Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

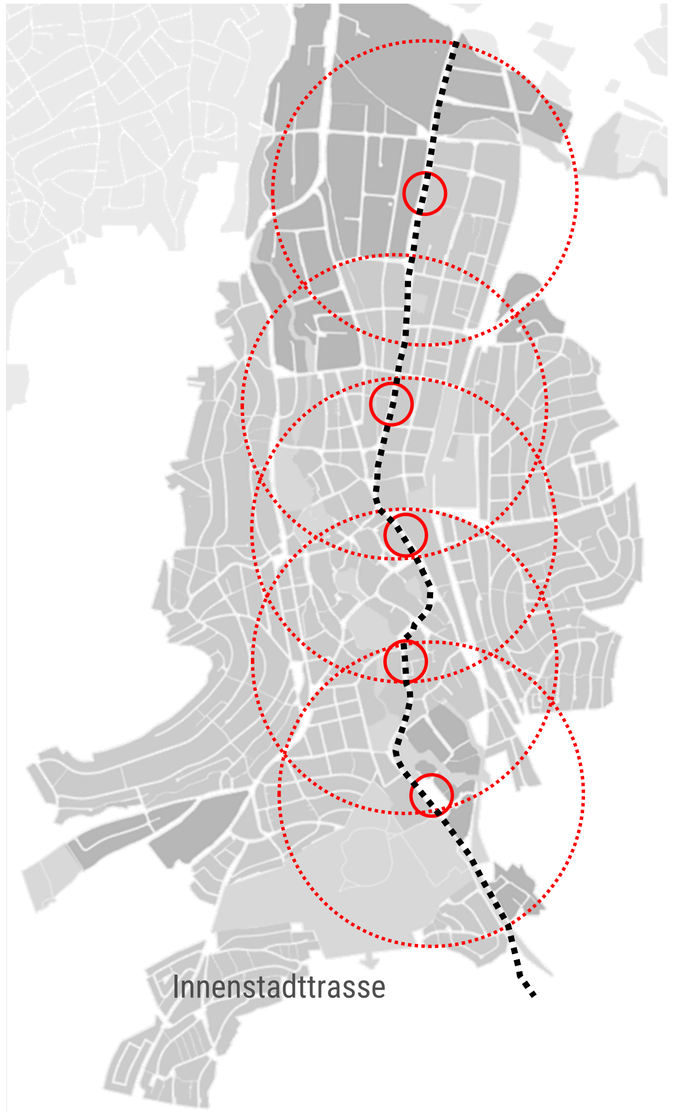
pfullingen

Anlage 4: Lagebild
Qualitative Merkmale und Kriterien

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild



Innenstadttrasse



Alte Bahntrasse

Stadtstrukturelle / stadtgestalterische Aspekte | **Haltestellen (Anzahl) / Trassenlagen**
5 Haltestellen im Stadtgebiet (MBS 2020: 6 Haltestellen)
80 m Länge mit jeweils 10 m Rampe und 55 cm Höhe
Mittelbahnsteig oder Seitenbahnsteig
Überschlägige Einzugsradien* = 600 m
MobiKo – Haushaltsbefragung 65 % würden maximal 500 m zur nächsten Haltestelle laufen

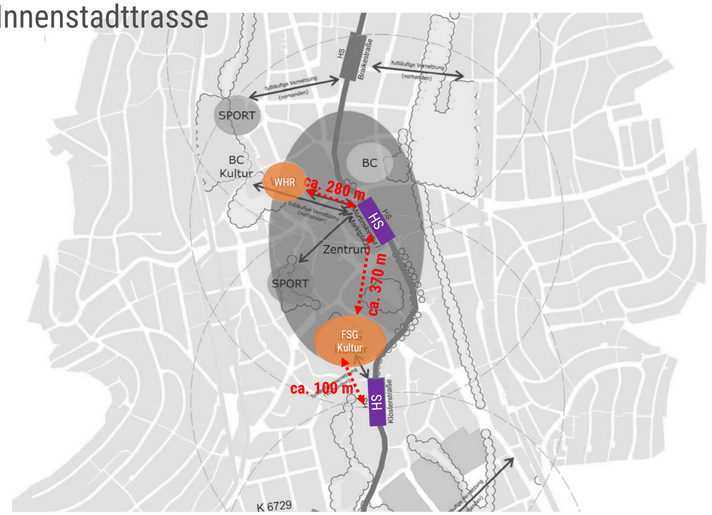
*Angaben durch Ramboll

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

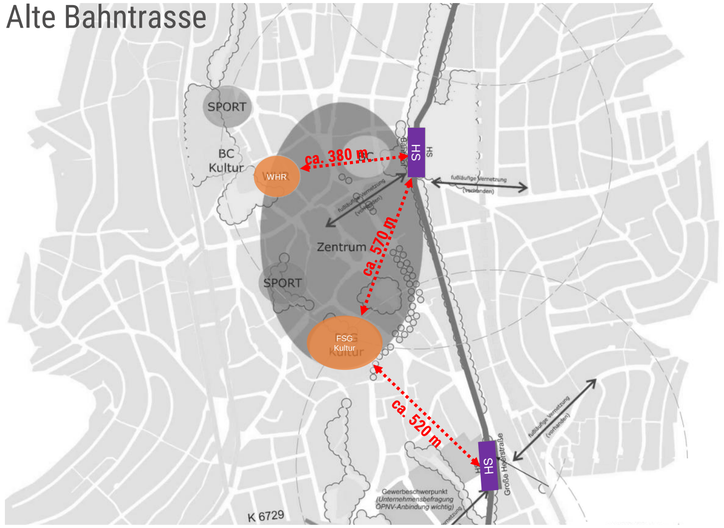
pfullingen

Lagebild

Innenstadttrasse



Alte Bahntrasse



Stadtstrukturelle / stadtgestalterische Aspekte | **Schullandschaft**

- Die weiterführenden Schulen (FSG / WHR / SBBZ) befinden sich im Zentrum / Innenstadt.
- Im Schuljahr 2024/2025 sind auf dem FSG (725 S), WHR (798 S) und SBBZ (75 S) insgesamt 1.598 SchülerInnen (S).
- Davon sind 614 auswärtige SchülerInnen, das entspricht einem Anteil von 38 % aller SchülerInnen der weiterführenden Schulen.

