

Die Bürgermeisterin

Stadtverwaltung · Postfach 1920 · 71009 Böblingen

An das
Eisenbahn-Bundesamt
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

15.09.2025

Planfeststellung für das Vorhaben „ABS/NBS Stuttgart-Singen-Grenze D/CH, Abschnitt Nord PFA 2 - Abzweig Mönchsbrunnen bis Haltepunkt Goldberg“, Bahn-km 13,086 bis 13,984 der Strecke 4706 Stuttgart Flughafen – Abzweig Mönchsbrunnen in den Gemeinden Böblingen, Sindelfingen

Unser Zeichen: AZ 659.122

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung am o.g. Verfahren und stellen vorausgeschickt in der Gesamtschau fest, dass wir uns als Stadt Böblingen seit Jahren für den Infrastrukturausbau einsetzen. Wir engagieren uns seit Jahren über den Interessenverband Gäubahn, dass die Bahnstrecke Stuttgart-Zürich ausgebaut wird und der Deutschlandtakt damit umgesetzt werden kann. Zudem setzt sich unsere Stadt engagiert im Rahmen ihrer Möglichkeiten für die Anpassung aller Infrastruktur in ihrer eigenen Verantwortlichkeit und Zuständigkeit ein und unterstützt auch die Maßnahmen Dritter im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten. Die Stadtgesellschaft, die Wirtschaft, der Handel, unsere Bürgerinnen und Bürger, aber auch die Natur und unser Wald sind dadurch seit über 20 Jahren über Gebühr belastet, was aktuell durch den Ausbau der Bundesautobahn 81 und dessen Auswirkungen extrem spürbar ist. Eine Beteiligung für dieses Verfahren (PFA 2) ist deshalb richtig und wichtig, wenn nicht gar unerlässlich.

Leider sind wir im 1. Planfeststellungsabschnitt „Pfaffensteigtunnel“ übersehen worden und werden nun erst im Nachhinein dazu gehört. Erlauben Sie uns an dieser Stelle die konstruktive Kritik, dass die Beteiligung zum 2. Teil jedoch extrem ungünstig mitten in der Urlaubszeit und der sitzungsfreien Zeit der städtischen Gremien in der Sommerpause stattfindet, so dass die Beteiligung derer erst nach Einreichung dieser fristgerechten Stellungnahme erfolgen wird.

Die Unterlagen des im Anhörungsverfahren vorliegenden Feststellungsentwurfs wurden aus Sicht der Stadt Böblingen als Grundstückseigentümerin, Waldbesitzerin und Trägerin der Planungshoheit geprüft.

Als fiskalische Eigentümerin müssen wir heute fristgerecht Einspruch erheben gegen die vorgelegten Planunterlagen. Was wir heute vortragen, dient der Fristwahrung. Zur Konkretisierung wird bis 30. September 2025 eine Detaillierung erfolgen. Dies gilt auch für die anbei gefügten Stellungnahmen der Mineraltherme Böblingen (Böblinger Therme GmbH), der Stadtwerke Böblingen (Stadtwerke Böblingen GmbH & Co. KG) und anderer weiterer Betroffener. Als Trägerin öffentlicher Belange nutzen wir die von Ihnen eingeräumte Fristverlängerung und werden bis 30. September 2025 unsere Stellungnahmen einreichen; die Inhalte sind zur Kenntnis vorab in teilweise noch nicht umfänglicher Form mit angefügt. Unser Gemeinderat befasst sich abschließend am 7. Oktober 2025 mit der Stellungnahme.

Zur Einordnung: Zur Sicherstellung von Verkehrsinfrastruktur, nachhaltiger Stadtentwicklung und zukunftsorientierter Klima- und Umweltbelange planen und realisieren wir auf unserer Gemarkung, hergeleitet aus übergeordneten Planwerken, jahrelang verschiedene Maßnahmen. Die vorgestellten Flächeninanspruchnahmen sind ein massiver Eingriff in unsere Planungshoheit und unser Grundstückseigentum. Das Tangieren unserer Planungshoheit ist unabgestimmt und unbesprochen, unreflektiert und unabgewogen sowie nicht zu akzeptieren. Beispielhaft nennen wir die Querspange, die seit 20 Jahren – auch durch die Erarbeitung der Planfeststellung zum Ausbau der A 81 als Projekt aufgesetzt – auf ihre Realisierung wartet. Die Freimachung von Flächen nach Fertigstellung der A 81 wird die Umsetzung dieser notwendigen Infrastrukturmaßnahme erst möglich machen. Mehrkosten für unsere Projekte und sicherheitsrelevante Themen sind ein weiterer Themenblock.

Wir wurden leider nicht umfassend zu den einzelnen Themen im Vorfeld gehört und nicht angemessen beteiligt. Der wirtschaftliche Schaden einzelner Projektphasen ist immens, wenn es so umgesetzt wird, wie es jetzt vorgelegt wurde. Wir erwarten Erörterungstermine, in denen die Auswirkungen dargestellt werden können. Uns fehlt im Erläuterungsbericht die konkrete Abwägung zu Alternativplanungen und Alternativmaßnahmen. Wo ist die Auseinandersetzung mit den Planungen der Stadt enthalten? Wir erwarten, dass die Abwägung vorgelegt wird, warum es keine Alternative gibt als zum Beispiel den wertvollen Wald der Stadt zu zerstören.

Im Planfeststellungsverfahren sollte das Ergebnis einer aus- und abgewogenen Planung vorgelegt werden, das den Betroffenen die Möglichkeit gibt, Konflikte zu identifizieren und zu bewältigen. Dies ist in den Unterlagen, die uns vorliegen, nicht erkennbar.

Im Folgenden nehmen wir wie folgt Stellung:

A. Grunderwerb

Der Grunderwerb, sowie die dinglichen Belastungen und vorübergehenden Nutzungen von Flächen müssen mit der Stadt abgestimmt sein.

Wir können nicht akzeptieren, dass Grunderwerb, dingliche Belastungen oder Inanspruchnahme von Grundstücken erfolgt, ohne dass städtische Konzeptionen berücksichtigt werden. Hier ist dringend eine Alternativenprüfung und Abwägung erforderlich.

Die Stadt als Eigentümerin Friedrich-Gerstlacher Straße 15

Im Bereich der Friedrich-Gerstlacher-Straße hat die Stadt Böblingen das Grundstück Friedrich-Gerstlacher-Straße 15 erworben (ehemals Gebäude der BG BAU - Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft). Das Grundstück wird aktuell im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens entwickelt und einer neuen Nutzung zugeführt. In diesem Bereich wird die Entwicklung durch Straßensperrungen aufgrund der Neubaumaßnahme massiv behindert und verzögert. Damit ist die Stadt in ihrer kommunalen Planungshoheit beeinträchtigt.

Mit äußerstem Nachdruck widersprechen wir der geplanten Vollsperrung der Friedrich-Gerstlacher-Straße. Diese Maßnahme ist aus unserer Sicht weder hinnehmbar noch tatsächlich zumutbar – und wird von uns in aller Deutlichkeit abgelehnt.

Die geplante Sperrung würde den Zugang zu unserer Liegenschaft vollständig unterbinden. Bei dem Gebäude handelt es sich um ein gewerblich genutztes Objekt mit einer vermietbaren Fläche von rund 18.000 m². Es ist derzeit teilvermietet und wird zum Zeitpunkt der Maßnahme vollständig belegt sein. Die vertraglich garantierte Zugänglichkeit für Mieterinnen und Mieter ist unter Ihrer Planung faktisch nicht mehr gegeben.

Die Konsequenzen sind schwerwiegend, vielschichtig und haftungsrelevant:

1. Gravierende Nutzungseinschränkung und Mietausfälle:

Eine Sperrung in der geplanten Form führt zu einer faktischen Nutzungsunmöglichkeit des Objekts. Die Folge sind erhebliche Mietausfälle im siebenstelligen Bereich sowie mögliche Kündigungen seitens der Mieterinnen und Mieter.

2. Regressforderungen und Kompensationsleistungen:

Wir sehen uns einer Vielzahl von Regressansprüchen gegenüber – insbesondere durch betroffene Gewerbemieterinnen und -mieter. Dazu zählen unter anderem:

- Ersatzkosten für Interimsflächen
- Hotelunterbringung von Personal und Bewohnern
- Logistische Zusatzaufwände
- Betriebsausfälle

3. Verhinderung zwingender Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen:

Ein weiterer kritischer Punkt betrifft geplante und nicht aufschiebbare Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen am Objekt – darunter auch gesundheitsrelevante Schadstoffsanierungen sowie die Sanierung kritischer technischer Infrastruktur. Diese Maßnahmen sind zwingend erforderlich, um den Weiterbetrieb und die Verkehrssicherheit der Immobilie zu gewährleisten. Ohne Lieferlogistik und uneingeschränkten Zugang für Baufirmen ist deren Durchführung ausgeschlossen. Auch hier entsteht uns ein direkter, substanzieller Vermögensschaden in Millionenhöhe.

4. Unzumutbare Einschränkung im Bereich des Betriebsleiterwohnens:

Mehrere Wohnungen innerhalb des Gebäudes sind dauerhaft vermietet. Eine Sperrung macht deren Nutzung faktisch unmöglich. Daraus resultieren:

- Mietausfälle,
- Hotel- und Umzugskosten,
- Fahrtkosten sowie
- Zu erwartende juristische Auseinandersetzungen

5. Untragbare Auswirkungen auf den Katastrophenschutz:

Die Liegenschaft übernimmt eine zentrale Funktion im Katastrophenschutz der Stadt Böblingen. Sie verfügt über eine Notstromversorgung für 72 Stunden und ist eines von nur drei geeigneten Objekten mit entsprechender Infrastruktur.

Eine vollständige Sperrung entzieht der Stadt diese kritische Notfallressource – mit schwerwiegenden sicherheits- und ordnungsrechtlichen Folgen. Sollte keine tragfähige Alternativplanung erfolgen, übernehmen nicht wir die Verantwortung für eine etwaige Einschränkung der Einsatzfähigkeit.

6. Lebensgefährdende Einschränkung für Rettungsdienste:

Noch gravierender ist der Umstand, dass durch die geplante Sperrung Rettungs- und Einsatzfahrzeuge das Gebäude nicht mehr anfahren können. Im medizinischen oder sicherheitsrelevanten Notfall ist eine Versorgung der sich im Gebäude befindlichen Personen damit nicht mehr gewährleistet.

Diese Situation ist aus rechtlicher, ethischer und ordnungsrechtlicher Sicht absolut inakzeptabel – und wird in dieser Form nicht hingenommen.

