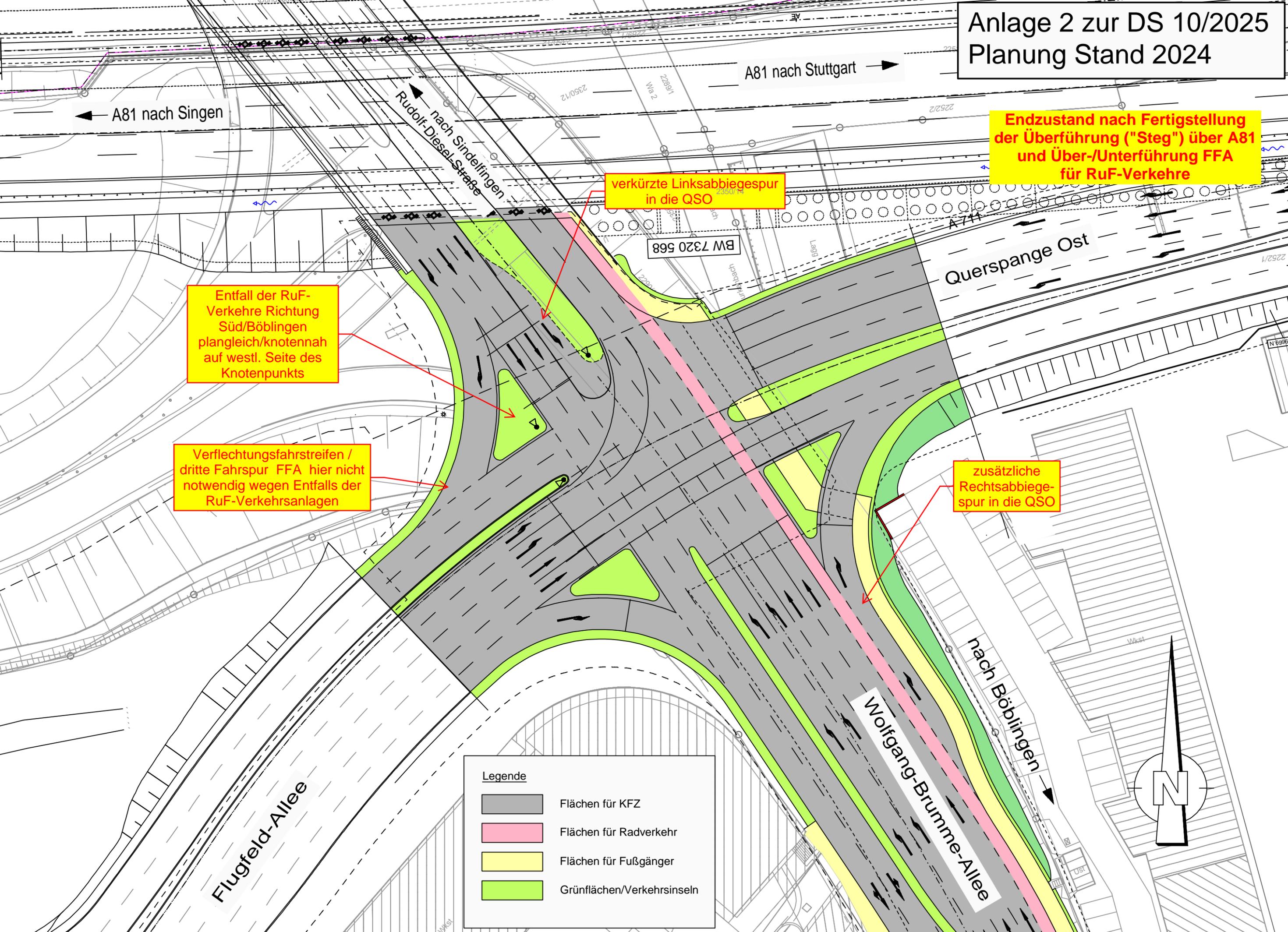
Auf Grundlage der Ergebnisse der vorgenannten Machbarkeitsstudie wird die Zweckverbandsverwaltung in der Folge einen Planungswettbewerb durchführen, in dem die konstruktive und gestalterische Ausführung der Steg-Elemente/Brücken (Ingenieurbauwerke) geklärt wird.



Klaus Betz

Geschäftsführer  
Zweckverband Flugfeld  
Böblingen/Sindelfingen





A81 nach Singen

A81 nach Stuttgart

nach Sindelfingen  
Rudolf-Diesel-Straße

Endzustand nach Fertigstellung  
der Überführung ("Steg") über A81  
und Über-/Unterführung FFA  
für RuF-Verkehre

verkürzte Linksabbiegespur  
in die QSO

Entfall der RuF-  
Verkehre Richtung  
Süd/Böblingen  
plangleich/knotennah  
auf westl. Seite des  
Knotenpunkts

Verflechtungsfahrstreifen /  
dritte Fahrspur FFA hier nicht  
notwendig wegen Entfalls der  
RuF-Verkehrsanlagen

zusätzliche  
Rechtsabbiege-  
spur in die QSO

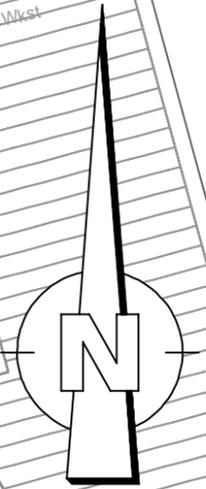
nach Böblingen

Wolfgang-Brumme-Allee

Flugfeld-Allee

**Legende**

■ (grey)	Flächen für KFZ
■ (pink)	Flächen für Radverkehr
■ (yellow)	Flächen für Fußgänger
■ (green)	Grünflächen/Verkehrsinselflächen



# Anlage 3 zur DS 10/2025 Planung Stand 2024

A81 nach Stuttgart →

← A81 nach Singen

Interims-Führung  
der RuF-Verkehr  
bis Fertigstellung  
der Überführung ("Steg")  
über A81 und  
Über-/Unterführung FFA  
für RuF-Verkehr

Radfahrstreifen in  
Interimsphase nicht  
angelegt/markiert

**Legende**

- Flächen für KFZ
- Flächen für Fußgänger
- Grünflächen/Verkehrinseln
- Radverkehr von Süd nach Nord, Nutzung **bis** die Rad- und Fußgängerquerung über die A81 und Flugfeld-Allee in Betrieb ist
- Radverkehr von Nord nach Süd, Nutzung **bis** die Rad- und Fußgängerquerung über die A81 und Flugfeld-Allee in Betrieb ist