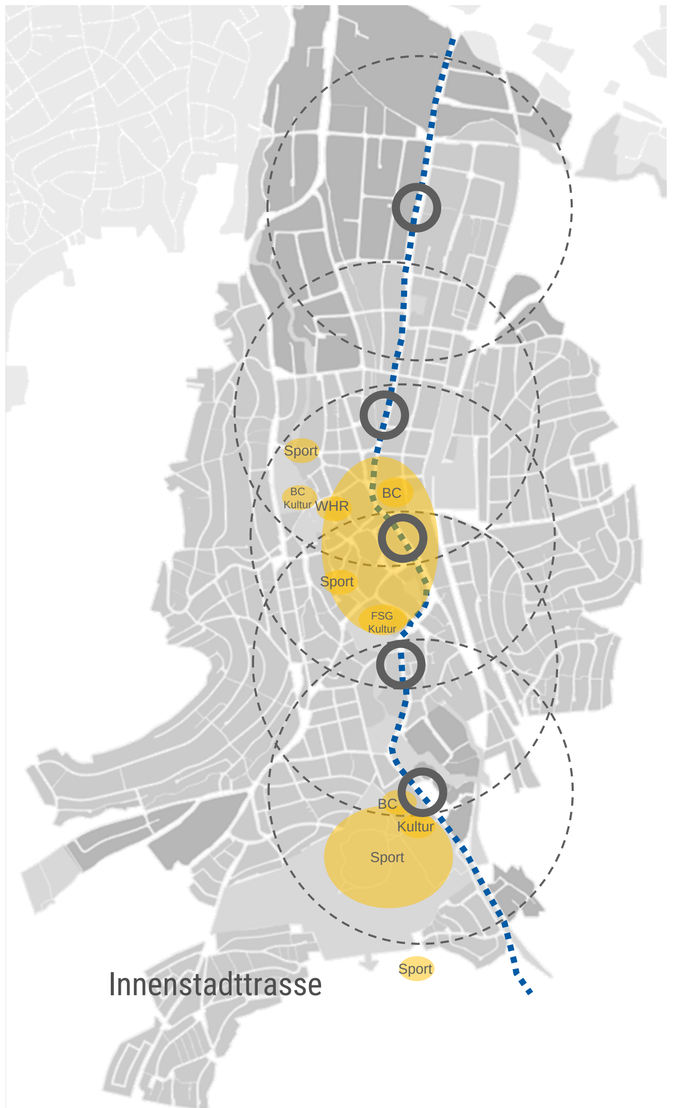
Schuljahr 2024/2025	Gesamt	FSG	WHR	SBBZ
Insgesamt	1.598	725	798	75
Pfullingen	984	470	478	36
Lichtenstein	311	142	150	19
Engstingen	20	12	0	0
Reutlingen	44	10	33	1
Eningen	88	2	83	3
Sonnenbühl	137	81	50	6
Andere	14	8	4	2

Schüler aus Pfullingen, sowie auswärtige Schüler aus Sonnenbühl, Lichtenstein, Reutlingen und Eningen u. A. nutzen bereits heute den ÖPNV.
→ Pfullingen profitiert als regional bedeutsamer Schulstandort.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild



Innenstadttrasse



Alte Bahntrasse

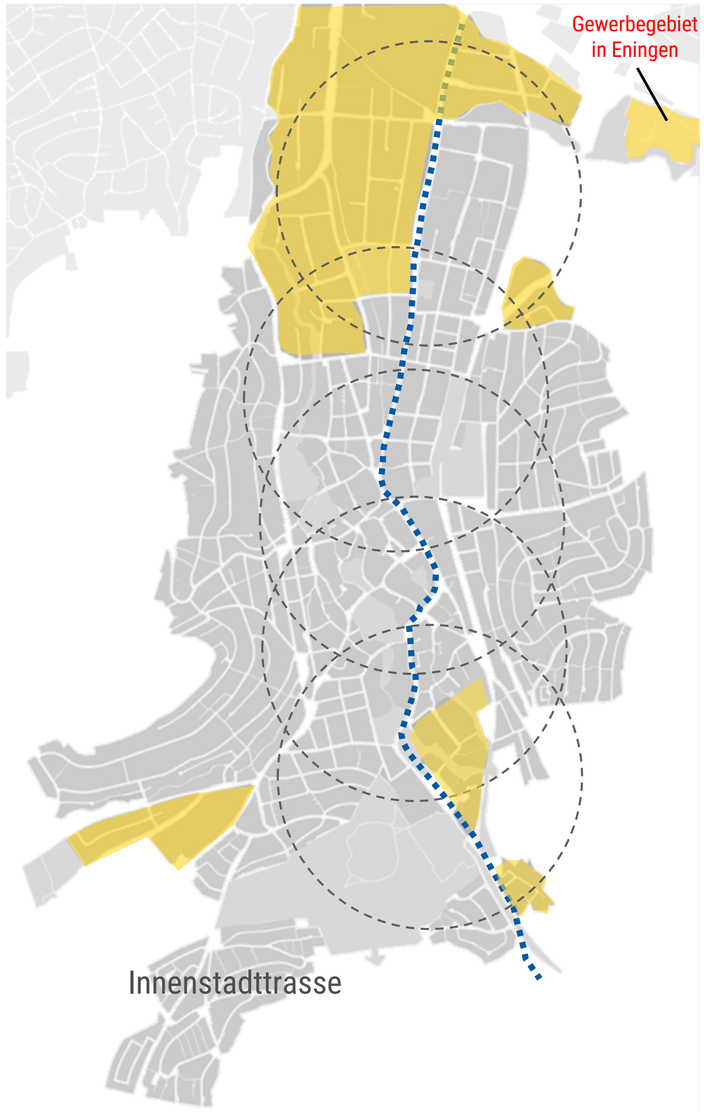
Stadtstrukturelle / stadtgestalterische Aspekte | **Zentrum / Kultur / Sport**