Wir erwarten eine Überarbeitung der Planungen und die Sicherstellung einer uneingeschränkten Zufahrt zur Liegenschaft während der gesamten Bauzeit. Dazu zählen insbesondere:

- Zufahrt für Mieter, Personal, Dienstleister, Lieferanten
- Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge und Notdienste
- Zugänglichkeit für Instandhaltungsmaßnahmen
- Freihaltung der Infrastruktur zur Katastrophenschutz-Nutzung

Eine Neubewertung der Planung und vollumfängliche Einbeziehung bei Neubewertung und Konzeption von Alternativvorschlägen ist für uns unabdingbar.

Betroffen durch die Neubaumaßnahme sind ebenfalls städtische Tochterunternehmen, insbesondere die überregional bedeutsame Therme ist durch die mehrjährige Sperrung der Friedrich-Gerstlacher-Straße immens betroffen. Ein wirtschaftlicher Weiterbetrieb der Einrichtung ist fraglich, die Sperrung wird das Unternehmen an die Existenzgrenze bringen – und damit im nächsten Schritt den Haushalt der Stadt Böblingen belasten. Hier ist ein monetärer Ausgleich für die vom Bahnprojekt verursachten Einschränkungen notwendig.

Auf den vom Vorhaben betroffenen Flurstücken gibt es diverse Eintragungen in den entsprechenden Grundbuchheften über Eigentumsverhältnisse sowie Dienstbarkeiten zu Gunsten Dritter. Ggf. können diese auch die benötigten Teilflächen betreffen. Wir bitten um Beachtung. Nach erster Sichtung sind sowohl Flächen im städtischen Eigentum als auch Flächen im Eigentum von Unternehmen, Privatpersonen und anderer öffentlicher Körperschaften betroffen.

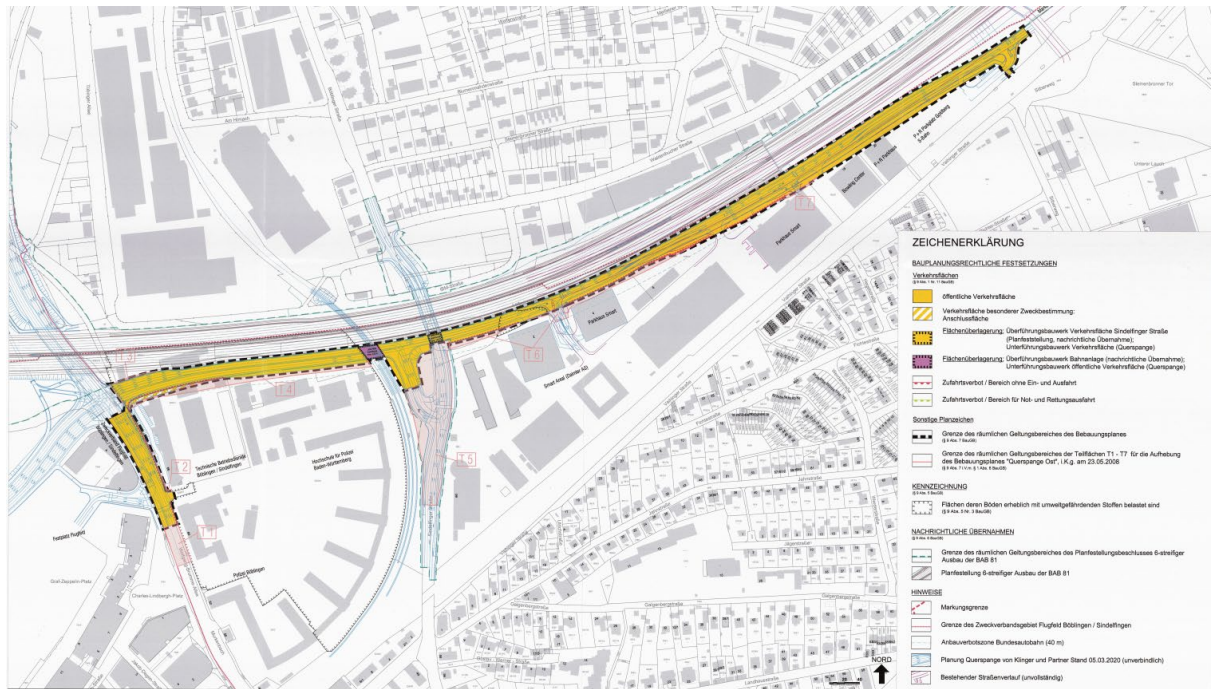
Daneben sind verschiedene Lagen betroffen, z.B. Leibnizstrasse. Hier sehen wir durch die in den Unterlagen dargestellten Maßnahmen insbesondere im Hinblick auf den zeitlichen Ablauf, Dauer, Unterbrechung von stadtweiten Wegebeziehungen (u.a. Innenstadt und Gewerbegebiete) eine massive Beeinträchtigung des Wirtschaftsstandortes während der gesamten Bauphase. Diese negativen Auswirkungen müssen unbedingt vermieden werden.

B. Infrastrukturprojekte der Stadt Böblingen

Die Bahnbaustelle verursacht zahlreiche Straßensperrungen und reserviert BE-Flächen. Damit sind dringend notwendige und bereits begonnene Infrastrukturprojekte der Stadt Böblingen in Gefahr.

Zu nennen ist hier insbesondere der Bebauungsplan Querspange. Der Bau der neuen, zusätzlichen Straßenverbindung muss für die Stadt Böblingen weiter möglich bleiben, denn er ist fester Bestandteil des Gesamtprojekts A81: Erweiterung AS Sindelfingen-Ost – Böblingen-Hulb.

Aus der Begründung zum Bebauungsplan: „Die Aufsiedlung des Flugfeldareals auf Böblinger und Sindelfinger Gemarkung erfordert Maßnahmen zur verkehrlichen Anbindung und Erschließung des Gebiets. Zentrales Straßennetzelement ist dabei die sogenannte „Querspange“ – bestehend aus der „Querspange West“ zwischen Calwer Straße (K 1073) und Autobahnanschlussstelle Böblingen/Sindelfingen, der „Querspange Mitte“ zwischen dem Autobahnanschluss und der Wolfgang-Brumme-Allee (L 1185) sowie der anschließenden „Querspange Ost“ zwischen Wolfgang-Brumme-Allee und Leibnizstraße. Diese Querspange als Ost-West-Verbindung mit nördlicher Umfahrung von Böblingen bzw. südlicher Umfahrung von Sindelfingen soll dabei eine Verkehrsreduzierung in beiden Innenstädten erzielen. Sie ist ebenso Teil der Netzkonzeption Ost einem Projekt zur Neuordnung des Kreisstraßennetzes in Trägerschaft des Landkreises. Der westliche und mittlere Teil der Querspange ist im Bereich des Zweckverbandes Flugfeld Böblingen / Sindelfingen als Flugfeld-Allee mit dem Bebauungsplan „Flugfeld – Querspange“ 1.0 bereits planungsrechtlich gesichert und in Teilen auch bereits hergestellt. Die „Querspange Ost“ verläuft parallel zur BAB A 81 und besteht aus einem Straßenneubau zwischen Wolfgang-Brumme-Allee und Sindelfinger Straße über das Gelände des Zweckverbandes „Technische Betriebsdienste Böblingen / Sindelfingen“ (ZV TBS) sowie das Gelände des Landes (Wilder-muth-Kaserne) und einem Straßenumbau der Leibnizstraße zwischen Sindelfinger Straße und der Zufahrt zum P+R Parkplatz am S-Bahn Haltepunkt Goldberg.“



Insbesondere die angekündigten mehrmonatigen Vollsperrungen werden voraussichtlich massiven Einfluss auf den Infrastrukturausbau auf der Böblinger Gemarkung haben. Betroffen sind dabei neben Fernwärmeausbau, notwendigen Versorgungsleitungen auch Maßnahmen zur Verkehrswende. Viele Projekte werden im Bauzeitraum nicht angegangen werden können, da Böblingen mit weiteren, zusätzlichen – jedoch gleichzeitig dringend notwendigen – Infrastrukturprojekten nicht mehr erreichbar wäre.

Neben der bereits jetzt absehbaren zeitlichen Verzögerung ist auch von Mehrkosten bei den städtischen Projekten auszugehen.

Damit bedeuten die mit der Baustelle verbundenen Beeinträchtigungen einen massiven Eingriff in die kommunale Planungshoheit.

C. Wald

Die beabsichtigte Neubaumaßnahme bedeutet erhebliche Eingriffe in den Wald auf Böblinger Gemarkung. Der Gemeinderat der Stadt Böblingen hat eine Waldkonzeption beschlossen. Für die Maßnahmen sind Ausgleichsflächen erforderlich – in Böblingen stehen keine Flächen zum Ausgleich zur Verfügung.

Es ist eine umfassende Darstellung der Lärmbelastung sowohl für Wildtiere als auch für den Menschen (Freizeitnutzung, Ruhe für Erholung) darzustellen – und zwar sowohl während der Bauphase als auch im anschließenden Betrieb (Kurvengeräusche, Hochgeschwindigkeit).

Baustellenbedingt wird es zu Jagdpachtentfall kommen, wenn die Pächter aufgrund des Baustellenumtriebs kein Wild mehr auffinden. Die Bahn hat diese Folgekosten ihrer Baumaßnahmen zu tragen. Hier benötigt die Stadt eine Ansprechperson bei der Bahn, an die sich die Pächter wenden können.

Durch diverse Baustraßen und BE-Flächen wird die Nutzung des Waldes und die Nutzung der Forstwege behindert sein. Hier braucht es eine enge Abstimmung mit der Stadt und Informationen über Zeitpunkt und Dauer der Beeinträchtigungen.

Im Hinblick auf den Flächenbedarf zum Ankauf der Waldfläche schlägt die Stadt vor zu prüfen, dass bei der Frage im Innenradius auch ein Tausch der frei werdenden Außenradiusfläche umgesetzt wird, um die Verkaufsfläche zu minimieren. Im Hinblick auf den Außenradius bevorzugt die Stadt, dass in diesem Bereich wieder eine als Wald zu widmende Fläche entstehen kann.

D. Verkehrsinfrastruktur

Sperrpausen – Bahnverbindung mehrere Monate komplett unterbrochen

Die Anbindung der Stadt Böblingen wird durch die Baumaßnahme über mehrere Monate nicht möglich sein – dabei gibt es keine Aussage, was im Konkreten eine „mehrmonatige Sperrpause“ bedeutet: sind das zwei bis drei Monate, ein Jahr oder sogar darüber? Sperrpause bedeutet, dass Böblingen in dieser Zeit weder mit der S-Bahnlinie S1, noch mit der Regionalbahn und auch nicht mit dem IC erreichbar ist. Damit ist die Erreichbarkeit von Böblingen komplett beeinträchtigt: mehrmonatige Sperrpausen sind nicht zumutbar für die Böblinger Bürgerschaft und für den Wirtschaftsstandort im gesamten Raum Böblingen, dem Mittelzentrum Böblingen-Sindelfingen und weit darüber hinaus.