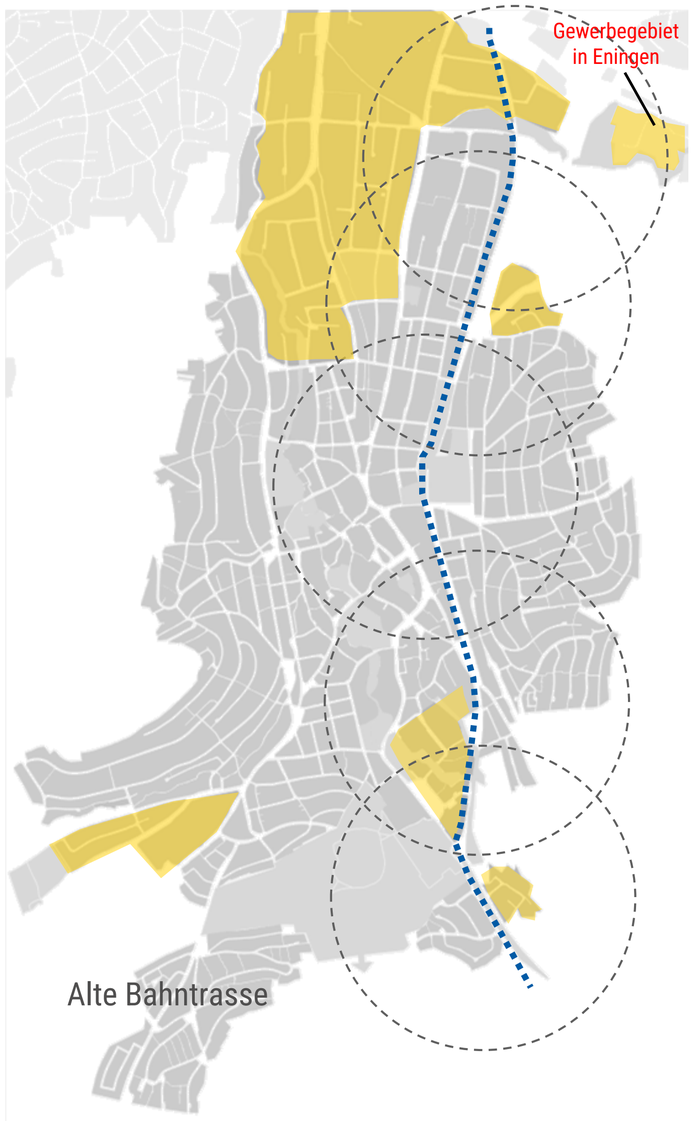
Stätten des Konsums, der Kultur und des Sports sind potenzielle Ziele von Nutzern der Regionalstadtbahn.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild



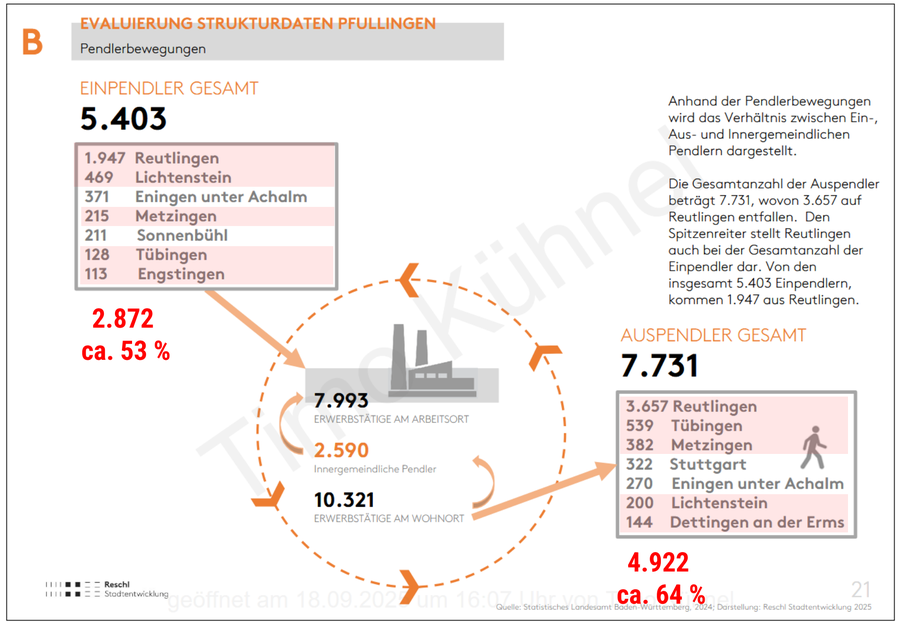


Stadtstrukturelle / stadtgestalterische Aspekte | **Gewerbestandorte**

Ergebnis Unternehmensbefragung (04/2022):
Die **ortsansässigen Betriebe und Unternehmen** sehen die regionale Straßenverkehrsanbindung und die **Anbindung des ÖPNV als wichtigen Standortfaktor**.

Die Regional-Stadtbahn bietet den zahlreichen Pendlern die Chance weg vom MIV auf den ÖPNV umzusteigen

Die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte und somit die Standortvorteile sind abhängig von der Trassenlage

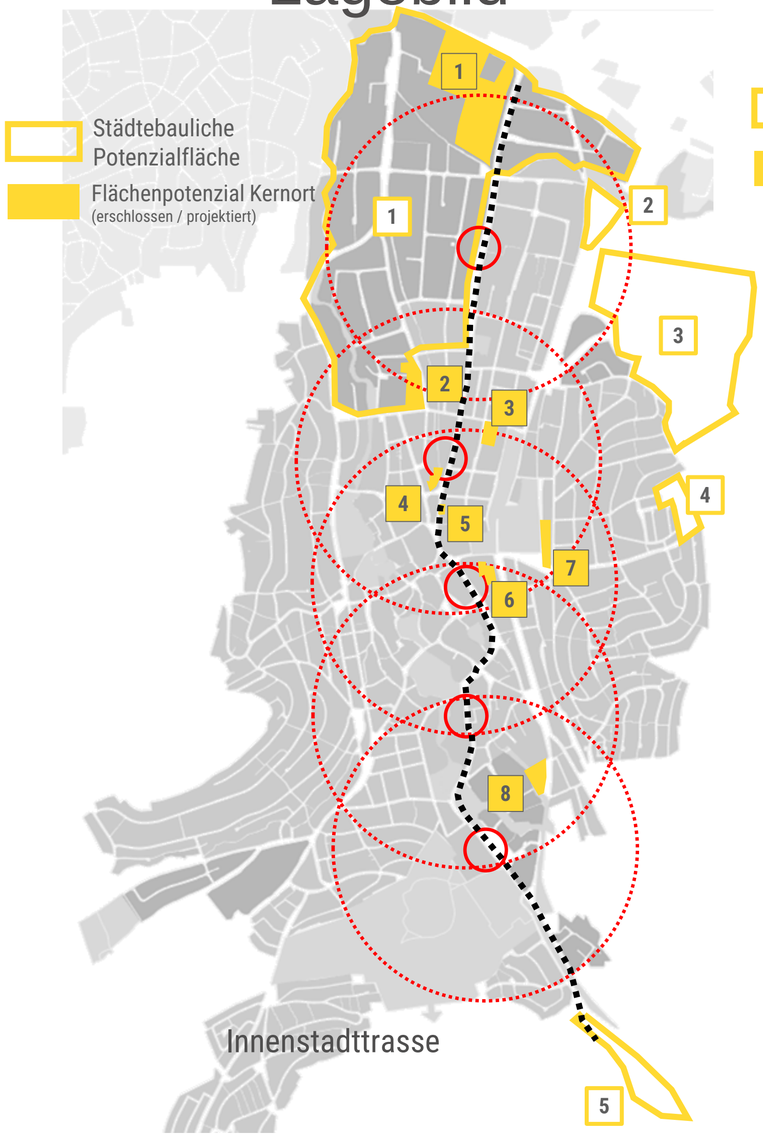


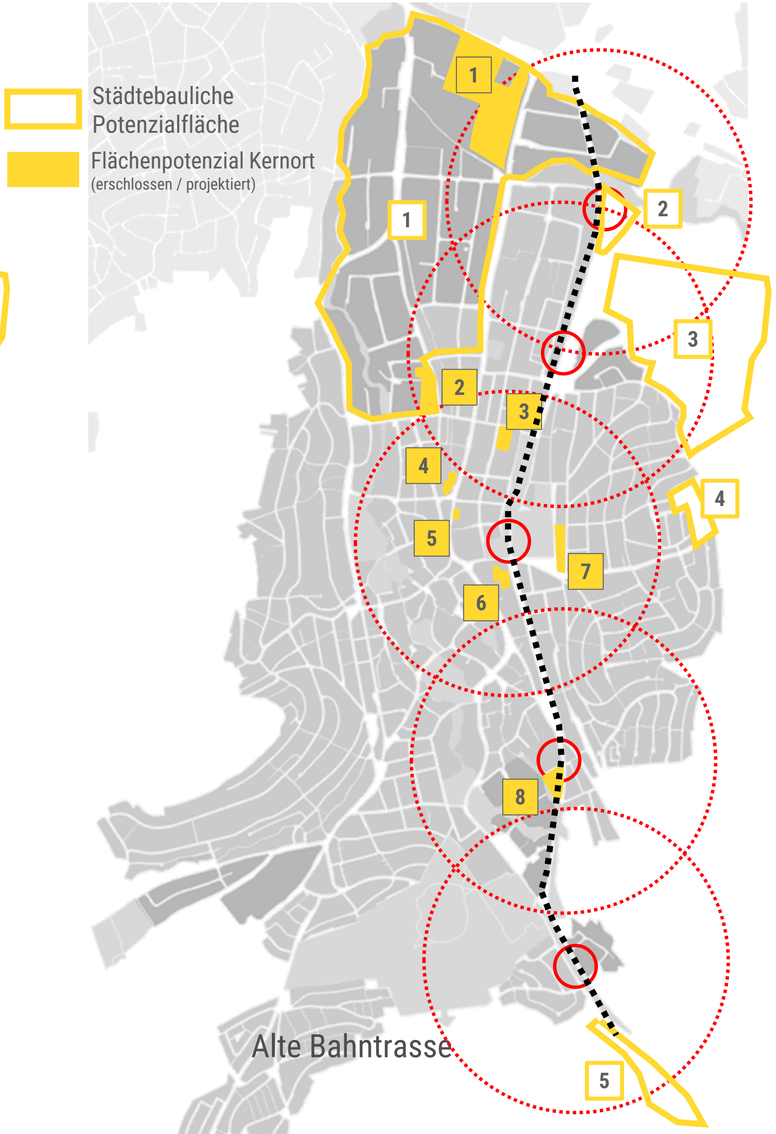
Tiefbauamt
geöffnet am 18.09.2025 um 16:07 Uhr von [illegible]

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild





Stadtstrukturelle / stadtgestalterische Aspekte | **Quartiersentwicklungen**

Die RSB ist auch bei anstehenden Siedlungs- und Quartiersentwicklungen von Bedeutung und zu berücksichtigen.

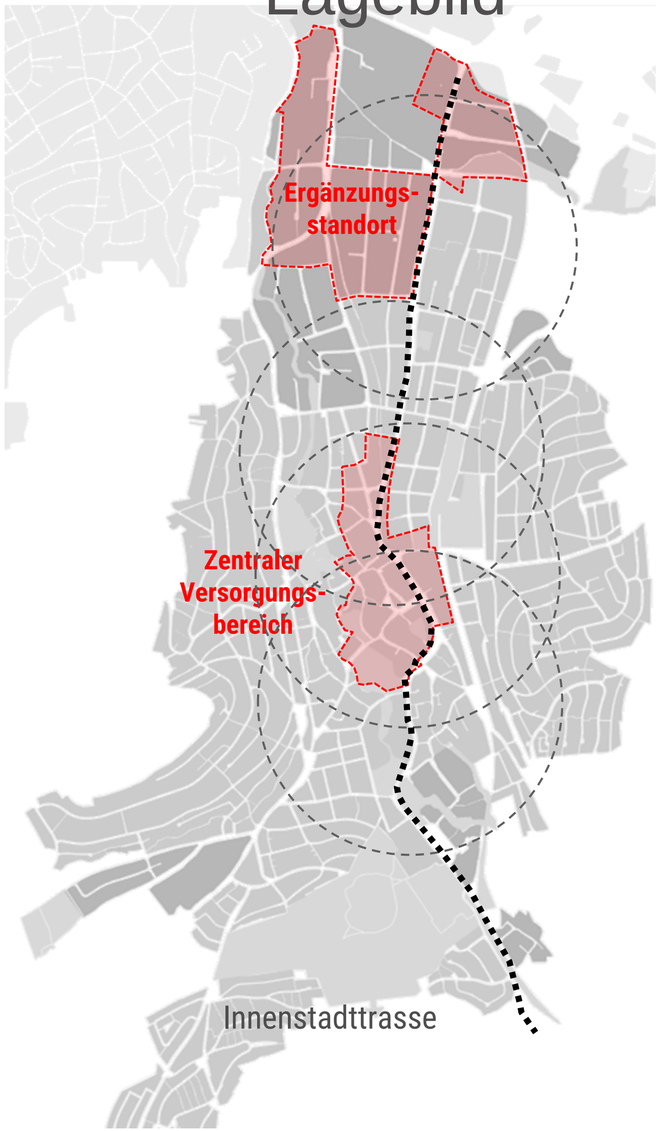
1	Pfullinger Tor
2	Schlayer
3	Blessing
4	Markt-/Kurzestr.
5	Marktstr 6-8
6	Bröcker-Areal
7	Achalmstr
8	BV Große Heerstr