Verkehrsknotenpunkt Böblingen

Bei der im Erläuterungsbericht vorgestellten Alternativenprüfung fehlt die Abwägung, welche wirtschaftlichen Schäden eine solche mehrmonatige Bahnunterbrechung für alle weiteren Städte und Gemeinden und unserer Verflechtung mit diesen entlang der Gäubahn hat. Wir fordern dringend, die von der Baumaßnahme scheinbar nur mittelbar, aber wirtschaftlich direkt betroffenen Städte und Gemeinden zu beteiligen. Darüber hinaus findet sich in den Unterlagen keine verbindliche Aussage zu den Wechselwirkungen mit der o.g. Baustelle entlang der A81. Hier fordern wir dringend eine enge Eintaktung der Baustellen, um der Bedeutung des Verkehrsknotens Böblingen gerecht zu werden.

Schwerlasttransporte/ Brückenhöhe

Die Deutsche Bahn hat bereits in Vorgesprächen mitgeteilt, dass die lichte Höhe des neuen Brückenbauwerkes max. 4,50 m beträgt. Dies ist auch den Planunterlagen (07-07-2 EUE-Autobahnzubringer) zum Planfeststellungsverfahren so zu entnehmen. Diese Höhe ist aufgrund der Streckenführung über den Autobahnzubringer und die K 1055/ K 1057 für Sondertransporte zu gering. Die Kreisstraßen verbinden die Gemeinden Schönaich und Waldenbuch mit der Autobahn. Die Sondertransporte müssen über diese Strecke abgewickelt werden. Aufgrund dessen wurden auch die Brücken (Netzkonzeption und Radbrücke Panzerstraße) im Nachgang zu diesen Kreisstraßen auf eine lichte Höhe größer als 4,70 m erstellt. Eine Umleitung der Sondertransporte durch das Stadtgebiet der Stadt Böblingen ist grundsätzlich nicht möglich.

Aufgrund der Stationierung der US-Army auf Böblinger Gemarkung sind besondere Anforderungen mit Sicherheitsrelevanz an die Straßeninfrastruktur zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere auch Sondertransporte der US-Army.

Verteidigungs- und Sicherheitsrelevanz

Eine separate Stellungnahme der US-Army wird nachgereicht.

Baustelleneinrichtung

Grundsätzlich lehnen wir Vollsperrungen im Zuge der K 1055 und der Friedrich-Gerstlacher-Straße ab. Die Spurreduzierungen im Zuge der K 1055 haben bereits während des Autobahnausbaus zu massiven Rückstaus und Verkehrsbeeinträchtigungen auf den umliegenden Straßen geführt.

Zusätzlich wird der Bau und die Inbetriebnahme des „Commissary–Supermarkt“ auf dem Gelände der US-Army (Panzerkaserne) zu stark erhöhtem Verkehrsaufkommen führen, da hier der Baustellenverkehr stattfindet und danach die Angehörigen der vier Stuttgarter US-Installationen und deren Familien dort ihre Einkäufe tätigen werden.

Aus den Plänen 10-2-02_Baustelleneinrichtungsplan 02 und 03-02_Lageplan Strecke 4860 km 24,1 bis 23,4 + 27 ist ersichtlich, dass der Bau eines Instandhaltungsweges, dessen Zufahrt im Kreuzungsbereich des Knotens K109 liegt, vorgesehen ist.

Diese Zufahrt wird sowohl vom Tiefbau- und Grünflächenamt als auch von der Straßenverkehrsbehörde als ungünstig bewertet. Die geplante Zufahrt zum Instandhaltungsweg im Bereich des Knotens stellt aufgrund der ungünstigen Lage im Kreuzungsbereich ein erhöhtes Unfallrisiko dar und sollte daher hinsichtlich sicherheitsrelevanter Aspekte dringend überprüft und umgeplant werden.

Die Zu-/Abfahrten der Baustraßen BS-6 und BS-24, (10-2-10_Baustelleneinrichtungsplan 10) liegen sehr nah beieinander und in unmittelbarer Nähe zum Knoten K101. Diese enge Anordnung birgt ein erhöhtes Unfallrisiko durch die für den Individualverkehr unübersichtliche Verkehrsführung.

Die Zu-/Abfahrt zur BE-Fläche 2.29 (10-2-12_Baustelleneinrichtungsplan) liegt unmittelbar im Auffahrtsbereich der B464, dies birgt ein erhöhtes Unfallrisiko durch die unübersichtliche Verkehrsführung.

Die Zufahrten zu BE-Flächen, welche über private Grundstücke/ Zu-/Abfahrten führen (z.B. 10-2-09_Baustelleneinrichtungsplan 09), sind vor Einrichtung der BE-Flächen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern zu klären (siehe auch Abschnitt Grunderwerb dieser Stellungnahme).

Die vorgenannten Baustraßen bergen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Wir sehen die Deutsche Bahn in der Pflicht, nachzuweisen, dass die Baustraßen funktionieren. Wir fordern die Deutsche Bahn auf, Alternativen vorzuschlagen und nachzuweisen.

Bauzeitliches Verkehrskonzept

Es hat eine genaue Abstimmung der Baumaßnahme, insbesondere mit den Maßnahmen der DEGES zum Autobahnausbau, zu erfolgen.

Sperrzeiten im Rahmen der Baumaßnahmen sind auf ein Minimum zu reduzieren.

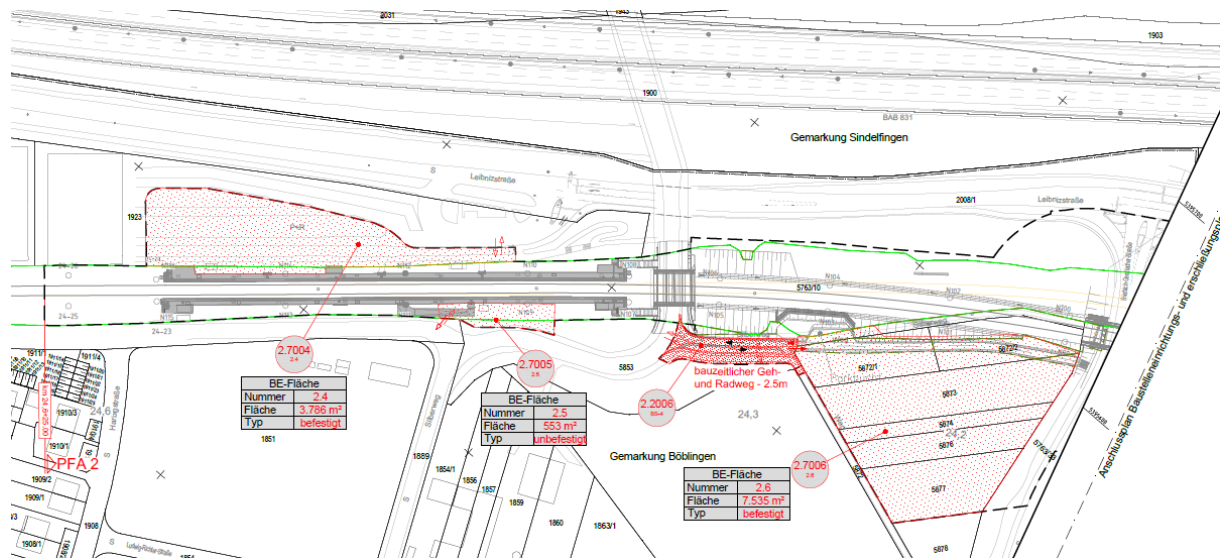
Vollsperrungen sollten möglichst vermieden werden und ansonsten in verkehrsarmen Zeiten (z.B. in den Ferien, nachts, Wochenende) stattfinden.

Der Fahrbahnbereich der öffentlichen Straßen ist regelmäßig zu reinigen. Verkehrsgefährdende Verunreinigungen (Fahrbahnverunreinigungen, scharfkantige Materialien etc.) sind unverzüglich zu beseitigen.

Ein Rückstau von LKWs auf öffentlichen Straßen an den Zu- und Abfahrten zu den BE-Flächen und den Baugrundstücken ist zu vermeiden.

Die Beantragung der verkehrsrechtlichen Anordnungen hat unter Einhaltung der Bearbeitungszeiten bei der Straßenverkehrsbehörde zu erfolgen.

Auswirkungen auf den Haltepunkt Goldberg



Baustelleneinrichtung Haltepunkt Goldberg

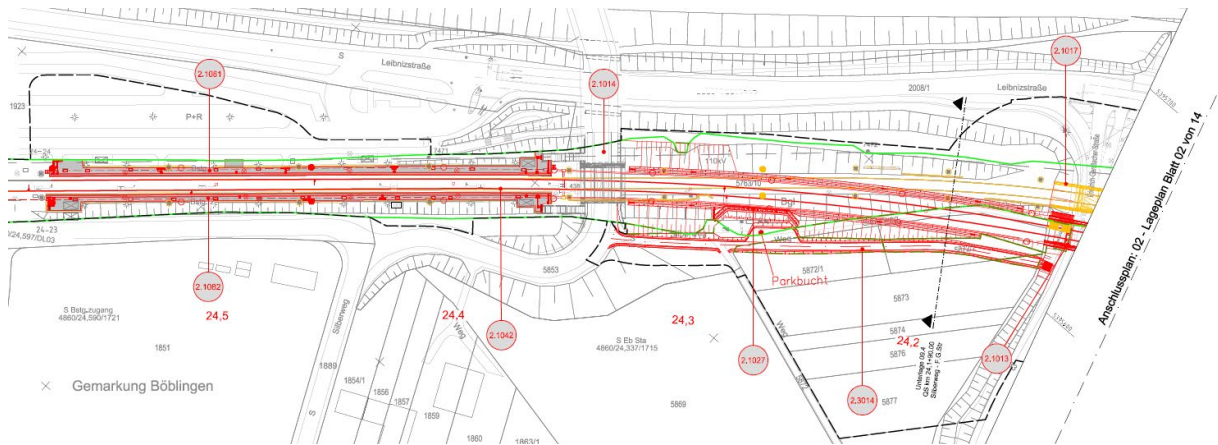
zu 2.7004, 2.7005, 2.7006:

Die Nutzungseinschränkung an der P+R-Anlage ist nicht dauerhaft hinnehmbar. Von der Maßnahme ist der ÖPNV (Stadtbus und dann notwendiger Schienenersatzverkehr) möglicherweise betroffen.