1	GE Steinge
2	Arbach Quartier Süd
3	Galgenrain
4	Karlshöhe
5	Hortense

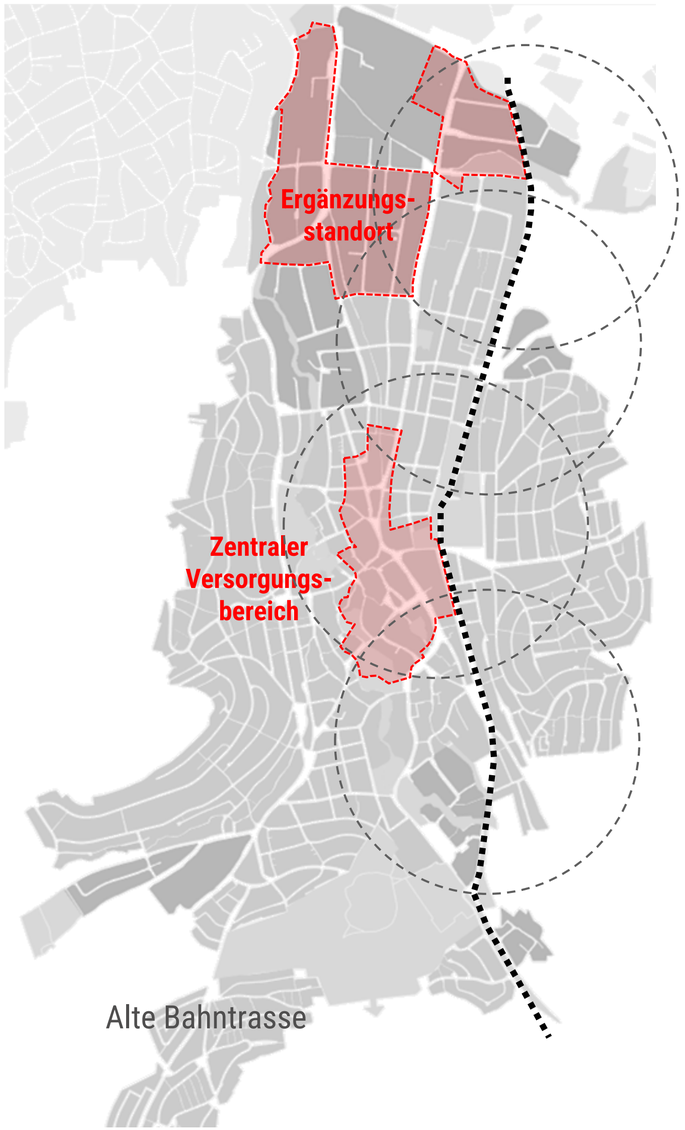
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild



Innenstadttrasse



Alte Bahntrasse

Stadtstrukturelle / stadtgestalterische Aspekte | Aufenthaltsqualität | **Zentren- und Märktekonzept**
Das vom **Regionalverband Neckar-Alb** im **Jahr 2018** verabschiedete **regionale Zentren- und Märktekonzept** verfolgt folgende **Ziele** der **regionalplanerischen Einzelhandelssteuerung** 1. eine möglichst **gut erreichbare Nahversorgung** für alle Gruppen der Bevölkerung, 2. der **Schutz und die Weiterentwicklung lebendiger Ortsmitten**.
Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit für Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie = **mehr Kunden und längere Verweildauer dadurch mehr Umsatz am Point of Sale**
Sanierung des öffentlichen Raums ist evtl. Anreiz für private Investitionen

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild



Innenstadttrasse



Alte Bahntrasse

23.10.2025

Grundstücksbelange

Grundsätzlich:
- Eingriffe in private und städtische Grundstücke sind zu vermeiden / zu minimieren.
- Die Erschließung von Grundstücken muss grundsätzlich weiterhin ermöglicht werden.

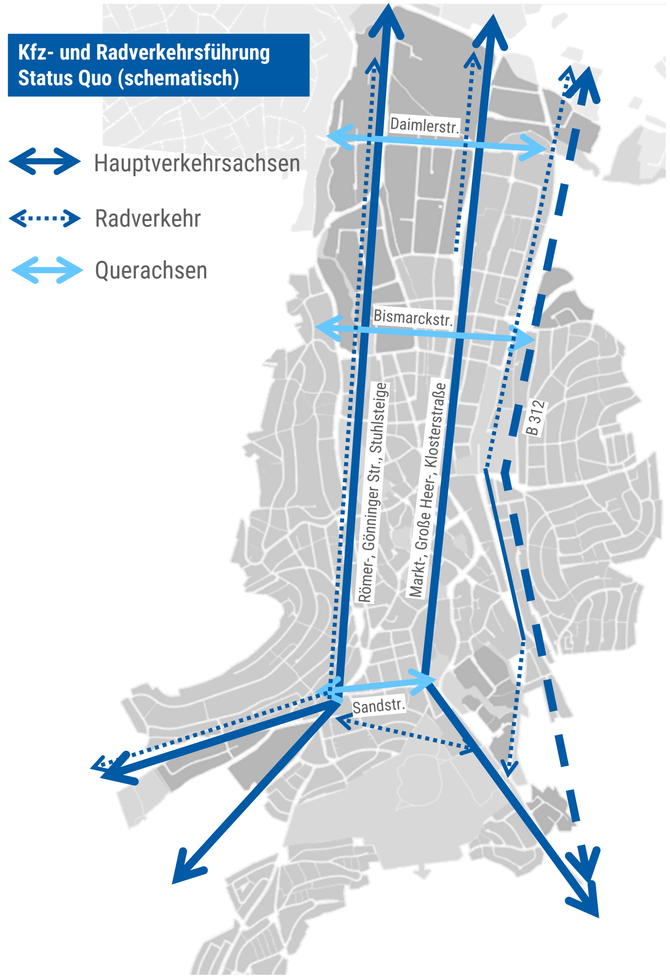
Alte Bahntrasse:
- Entlang der Alten Bahntrasse bestehen Nutzungsvereinbarungen mit angrenzenden Grundstückseigentümern:
  - Im Bereich „Arbach Quartier“ zur Erschließung
  - Im Bereich „Große Heerstraße“ zur Erweiterung des Gartens
  - Im Bereich „An der Urfall“ Grundstückszufahrtsrechte
- Beim städtischen Vorhaben „Große Heerstraße“ sind Eingriffe zu erwarten.

Innenstadttrasse:
- Im Bereich der Klosterstraße (Umfeld Sportplatz FSG) sind Grundstückseingriffe zu erwarten.
- Im Bereich Kurze Straße - städtisches Grundstück - sind Grundstückseingriffe zu erwarten (Kurvenradius).