Eine Inanspruchnahme ist nur im Rahmen einer Sperrpause des Personen-Schienerverkehrs (DB und S-Bahn) möglich.

Eine Zustandserfassung und Dokumentation zur Beweissicherung an Belagsflächen und Vegetationsbestand vor Ausführung ist von bauverantwortlicher Stelle durchzuführen und der Stadtverwaltung Böblingen vorzulegen.

Eine Wiederherstellung und Verkehrsfreigabe nach erfolgter Inanspruchnahme ist von bauverantwortlicher Stelle durchzuführen und der Stadtverwaltung Böblingen vorzulegen.



zu 2.1081:

Auswirkung Änderung S-Bahn-Steig auf Anschlussbereich der P+R-Anlage nicht dargestellt und daher nicht ablesbar.

zu 2.1082:

Auswirkung Änderung S-Bahn-Steig auf Anschlussbereich der Verkehrsfläche Silberweg nicht dargestellt.

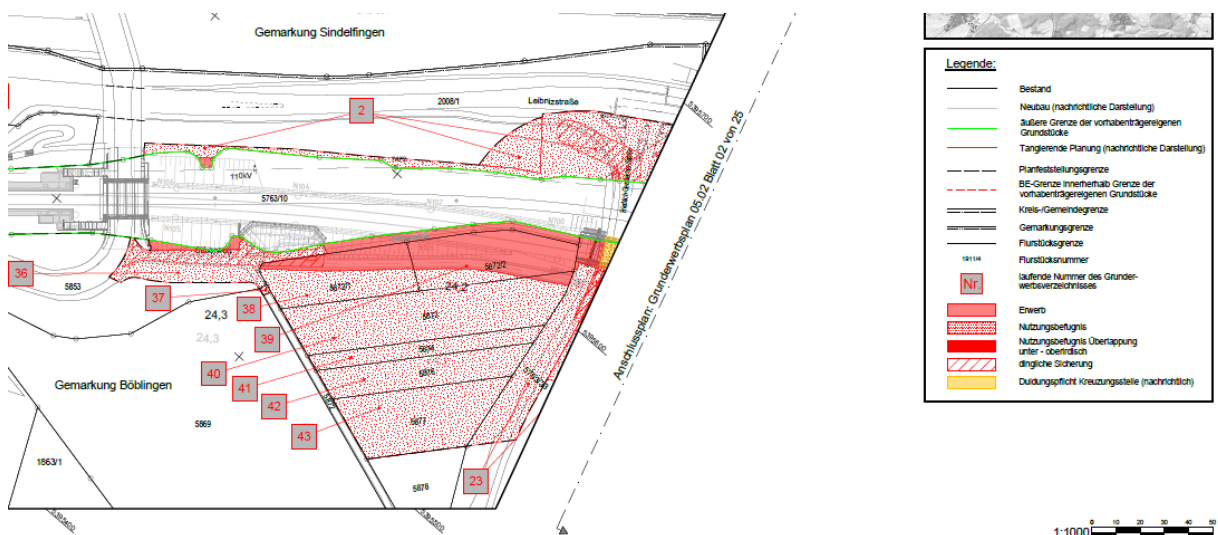
Rad- und Fußverkehr

Die Rad- und Fußwege sind grundsätzlich offenzuhalten, nach Prüfung im Einzelfall auch mit vertretbarem Risiko bei Überlagerung mit Baustellenverkehren.

Sofern Umleitungen notwendig wären, sind diese auf kürzestem Wege und mit geringster Höhendifferenz auszuschildern.

Bei Neubau von Treppen und Rampen ist Barrierefreiheit anzustreben, zumindest die Ergänzung mit Schieberinnen für Kinderwagen, Fahrräder, u.ä.

Radschnellweg



Bereich Hp. Goldberg, Auszug aus Grunderwerbsplan (PFV-Unterlage 05-01) mit BE-Fläche 2.6

Es gibt Abstimmungen zwischen den Städten Böblingen und Sindelfingen und dem Landkreis Böblingen, im Bereich der Wegeparzellen 5853 und 5872 den Bestandsweg zu einem Radschnellweg im Zuge des RS1 (Stuttgart - Herrenberg) auszubauen.

Städte und Landkreis arbeiten an einer Vereinbarung zur Klärung der Projektverantwortlichkeiten.

Es muss im Zuge aller Bauphasen sichergestellt sein, dass die temporäre Inanspruchnahme als BE-Fläche die Verbreiterung des bestehenden Weges nicht behindert.

Daher fordern wir vom Vorhabenträger, die in Unterlage 10.02.01 dargestellte BE-Fläche 2.6 entlang der westlichen Grenze so zu gestalten, dass bei Bedarf – und nach vertraglicher Vereinbarung mit dem Grundstückseigentümer – ein 6 Meter breiter Streifen vorab zur Verfügung gestellt werden kann.

Die im LBP, Unterlage 13-5-01 dargestellte Fettwiese sehen wir lediglich als Wiederherstellung des Ausgangszustandes nach temporärer Nutzung und nicht als dauerhaft belastete Ausgleichs- und Ersatzfläche.

Brückenbauwerke

Neubau EÜ Friedrich-Gerstlacher-Straße: Mit Einrichtung der BE 2.6 müssen Treppe und Weg südlich der Bahnlinie zwischen Friedrich-Gerstlacher Str. und Silberweg/Hp. Goldberg für den Rad- und Fußverkehr gesperrt werden. Die Umleitung sollte bereits ab diesem Zeitpunkt und während der gesamten Sperrung nördlich der Bahnlinie entlang der Leibnizstraße ausgeschildert werden, da sie den Nutzenden nur die halbe Wegstrecke und weniger Höhenunterschied als die vorgesehene Umleitung abverlangt.

Beim Neubau der Treppe bei der Wiederherstellung des Weges ist eine Schieberinne für Kinderwagen und Fahrräder vorzusehen.

Brückenbauwerk BW-Nr.: 2.21012, EÜ Autobahnzubringer K 1057:

Im Zuge des Neubaus werden zwei Überführungsbauwerke, einmal über die K 1057 und über einen Waldwirtschaftsweg zusammengelegt. Dabei wird der Waldwirtschaftsweg umverlegt. Die lichte Höhe des Wirtschaftsweges im Bestand beträgt >4,50m. Sowohl lichte Weite als auch einzuhaltende Schleppkurven für Einsatzfahrzeuge des Forstbetriebs wurden zur Planung des Überführungsbauwerks angemeldet. Die Einhaltung der Vorgaben wurde von Seiten Technisches Projektmanagement Gäubahnausbau Nord, I.GTG in Vorgesprächen bestätigt.

Brückenbauwerk BW-Nr.: 2.1013, EÜ Friedrich-Gerstlacher-Straße

Keine Einwände zum Bauwerk selbst.

Es wäre zu begrüßen, wenn im Zuge des Neubaus des Weges zum HP Goldberg der Anschluss an den Rad- und Fußweg entlang der Friedrich-Gerstlacher-Straße barrierefrei gelöst werden würde. Zwar war dies im Bestand auch nicht der Fall, aber nun handelt es sich um einen Neubau, an den auch heutige Maßstäbe in Bezug auf Inklusion und Teilhabe gestellt werden sollten.

Lichtsignalanlagen

An der Lichtsignalanlage K109 Leibnizstraße nach Sindelfingen soll ein neuer „Instandhaltungsweg“ gebaut werden. Dieser Weg wird im Knotenbereich an die Leibnizstraße angebunden: 48°41'58.2"N 9°01'37.0"E - Google Maps. Daher stellt sich die Frage, ob die Signalisierung entsprechend erweitert werden muss. Das Ordnungsamt stellt die Position der Anbindung in Frage. Wenn die Anbindung dorthin muss, können wir darauf hinweisen, dass wenn eine unsignalisierte Zufahrt nicht genehmigt wird (StVO §35 oder ähnliches), die Bahn die Kosten für eine Erweiterung der LSA tragen muss.

Während des Baus der neuen Brücke Friedrich-Gerstlacher-Straße, müssen Elektro- und Telekommunikationsleitungen (LWL) zurückgebaut werden. Es wird sowohl ein Provisorium als auch eine Bestandswiederherstellung angegeben. Wir gehen davon aus, dass die nach dem Verursacherprinzip anfallenden Kosten zur Umverlegung übernommen werden und die Bestandswiederherstellung „muffenfrei“ umgesetzt wird.

E. Weitere Infrastrukturthemen der Ver- und Entsorger

Stellungnahme der Stadtentwässerung Böblingen (SEBB):

Zur Unterlage 04.1: lfd.-Nr. 25401:

Die SEBB ist hier nicht zuständig. Die Abwasserleitung ist nicht im Eigentum der SEBB. Sie gehört dem Restmüllheizkraftwerk, vertreten durch den Landkreis Böblingen.

Neubau EÜ Friedrich-Gerstlacher-Straße:

Im Bereich des geplanten Neubaus EÜ Friedrich-Gerstlacher-Straße (BW-Nr. 2.1013 / lfd.-Nr. 2.5601 und 2.5602) besteht ein Regenwasserkanal und eine parallel verlaufende Bachverdolung.

Die Anlagen müssen vor Schäden geschützt werden, eine Überbauung ist nicht erlaubt. Für Neubauten muss ein Mindestabstand von 1 Meter (lichte Weite) zu den Abwasserleitungen der SEBB eingehalten werden.

Die Zugänglichkeit zu den öffentlichen Kanalschächten ist jederzeit zu gewährleisten (auch mit einem Kanalspülwagen).

BE-Flächen 2.4 und 2.5 Haltestelle Goldberg:

Die bestehenden Kanäle und Kanalschächte im Bereich der BE-Flächen 2.4 und 2.5 Haltestelle Goldberg sind zu schützen und dürfen nicht überbaut werden.

Die Zugänglichkeit zu den öffentlichen Kanalschächten ist jederzeit zu gewährleisten (auch mit einem Kanalspülwagen).

BE-Flächen 2.3 und 2.30 Herrenberger Straße im Bereich der Großverbrauchermarkts „Metro“:

Die bestehenden Kanäle, Kanalschächte und Bachverdolung Aischbach im Bereich der BE-Flächen 2.3 und 2.30 Herrenberger Straße im Bereich der Metro sind zu schützen und dürfen nicht überbaut werden.

Die Zugänglichkeit zu den öffentlichen Kanalschächten ist jederzeit zu gewährleisten (auch mit einem Kanalspülwagen).

Bemerkung: Im Bereich der BE-Fläche 2.30 fehlen in den vorliegenden Planunterlagen die Eintragungen der bestehenden öffentlichen Kanäle (Hauptsammler DN 1400, parallel zur Aischbachverdolung).

Grundsätzlich ist vor Baubeginn oder Einrichtung der geplanten BE-Flächen eine aktuelle Planauskunft bei der SEBB einzuholen.

Für jeglichen Anschluss (BE, etc.) an das öffentliche Kanalnetz ist ein Entwässerungsgesuch bei der SEBB einzureichen.

F. Umweltbelange

Maßnahmen aus dem vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) zum Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 2 (PFA 2), DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH für die DB InfraGO AG geplante Aus- und Neubaustrecke der Gäubahn Nord (ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH, Abschnitt Nord), die in Flächen der Stadt Böblingen eingreifen oder auf diesen umgesetzt oder ausgeglichen werden, sind abzustimmen und zwingend in enger Zusammenarbeit mit der Umweltbaubegleitung auszuführen. Art der Zusammenarbeit und Abläufe hierzu sind unklar, wir bitten um Abstimmung.

Wir bitten um Übermittlung einer Shape-Datei mit der Übersicht aller Flächen, die vom Vorhaben in Anspruch genommen werden sollen.

Der geplante Aus- und Neubau der Gäubahn Nord (ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH, Abschnitt Nord) betrifft unter anderem Flächen mit hoher ökologischer Wertigkeit. Besonders kritisch ist der Eingriff in den überregional bedeutsamen Landschaftsraum Glemswald zu bewerten. Hierbei handelt es sich um ein Gebiet in Baden-Württemberg mit überdurchschnittlich hoher Dichte an schutzwürdigen Biotopen und Vorkommen von geschützten Arten. Aufgrund von hoher Besiedlungsdichte, hohem Grad der Landschaftszerschneidung und damit verbundenem hohen Versiegelungsgrad im Landkreis Böblingen ist den verbliebenen naturnah belassenen Flächen eine besonders hohe Bedeutung zuzuschreiben. Neben ihrer Funktion als Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten, dienen sie dem essenziellen Erhalt von Ökosystemleistungen. In diesem Zusammenhang besonders hervorzuheben ist außerdem der hohe Nutzen bei der Anpassung an Folgen des Klimawandels, der Bindung von Treibhausgasen sowie der tragenden Rolle bei der Kaltluftversorgung von Städten sowie dem Schutz vor Hochwasser. Der Erhalt der Funktionsfähigkeit des Landschaftsraums Glemswald, seinen Ökosystemleistungen sowie seiner Schutzfunktion vor Folgen des Klimawandels ist von großer Bedeutung für die Stadt Böblingen.

Nach § 13 BNatSchG sind Eingriffe und Zerschneidung von Natur und Landschaft zu vermeiden. Ist dies nicht möglich, sind Eingriffe zu minimieren. Für uns ist nicht ersichtlich, dass diese Vorgabe im bisherigen Planungsstand ausreichend berücksichtigt wurde. Aufgrund der Gleisverlegung entstehen Flächenverluste und Eingriffe in die angrenzenden Lebensräume von Tier- und Pflanzenarten. Hinzu kommt aufgrund der linienhaften Führung der Baumaßnahme eine hohe temporäre Inanspruchnahme und Bereitstellung von Flächen für die Baueinrichtung.

Um den Verlust an Ökosystemleistungen auf ein Minimum einzuschränken, fordern wir folgende Einwände/Hinweise in der weiteren Planung und Durchführung der Baumaßnahme zu berücksichtigen:

- Wir fordern bei Planung und Umsetzung der Baumaßnahme einen kontinuierlichen Einsatz einer unabhängigen Ökologischen Baubegleitung,
- eine stärkere Bündelung von Baueinrichtungsflächen/Mehrfachnutzung von Baueinrichtungsflächen im Bauablauf, um einen minimalen Verbrauch von Fläche zu erreichen,

- eine Lockerung, Belüftung und Wiederherstellung des natürlichen/naturnahen Zustands der verbleibenden Eingriffsflächen, die Finanzierung der Durchführung von Fertigstellungs-, Entwicklungs- sowie einer 25-jährigen Erhaltungspflege der ehemaligen Eingriffsflächen,
- anstelle der Umsetzung von Ersatzmaßnahmen in Bereichen außerhalb des betroffenen Naturraums fordern wir die Aufwertung von ökologisch wichtigen Flächen im nahen Umfeld der Baumaßnahme sowie im Bereich von umliegenden flächenhaften Naturdenkmälern und Waldbiotopen.

Die Umsetzung von folgenden Kompensationsmaßnahmen ist nach unserer Einschätzung vor dem Hintergrund des Verschlechterungsverbotess sinnvoll und geboten:

- Wiederherstellung, Entwicklung, Förderung und 25-jährige Pflege des Hydrologischen Netzwerkes Diebskarrenbach – Feuchtbiotop Mönchsbrunnenried - Feuchtwald Mönchsbrunnen, Berstlachbach in angrenzenden Waldgebieten,
- Förderung des Wasserrückhaltevermögens der an das Hydrologische Netzwerk angrenzenden Flächen,
- Renaturierung oder natürliche Gestaltung von Durchlässen, Verdolungen, Verbauungen im Bereich der genannten Bachläufe oder von benachbarten Bachläufen,
- Erhalt, Förderung und Weiterentwicklung der Waldbiotope Erlen-Eschenwald Kaffeebrunnen und Feuchtwald Pfaffensteig sowie deren Pflege über 25 Jahre, gerade auch vor dem Hintergrund der Trassenführung des Pfaffensteigtunnels,
- Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Durchgängigkeit von bestehenden Wildtierkorridoren (nationale und landesweite Bedeutung).

Biotopflächen

- Fehlende Erklärung von weißen Dreiecken und Flächen in den Konflikt- und Maßnahmenplänen. Wir erwarten eine Rückmeldung, hierzu ist bisher keine Stellungnahme möglich. Diese wird von uns nachgeholt.
- Ausgleichsmaßnahmen in Waldgebieten sind zwingend mit der Stadt Böblingen abzustimmen, dies betrifft auch Nistkästen, Fledermauskästen, Haselmausflächen, Nutzungsverzicht.
- Weiter fehlen die Ausgleichsflächen für Schlingnatter und Eidechsen auf Böblinger Gemarkung. Diese sind ebenfalls mit der Stadt Böblingen abzustimmen.
- Bei Flurstücken, die innerhalb von Böblingen als BE-Flächen vorgesehen sind, besteht kein räumlicher Zusammenhang. Daher können sie nicht als Ganzes/im Gesamten ausgeglichen werden, ein örtlicher Ausgleich ist erforderlich.
- Biotope an Straßen- und Wegeverläufen, (z.B. an Friedrich-Gerstlacher-Straße und an der Leibnizstraße): im vorliegenden LBP wurden nicht alle BE-Flächen und geplanten Zuwegungen berücksichtigt –die fehlenden Unterlagen sind nachzureichen.
- Schutzzäune (Reptilien und Amphibien) sind innerhalb der Biotopflächen geplant. Die Planung kann so nicht akzeptiert werden, eine Nachbesserung ist erforderlich

- Waldbiotop Flst. 5763: Schutzzaun ist in zukünftiger BE-Fläche 2.7. geplant. Dies kann von uns nicht akzeptiert werden. Klärung und Information, welche Planung weiterverfolgt werden soll, sind notwendig
- Kollisionsschutzstreifen (Eulen und Greifvögel) entlang der zukünftigen Bahntrasse, V 28, G 27 (Grasflur und Staudensaum). Als Wald genutzte Flächen gehen verloren – dies führt unter anderem auch zu einem Flächen-schwund im ND Altinger Wald. Klärung Umfang Waldverlust.
- Entlang der Baustraßen sind an den ND nicht überall Biotopschutzeinrichtungen oder Amphibien/Reptilienschutzeinrichtungen vorgesehen (bisher nur an den Biotopflächen, die sich nur zum Teil mit den ND decken). Das kann nicht akzeptiert werden. Hier sind Ergänzungen erforderlich. Betroffen sind das ND Altinger Wald (81150030006) Baustraße 9 und das ND Feuchtgebiet Mönchsbrunnen (8115003 0029) – Baustraße 18, Feuchtgebiet Pfaffensteig (81150030028) - Baustraße 12..
- BE-Fläche 2.18, hier bestehen abweichende Darstellungen. Es ist unklar, inwieweit die BE-Fläche 2.18 in das ND Aldinger Wald eingreift – Zuordnung zu entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen ist unklar. Klärung notwendig.
- Leibnizstraße, V28 – Kollisionsschutz Fledermäuse und Vögel: hier sollen bis zu 7 m hohe Hecken entstehen; unklar, ob die entstehenden Hecken/Flächen in das Eigentum der Deutschen Bahn übergehen sollen. Die Pflege muss entsprechend geregelt werden. Klärung und Information, Einplanung und Organisation von Pflegemaßnahmen notwendig.
- Flst 5763/1: Haselmaus- und Fledermauskästen wurden eingeplant/vorgesehen, wir bitten um Rückmeldung, ob die notwendige Abstimmung mit dem Forst stattgefunden hat.
- Flst 5766 (unterhalb des Krankenhauses): Planung zeigt Waldflächen auf, die dauerhaft aus der Nutzung genommen werden sollen, eine Abstimmung mit dem Forst ist notwendig.
- Neunaugen wurden im LBP nicht berücksichtigt. Hier muss nachgearbeitet werden. Eine Vorlage entsprechender Unterlagen ist notwendig.

Biototyp 52.21 (Plan 4)

- Im Bestand- und Konfliktplan 13-3-09 gibt es keinen Ausgleich für den Mauersegler.
- Im Bestand- und Konfliktplan 13-3-12 gibt es keinen Ausgleich für die Mönchsgrasmücke.
- Im Bestand- und Konfliktplan 13-3-13 gibt es keinen Ausgleich für den Stieglitz.
- D.h. in diesen drei Plänen fehlen die Ausgleichsmaßnahmen für die genannten Vögel. Ein Nachreichen der fehlenden Unterlagen ist nötig.
- Kartierung Biototyp 52.21 (Plan 4) LUBW 1990 sowie Kartierungsbericht Flora und Fauna 14-01-01_04.10.2021, Vorkommen Gelbbauchunke wurde nachgewiesen. Bestand- und Konfliktplan fehlt für betroffene Amphibienarten. Dieser ist nachzureichen.

(10-1 bis 14) Stellungnahme zu Baustelleneinrichtungsplanung und Erschließungspläne, Planung Baueinrichtungsflächen (BE) und Zuwegungen

BE 2.6 (7535 m²) Wiese am Goldberg, Herstellung von Asphaltfläche



Bestehende Biotopflächen am Rand der Fläche sind durch ortsfeste Bauzäune zu schützen, nach Abschluss der Arbeiten sind eine Tiefenlockerung sowie eine Rekultivierung durchzuführen – Ansaat Mähwiesen mit autochthonem Saatgut/Regiosaatgut.

BE 2.7 (876 m²) Herstellung von Asphaltfläche



In Teilfläche des Waldbiotopes wird eingegriffen, fehlender Ausgleich, Entsprechende Unterlagen sind vorzulegen.

Baustraße 4 – liegt auf Mähwiesen



Die Baustraße greift in den Bereich einer FFH-Mähwiese ein. Ein flächengleicher Ausgleich muss geklärt werden, Vorlage entsprechender Unterlagen ist nötig.

BE 2.18 Eingriff in Teilfläche des ND Aldinger Wald, Erdkrötenvorkommen wurde nachgewiesen, dieser Teilbereich ist von BE-Fläche auszunehmen.



BE 2.30 Unter geplanter BE-Fläche verläuft der verdolte Aischbach, Areal ist nur bedingt belastbar, dies ist bei der Auflast zu beachten! Bitte um Rückmeldung zur Verortung der Ausgleichs- und CEF-Maßnahmen, vgl. Ausführungen zum Grunderwerb



Baustraße 13

Beim Bau der Behelfsbrücke über den Goldbach wird in das ND Mönchsbrunnen und in ein Waldbiotop eingegriffen. Bei dem ND Mönchsbrunnen handelt es sich um ein ökologisch sehr wertvolles Feuchtgebiet. Ein Eingriff, wie vorgeschlagen, kann nicht akzeptiert werden. Ist ein Eingriff nicht vermeidbar, ist die Planung weiterzuentwickeln und der fehlende Flächenausgleich für betroffene Biotope zu ergänzen.



Planung, Ertüchtigung des Durchlassquerschnittes Berstlach, Bachlauf Berstlach

Bei der Berstlach handelt es sich um ein naturnahes Gewässer (Gewässerstrukturgüte I bzw. I-II), das in seinem Unterlauf von einem naturnahen Auenwald mit Erle, Esche und Weide begleitet wird. Die Berstlach ist eines der natürlichsten Gewässer im Stadtgebiet Böblingen. Für eine lebensraumtypische Artenausstattung in den Gewässerlebensraumtypen sind eine günstige Wassergüte und ein intaktes Wasserregime sowie zugleich deren Durchgängigkeit ausschlaggebend (FFH-Prüfung 2025).

Das aktuell vorhandene Fließgewässerkontinuum wird negativ durch den bestehenden Durchlass im Bahndamm beeinträchtigt, aber bisher nicht gänzlich unterbunden. Aktuell sind durch den bestehenden Durchlass (2mx 3m) Abdriften für Kleinlebewesen, Rundmäuler, Krebse nachgewiesen. Bei den Voruntersuchungen (GÖG 2021) wurden Querder der FFH-II Art Neunauge (Bach- oder Flussneunauge) beidseits des Durchlasses gefunden. Entlang des Gerinnes bestehen bei Mittelwasser beidseitig Bermen, die für eine Durchwanderung, auch von Amphibien genutzt werden können.

Entgegen der ursprünglichen Planung soll das Durchlassbauwerk der Berstlach nun umgebaut werden. Mit der Ertüchtigung des Bahndamms soll der Durchlassquerschnitt durch ein GFK Einschubrohr erheblich reduziert werden (siehe Abb. Querschnitt aus Bauwerksplan 07-18 Durchlass Berstlach). Die Einschränkung des Querschnittes durch die Einführung eines Rohres und die Verpressung der Öffnung, führt zu einer deutlichen Beeinträchtigung der Durchwanderbarkeit des Bauwerkes (u.a. fehlende Durchleuchtung). Eine Reduzierung des Durchlassquerschnitts an der Berstlach, wie vorgeschlagen, kann nicht akzeptiert werden. Es würde damit direkt in den FFH-Lebensraumtyp (LRT) 91EO* eingegriffen. Die Einschränkung des Querschnittes des Durchlassbauwerkes an der Berstlach wirkt sich negativ auf das Abflussregime und den Wanderungskorridor Berstlach für zahlreiche Tierarten (Kammolch, Gelbbauchunke, Drift Neunauge, Kleinsäuger etc.) aus.

Ist eine Umgestaltung des Durchlasses nicht vermeidbar, ist die Planung weiterzuentwickeln und an die modernen Standards eines naturnahen Wasserbaus anzupassen und uns vorzulegen. Abstimmung mit der Stadt Böblingen hierzu erforderlich. Bei der Gestaltung von modernen Durchlassbauwerken werden große, lichtdurchflutete Durchlässe mit Bermen errichtet, um die Durchwanderbarkeit der Bauwerke zu gewährleisten.

Änderungen der Planung, die bei den vorgelegten faunistischen Untersuchungen noch nicht feststanden, ergänzend für die einzelnen Tiergruppen von geeigneten Spezialisten müssen erneut geprüft und uns vorgelegt werden.

Gemäß EU-Wasserrahmenrichtlinie ist Deutschland verpflichtet, für Gewässer den guten, naturnahen Zustand bis 2027 herzustellen. Hierzu gehört auch der Erhalt der Durchwanderbarkeit von Gewässern. Aufgrund der entsprechenden Nachweise liegt das Potential vor, die Berstlach naturnah zu erhalten. Durch Maßnahmen in der Gewässersohle kann eine Durchwanderbarkeit auch für Fische und Rundmäuler weiter verbessert werden (Lachenmann 2024, Habitatpotential Durchlässe).

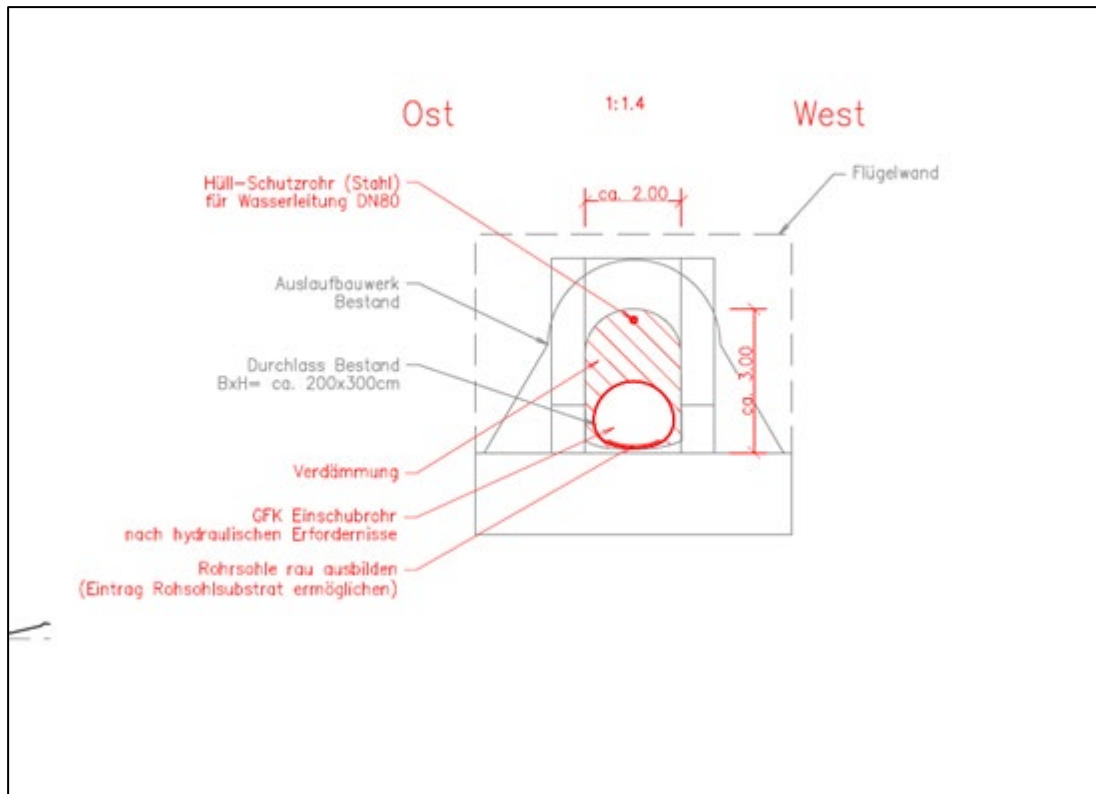


Abb. Querschnitt aus Bauwerksplan 07-18 Durchlass Berstlach



Abb. Aktuell bestehender Durchlass Berstlach

G. Belange von Feuerwehr und Katastrophenschutz

Im Rahmen der Anhörung zu PFA 1 und PFA 2 hat die Feuerwehr Böblingen die eingereichten Unterlagen geprüft und gibt nachfolgende brandschutztechnische Stellungnahme ab.

Planfeststellungsverfahren PFA 1 Pfaffensteigtunnel

Durch den Projektentwickler ist für den Pfaffensteigtunnel ein Rettungskonzept entwickelt worden. Dazu hat die Stabsstelle für Bevölkerungsschutz und Feuerwehrwesen

des Landratsamtes Böblingen am 12.09.2024 eine brandschutztechnische Stellungnahme angefertigt und eingereicht. Die Feuerwehr Böblingen stimmt vollumfänglich der brandschutztechnischen Stellungnahme des Landratsamtes Böblingen für die Bauphase als auch für die Betriebsphase zu.

Es bestehen große Bedenken zur vorgeschlagenen Löschwasserversorgung gemäß dem vorgestellten Rettungskonzept. Wir halten den Ansatz für nicht zielführend, um eine schnelle Menschenrettung und Brandbekämpfung durchführen zu können. Stattdessen empfehlen wir nachdrücklich die Löschwasserversorgung analog zum Konzept Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm herzustellen.

Der Zugang und die Befahrbarkeit zur Gleisstrecke bis zum Westportal und weiterem Tunnelverlauf Richtung Stuttgart für Nord- und Südröhre ist sicherzustellen. Die Zufahrten zu den Rettungsplätzen Nord- und Südröhre sind gemäß VwV Flächen für die Feuerwehr herzustellen.

Über die vorgeschlagenen Transporthilfen für die Menschenrettung und Brandbekämpfung ist Einvernehmen mit der Feuerwehr herzustellen. Dazu sind weitere Absprachen erforderlich. Weiterhin ist die Vorhaltung spezifischer feuerwehrtechnische Geräte erforderlich, die von der Feuerwehr Böblingen aktuell nicht vorgehalten werden, z.B. Langzeit-Atemschutzgeräte. Dazu ist Einvernehmen herzustellen und machen weitere Absprachen erforderlich. Die baulichen Vorkehrungen für eine verlässliche Funkkommunikation der Einsatzkräfte im und am Tunnel ist sicherzustellen (Digitalfunk). Dazu ist Einvernehmen herzustellen. Absprachen sind erforderlich.

Planfeststellungsabschnitt PFA 2 - Strecke: Haltepunkt Goldberg bis Mönchsbrunnen

Die Stabsstelle für Bevölkerungsschutz und Feuerwehrwesen des Landratsamtes Böblingen hat am 28.08.2025 zu PFA 2 eine brandschutztechnische Stellungnahme angefertigt und eingereicht. Die Feuerwehr Böblingen stimmt vollumfänglich der brandschutztechnischen Stellungnahme des Landratsamtes Böblingen für die Bauphase als auch für die Betriebsphase zu.

Vorgesehene Sperrungen und Einengungen von Straßen und Zufahrten im PFA 2 sind im Detail mit der Feuerwehr Böblingen zu erörtern und einvernehmlich abzustimmen.

H. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Information zur Baumaßnahme / Bahnerreichbarkeit muss durch die Bahn erfolgen und ist mit der Stadt abzustimmen.

Im Rahmen der Projekt-Kommunikation fordert die Stadt Böblingen eine enge Einbindung der städtischen Pressestelle (Referat Oberbürgermeister, Abteilung Kommunikation). Der Informationsstand und das Informationsgefühl der städtischen Bevölkerung trägt maßgeblich zum politischen Gelingen des Großprojekts bei.

Bei anderen Großprojekten wie beispielsweise dem Autobahn-Ausbau hat sich eine abgestimmte Vorgehensweise zwischen Vorhabenträger und Stadt als sehr zielführend erwiesen und sorgte von Anbeginn der Maßnahme bis heute für eine stets informierte Bevölkerung.

Im vorliegenden Fall müssen aus Sicht der Stadt Böblingen insbesondere die städtischen Kommunikationskanäle (Amtsblatt, Social-Media-Kanäle, Homepage) aber auch die Tagespresse in die Kommunikation der Deutschen Bahn einbezogen werden. Dies muss zum einen die Abstimmung von Pressemitteilungen über notwendige Sperrungen und Einschränkungen beinhalten als auch die Weitergabe und zur Verfügungstellung von Informationsgrafiken und Informationsmaterial rund um das Projekt.

Die Abteilung Kommunikation unseres Hauses steht der Projektkommunikation der Deutschen Bahn für einen fachlichen Austausch jederzeit gerne zur Seite.

Mit besten Grüßen



Christine Kraayvanger

Anlage 1: Stellungnahme Mineraltherme

Anlage 2: Thermalwasserleitung und Brunnenhaus

Anlage 3: Stellungnahme Stadtwerke Böblingen



Am Hexenbuckel 1 • 71032 Böblingen
Infotelefon: (0 70 31) 817 489 0
info@mineraltherme-boeblingen.de
www.mineraltherme-boeblingen.de

Bearbeiter: Wolfgang Hermle
Tel (0 70 31) 817 489 23
E-Mail: w.hermle@boeblingen.de

Stellungnahme der Böblinger Therme GmbH

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Beteiligung nehmen wir, die Böblinger Therme GmbH, zum geplanten Bauvorhaben und den vorgesehenen Begleitmaßnahmen wie folgt Stellung:

Die Böblinger Therme GmbH ist eine gemeinnützige Einrichtung, die der öffentlichen Gesundheitsvorsorge dient. Seit ihrer Eröffnung im Jahr 1989 wurde die Mineraltherme in mehreren Schritten vom reinen Thermalbad zur heutigen Wohlfühltherme weiterentwickelt. Badegäste profitieren von sechs unterschiedlichen Thermalwasserbecken. Saunafreunde erwartet neben der Classic-Sauna mit vier Saunen und zwei Dampfbädern ein großzügiger Saunagarten mit Saunapool sowie sieben weiteren attraktiven Saunen. Mit jährlich rund 430.000 Badegästen ist die Mineraltherme Böblingen die Wohlfühltherme der Region bzw. landete erst kürzlich unter den TOP 10 deutschlandweit.

Die geplanten Eingriffe hätten für die Mineraltherme Böblingen erhebliche wirtschaftliche Folgen. Nach unseren Berechnungen wäre ein immenser Schaden zu erwarten. Dieser steht in keinem angemessenen Verhältnis zu den vorgesehenen Maßnahmen. Öffentliche und private Belange sind nach geltendem Recht sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Eine ausgewogene Abwägung in der derzeitigen Planung sehen wir nicht gewährleistet.

1. Sicherstellung der Erreichbarkeit der Mineraltherme Böblingen

Die Mineraltherme Böblingen ist ausschließlich über die Friedrich-Gerstlacher-Straße erreichbar. Jede Einschränkung der Zufahrt würde den laufenden Betrieb erheblich beeinträchtigen gefährden.

2. Sicherstellung des Zugangs zum Brunnenhaus (s. Bild am Ende des Schreibens)

Auch der uneingeschränkte Zugang zum Brunnenhaus im angrenzenden Waldgebiet, wo das Thermalwasser gefördert wird, muss gewährleistet bleiben. Einschränkungen könnten die Förderung des Thermalwassers und damit die Versorgung der Mineraltherme gefährden.

3. Schutz der Thermalwasserleitungen (s. angehängtes pdf)

Im Waldgebiet verlaufen entlang der Zufahrt zum Brunnenhaus die für den Betrieb der Mineraltherme essenziellen Thermalwasserleitungen samt Lüftungsöffnungen (auf westlicher Seite der Zufahrt). Diese Leitungen dürfen weder beschädigt noch in ihrer Funktion beeinträchtigt werden. Eine Gefährdung hätte schwerwiegende wirtschaftliche wie auch ökologische Konsequenzen und ist daher unter allen Umständen auszuschließen.

4. Verkehrsführung während der Bauzeit

Sollten Vollsperrungen unumgänglich sein, ist zwingend darauf zu achten, dass die Friedrich-Gerstlacher-Straße und die Autobahnausfahrt Böblingen-Ost nicht gleichzeitig gesperrt werden. Andernfalls wäre die Erreichbarkeit der Mineraltherme in einem untragbaren Maß eingeschränkt. Dies gilt insbesondere, da über 50 % unserer Gäste über die Autobahn anreisen.

Darüber hinaus fordern wir, dass die Friedrich-Gerstlacher-Straße ab der östlichen Kreuzung bis zum Zubringer zur Mineraltherme während der gesamten Bauzeit befahrbar bleibt.

5. Berücksichtigung zukünftiger Planungen

Die Böblinger Therme GmbH plant für das Jahr 2029 eine größere Umbaumaßnahme. Eine zeitliche und logistische Abstimmung beider Projekte ist daher zwingend erforderlich, um unverhältnismäßige Belastungen für den Betrieb und die Gäste zu vermeiden.

6. Image- und Vertrauensschutz

Neben den wirtschaftlichen Risiken ist auch der drohende Imageschaden für die Mineraltherme Böblingen zu berücksichtigen. Einschränkungen der Erreichbarkeit, erhebliche Lärmbelästigungen oder Störungen im Betrieb hätten langfristig negative Auswirkungen auf das Vertrauen unserer Gäste und damit auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Unternehmens.

7. Vermeidung von Lärmbelästigungen

Während der Bauphase ist auf eine Minimierung des Baulärms zum Schutz unserer Gäste zu achten.

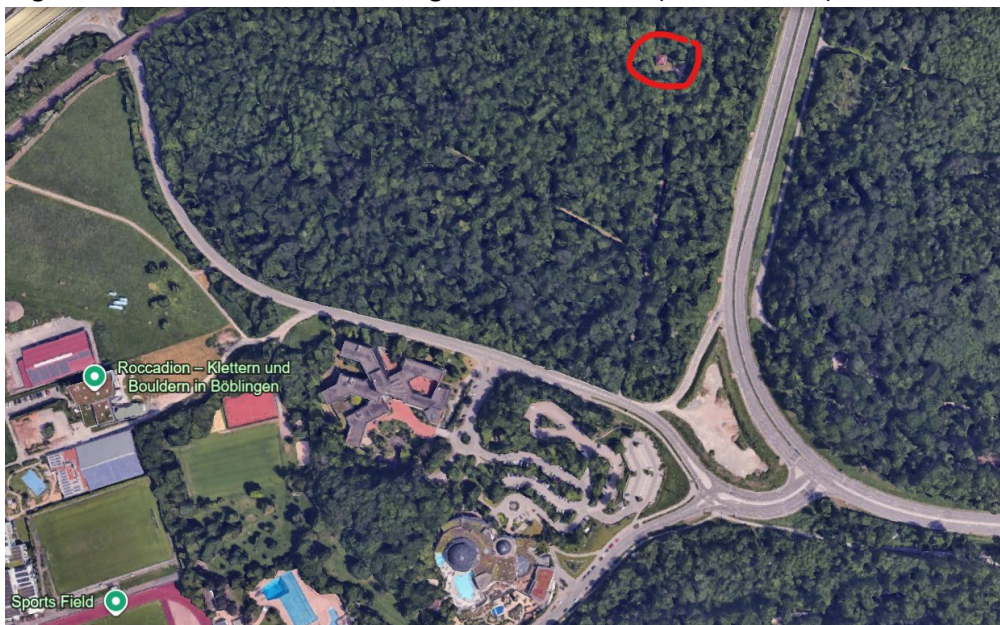
Fazit

Vor diesem Hintergrund lehnen wir die vorgesehenen Begleitmaßnahmen in ihrer aktuellen Form ab. Wir erwarten die Erarbeitung und Vorlage von Alternativplanungen, die den oben genannten Anforderungen Rechnung tragen und die berechtigten Interessen der Mineraltherme Böblingen angemessen berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Hermle
Geschäftsführer

Lage des Brunnenhauses der Böblinger Therme GmbH (rot umrandet)





STELLUNGNAHME SWBB ZU PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN PFAFFENSTEIGTUNNEL“

FLURSTÜCK 1923

1. Ausgangslage

Die SWBB hat das Flurstück 1923 von der Stadt Böblingen (Eigentümerin) gepachtet und betreibt auf diesem Grundstück ein Parkhaus und eine P+R-Parkfläche.

2. Temporäre Nutzungseinschränkung, siehe Punkt 7.3.4 des Erläuterungsberichtes

Ein Teil des Flurstücks ist als Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) vorgesehen auf der u.a. Baumaterialien gelagert werden sollen. Die Nutzung beschränkt sich laut Erläuterungsbericht auf die mehrmonatige Streckensperrung. Während dieser Zeit können die Parkflächen nicht genutzt werden.

Auswirkungen der Temporären Nutzungseinschränkung auf die SWBB (Pächterin) / Stadt BB (Verpächterin)

Die Fläche kann nicht für Parkzwecke genutzt werden, dadurch entfallen Erlöse aus der Parkierung (Defizit Parkierungsbetrieb). Es ist zu prüfen, ob das Pachtentgelt für die Zeit des Nutzungsausfalls anzupassen ist. Ebenso ist zu prüfen, wer eine vertragliche Regelung zur Nutzung des Grundstückes mit der Bahn abschließt. Dies könnten die SWBB als Pächter oder die Stadt BB als Eigentümer des Grundstückes sein. Unter Punkt 10.1 des Erläuterungsberichtes ist beschrieben, dass die Bahn anstrebt, vertragliche Regelungen wie z.B. Nutzungsbefugnisse möglichst auf privatrechtlicher Basis abzuschließen, also nicht allgemeingültig über das Planfeststellungsverfahren.

Auswirkungen der Temporären Nutzungseinschränkung auf die Nutzer des P+R-Platzes

Bisher steht nicht fest, ob der Haltepunkt während der Streckensperrung von einem Schienenersatzverkehr angefahren wird und somit auch während Umnutzung der P+R-Parkplatz als BE-Fläche ein unveränderter Bedarf an Parkflächen besteht, der dann nicht gedeckt werden kann.

3. Dauerhafte Auswirkungen, siehe ebenfalls Punkt 7.3.4 des Erläuterungsberichtes

Zur dauerhaften Auswirkung auf das Flurstück 1923 werden keine konkreten Aussagen getroffen. Im Abschnitt zu den temporären Nutzungseinschränkungen findet sich der Hinweis, dass das Gelände im Endzustand gegenüber dem ursprünglichen Zustand „leicht verschoben“ wiederhergestellt wird. Art und Umfang werden nicht näher beschrieben. Es ist sicherzustellen, dass die dauerhaften baulichen Änderungen keine Reduzierung der Anzahl der Parkplätze zur Folge hat.

Dauerhafte Auswirkungen auf die SWBB (Pächterin) / Stadt BB (Verpächterin)

Die ursprüngliche Anzahl an Stellplätzen ist dauerhaft in mindestens der ursprünglichen Qualität

(Fahrbahnbreite, Rangierflächen, Fahrbahnbeläge, Beschattung durch Bäume) zu erhalten. Die Fläche kann weiterhin ohne Nutzungseinschränkungen gepachtet/verpachtet werden.

Dauerhafte Auswirkungen auf die Nutzer des P+R-Platzes:

Die ursprüngliche Anzahl an Park-Stellplätzen ist dauerhaft in mindestens der ursprünglichen Qualität (Fahrbahnbreite, Rangierflächen, Fahrbahnbeläge, Beschattung durch Bäume) zu erhalten. Eine Reduzierung von Parkplätzen bei gleichzeitiger Verbesserung der Bahnanbindung ist zu vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Stadtwerke Böblingen

Sabine Kaebert

Einspruch zur Inanspruchnahme von Wald/Forstflächen, die sich im Eigentum der Stadt Böblingen befinden

Maßnahmen aus dem vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) zum Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 2 (PFA 2), DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH für die DB InfraGO AG geplanten Aus- und Neubaustrecke der Gäubahn Nord (ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH, Abschnitt Nord), die in Waldflächen der Stadt Böblingen eingreifen oder auf diesen umgesetzt oder ausgeglichen werden, sind mit der Stadtverwaltung Böblingen abzustimmen und zwingend in enger Zusammenarbeit mit einer Umweltbaubegleitung auszuführen. Zusammenarbeit und Abläufe hierzu sind unklar, wir erwarten hier eine Nachbesserung.

Können Eingriffe in das städtische Wirtschaftsgut Wald nicht verhindert werden, fordern wir einen kontinuierlichen Einsatz einer unabhängigen Ökologischen Baubegleitung bei Planung und Umsetzung der Baumaßnahme.

Nach Abschluss von Maßnahmen und Eingriffen ist in vom Verursacher beanspruchten Flächen und dem angrenzenden Umfeld der vor den Maßnahmen vorgefundene natürliche/naturnahe Zustand wiederherzustellen. Wurde Boden in Anspruch genommen ist dieser zu lockern und zu belüften. Pflanzungen sind nur in Absprache mit der Stadtverwaltung durchzuführen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die auf Eigentumsflächen der Stadt Böblingen umgesetzt werden, sind für die Dauer des Eingriffs zu pflegen und zu unterhalten. Die Finanzierung von Fertigstellungs-, Entwicklungs- sowie Erhaltungspflege bei wiederhergestellten ehemaligen Eingriffsflächen und von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist durch den Verursacher zu gewährleisten.

Detaillierte Daten und Informationen zu Lage und Ausdehnung von für die Umsetzung von Maßnahmen benötigten Waldflächen (z.B. Baustraßen, Baueinrichtungsflächen) sind nachzureichen.

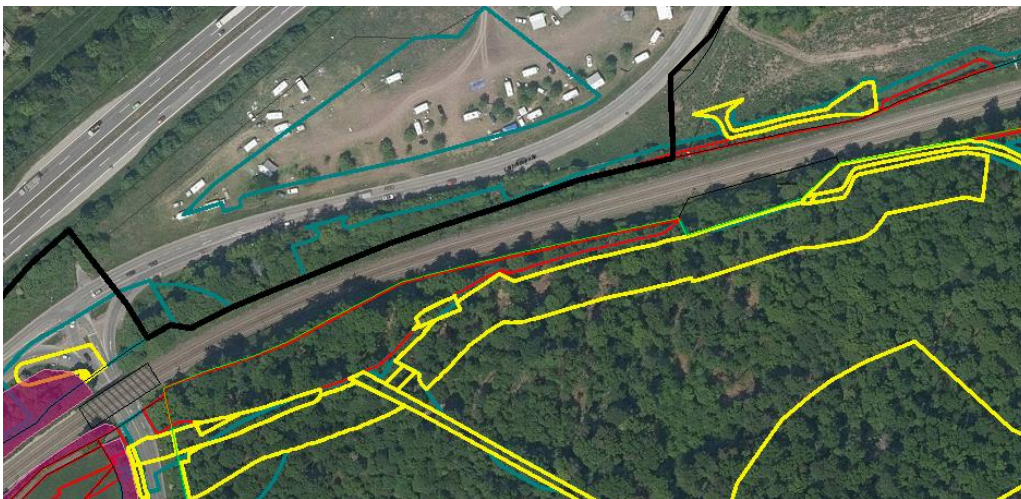
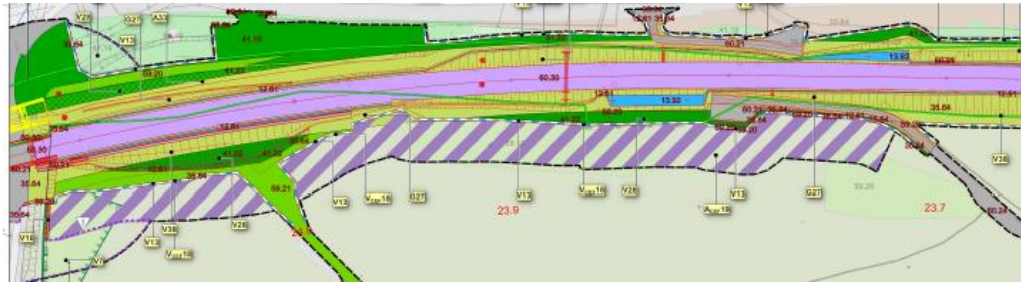
Die aufgeführten geplanten Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen nehmen Eigentum der Stadt Böblingen in Anspruch, das als kommunaler Wald ausgewiesen und dem Wirtschaftsgut Wald zuzuordnen ist. Die Inanspruchnahme durch die angegebenen Maßnahmen auf städtischen Flächen wurde im Vorfeld nicht mit uns als Eigentümerin Stadt Böblingen abgestimmt. Wir fordern hier nachzubessern, eine Abstimmung mit uns nachzuholen und uns im Rahmen der Planung und Umsetzung der genannten Maßnahmen zu beteiligen.

Die betroffenen Waldflächen sind Bestandteil der nachhaltigen Forstwirtschaft der Stadt Böblingen und tragen zur Deckung des Holzbedarfs sowie zur Einnahmenerzielung bei. Der geplante Eingriff in städtische Flächen würde zu einem dauerhaften Verlust von Ertragsflächen führen, dies kann von uns nicht akzeptiert werden.

Zu Maßnahme Nr.: ACEF 19

Betrifft städtisches Flurstück: 5763/3

Dingliche Sicherung, Habitataufwertung für Haselmäuse, Ausgleich für Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus durch Installation von Haselmauskästen und Anlage von Totholzhaufen



Die Maßnahme Nr.: ACEF 19 nimmt Eigentum der Stadt Böblingen in Anspruch, das als kommunaler Wald ausgewiesen und dem Wirtschaftsgut Wald zuzuordnen ist. Die Inanspruchnahme durch die angegebenen Maßnahmen auf städtischer Fläche wurde im Vorfeld nicht mit der Stadt Böblingen abgestimmt. Wir fordern hier nachzubessern, eine Abstimmung mit uns nachzuholen und uns im Rahmen der Planung und Umsetzung der genannten Maßnahme zu beteiligen.

Zu Maßnahme Nr.: ACEF 25

Betrifft städtisches Flurstück: 5763/3

Dingliche Sicherung, Habitataufwertung für den Waldlaubsäger durch Entfernung der Strauchschicht in mittelalten Waldbeständen mit geschlossenem Kronendach.



Die Maßnahme Nr.: ACEF 25 nimmt Eigentum der Stadt Böblingen in Anspruch, das als kommunaler Wald ausgewiesen und dem Wirtschaftsgut Wald zuzuordnen ist. Die Inanspruchnahme durch die angegebenen Maßnahmen auf städtischer Fläche wurde im Vorfeld nicht mit der Stadt Böblingen abgestimmt. Wir fordern hier nachzubessern, eine Abstimmung mit uns nachzuholen und uns im Rahmen der Planung und Umsetzung der genannten Maßnahme zu beteiligen.

Zu Maßnahmen Nr.: ACEF 22, ACEF 23,

Betrifft städtisches Flurstück: 5766

dingliche Sicherung, Installation von Fledermauskästen, Nutzungsverzicht im Altholzbestand



Die Stadt Böblingen behält sich vor, im weiteren Verfahren ergänzende Stellungnahmen abzugeben und geht von der Berücksichtigung der vorgebrachten Belange aus.