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild



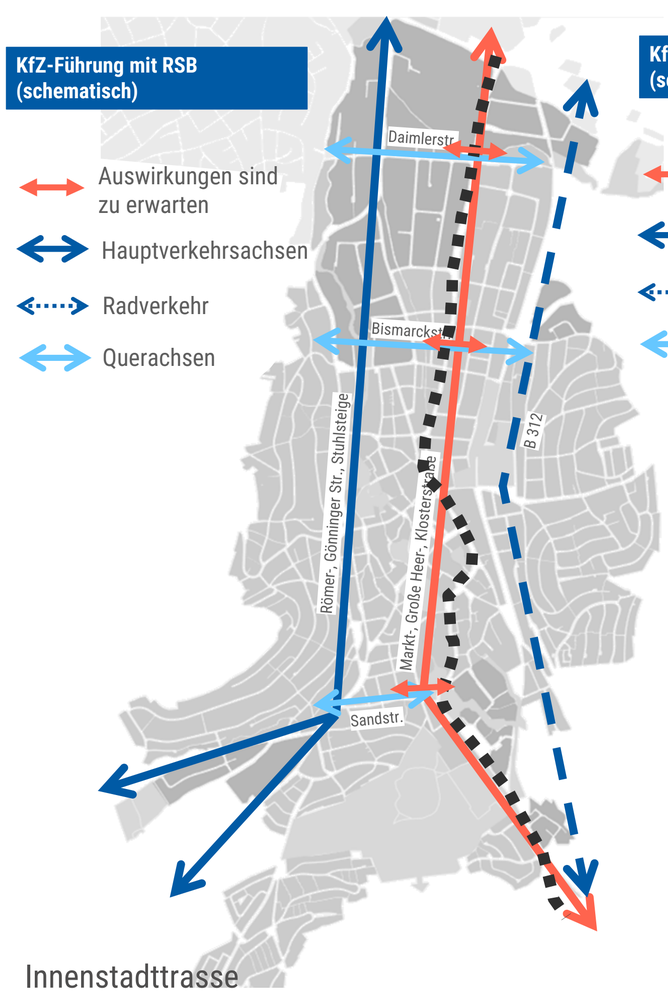
Verkehrliche Aspekte | **KfZ-Verkehr**
3 Hauptverkehrsachsen: - Römerstraße, Gönninger Straße, Stuhlsteige - Marktstraße, Große Heerstraße, Klosterstraße - B 312 Ursulabergtunnel
3 Querachsen in Ost-West-Richtung: - Daimlerstraße - Bismarckstraße - Sandstraße
Grundsätzlich: Eine **Reduzierung des MIV durch die RSB** ist zu erwarten (Quelle: Standardisierte Bewertung; 2019)

Verkehrliche Aspekte | **Radverkehr**
2 Hauptverkehrsachsen - Römerstraße, Gönninger Straße - Alte Bahntrasse
Querachsen in Ost-West-Richtung sind auszubauen (Mobilitätskonzept Pfullingen; 2025)
Die Alte Bahntrasse eignet sich als Radschnellweg (Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen, LK RT; 2019)
Die Alte Bahntrasse ist eine für Pendler bedeutsame Radwegeverbindung (Fortschreibung Radverkehrskonzept LK RT; 2025)
Optimierungs-/Verbesserungsbedarf der Radinfrastruktur im Stadtgebiet (Mobilitätskonzept Pfullingen; 2025)

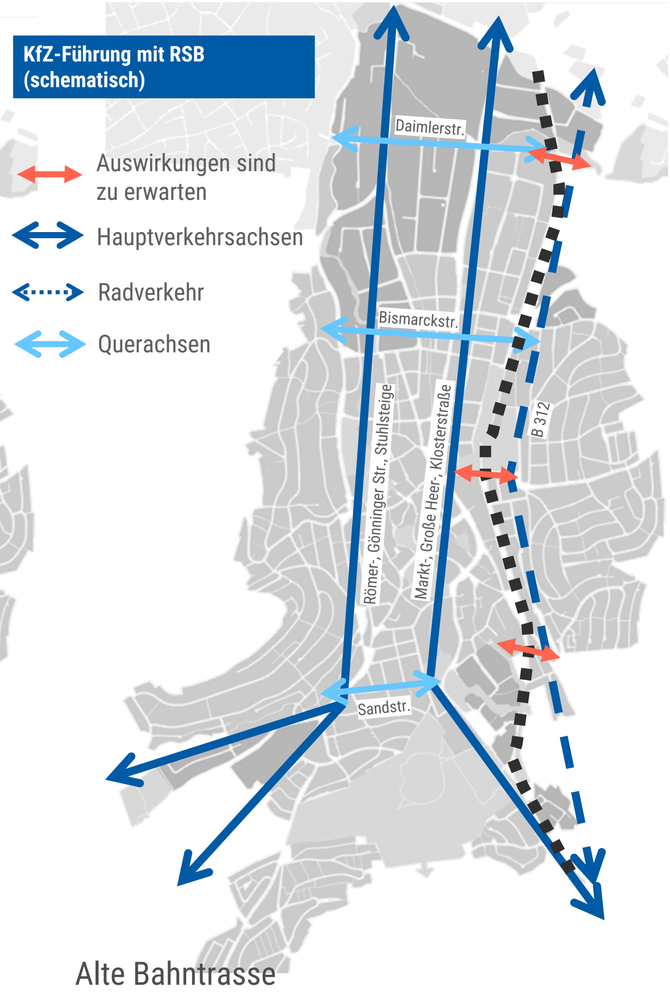
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild



Innenstadttrasse



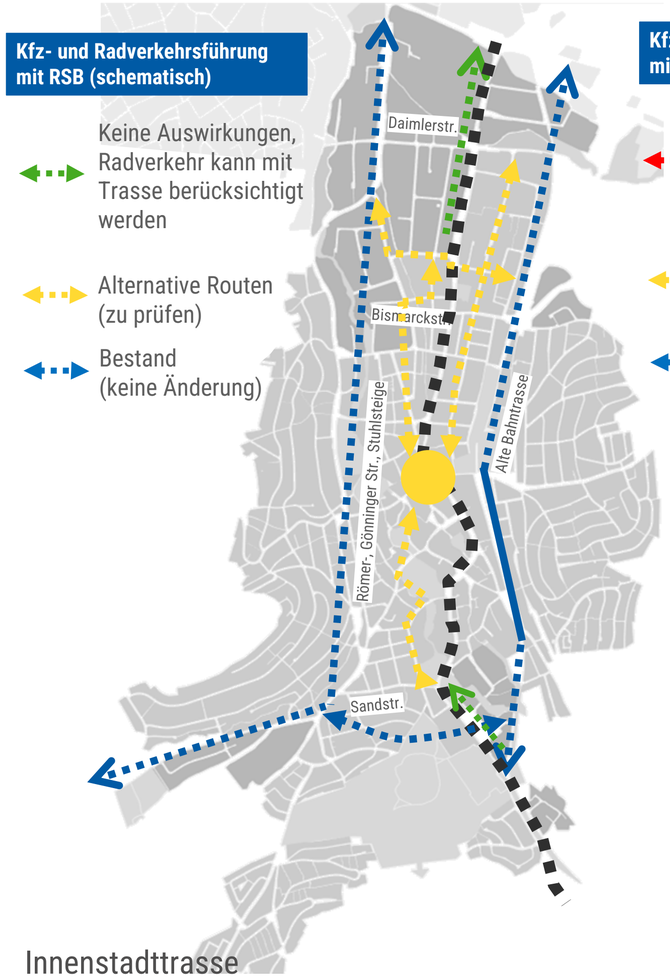
Alte Bahntrasse

Verkehrliche Aspekte | **KfZ-Verkehr**
Alte Bahntrasse: - Keine / unwesentlichen Veränderungen am bestehenden Verkehrsnetz erforderlich - Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit sind nicht zu erwarten - Übergangs-/Querungsbereiche (z. B. Schulstraße): Signalisierung, Bahnschranken oder Beschilderung ist im weiteren Verlauf zu klären (derzeit keine Aussagen von Seiten des ZVRSBNA)
Innenstadttrasse: - Veränderungen am bestehenden Straßenraum (Gliederung Spuren, etc.) werden erforderlich - Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit werden durch den ZVRSBNA geprüft - Übergangs-/Querungsbereiche werden signalisiert

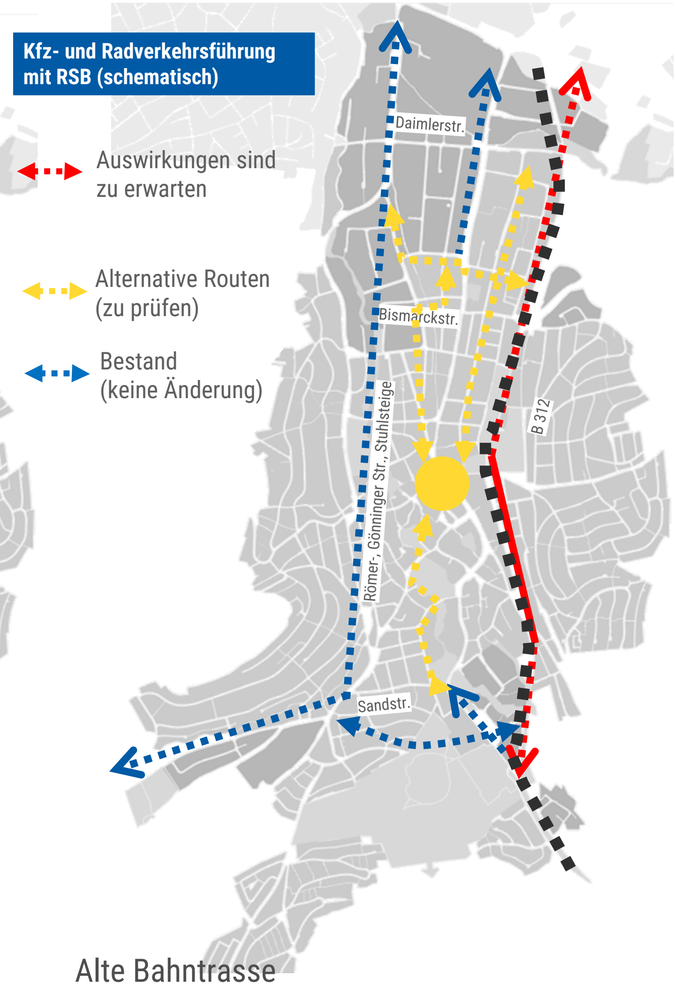
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild



Innenstadttrasse



Alte Bahntrasse

Verkehrliche Aspekte | **Radverkehr**

Alte Bahntrasse:

- Gemeinsamer Geh-/Radweg parallel zur Trasse überwiegend möglich.
- Im Bereich „Alter Bahnhof / Friedhof“ wird der Radverkehr über die Bahnhofstraße geführt.
- Kreuzungsfreie Geh-/Radwegeverbindung von Lichtenstein – Reutlingen nicht mehr vorhanden
- Innerstädtische Verbindungen sind zu optimieren.

Anmerkung: Der Radweg parallel zur Alten Bahntrasse kann nicht die Anforderungen eines Radschnellwegs erfüllen.

Innenstadttrasse:

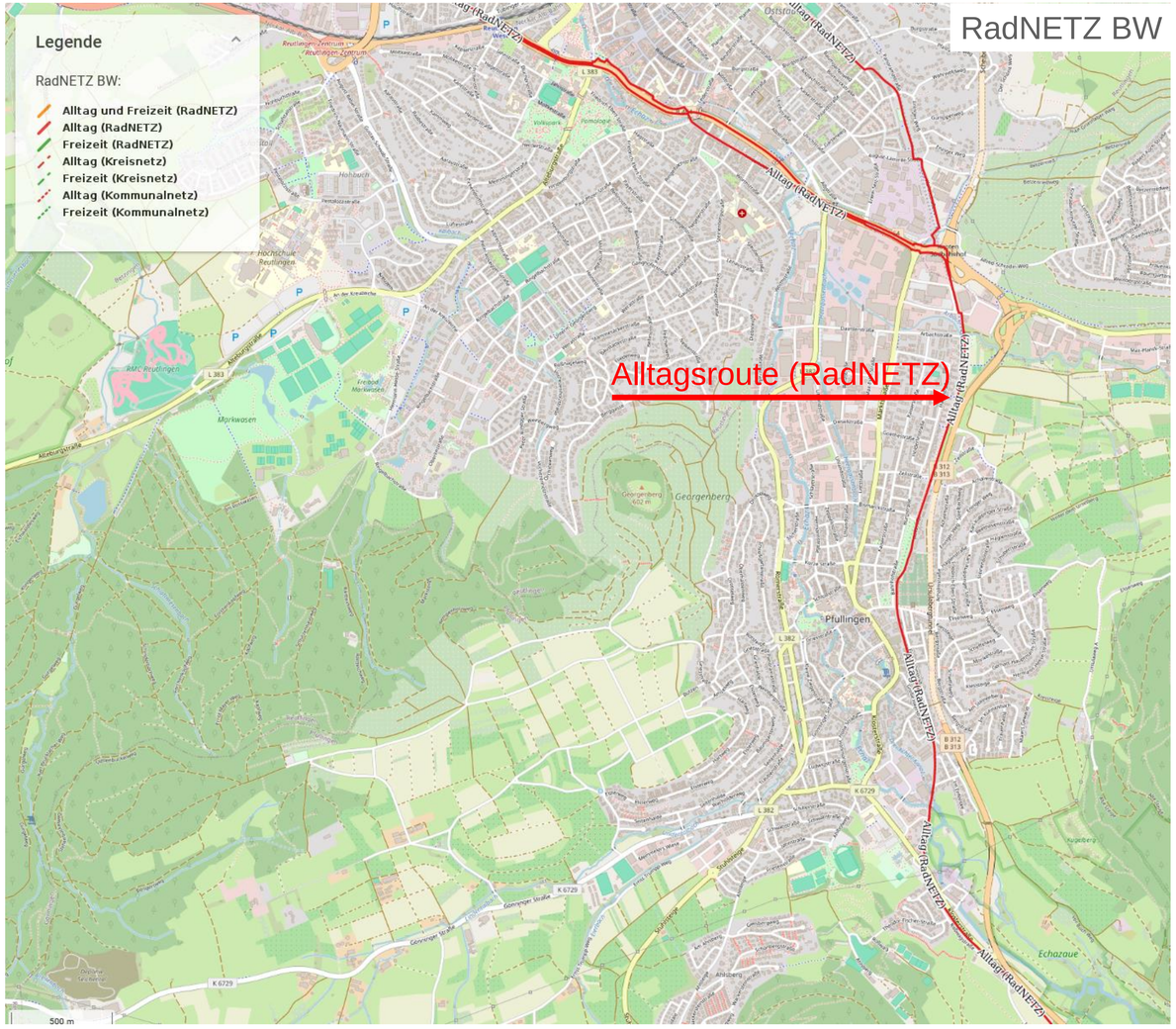
- Die in Teilbereichen vorhandenen Geh-/Radwege werden bei der Trassenplanung integriert.
- Die etablierte Nord-Süd-Verbindung wird nicht tangiert.
- Innerstädtische Verbindungen sind zu optimieren.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

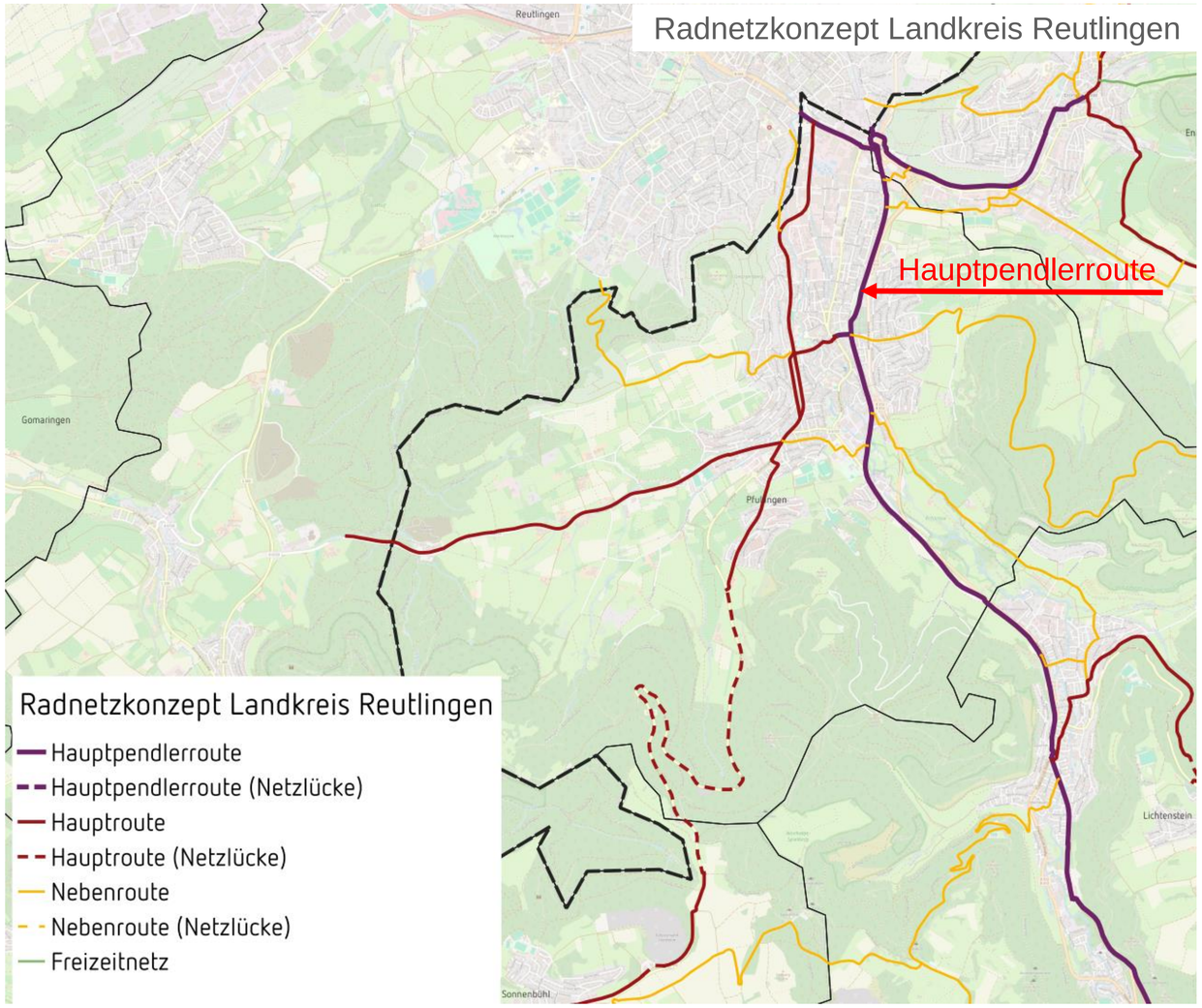
pfullingen

Lagebild – RadNETZ BW und Radnetzkonzept Landkreis Reutlingen

RadNETZ BW



Radnetzkonzept Landkreis Reutlingen

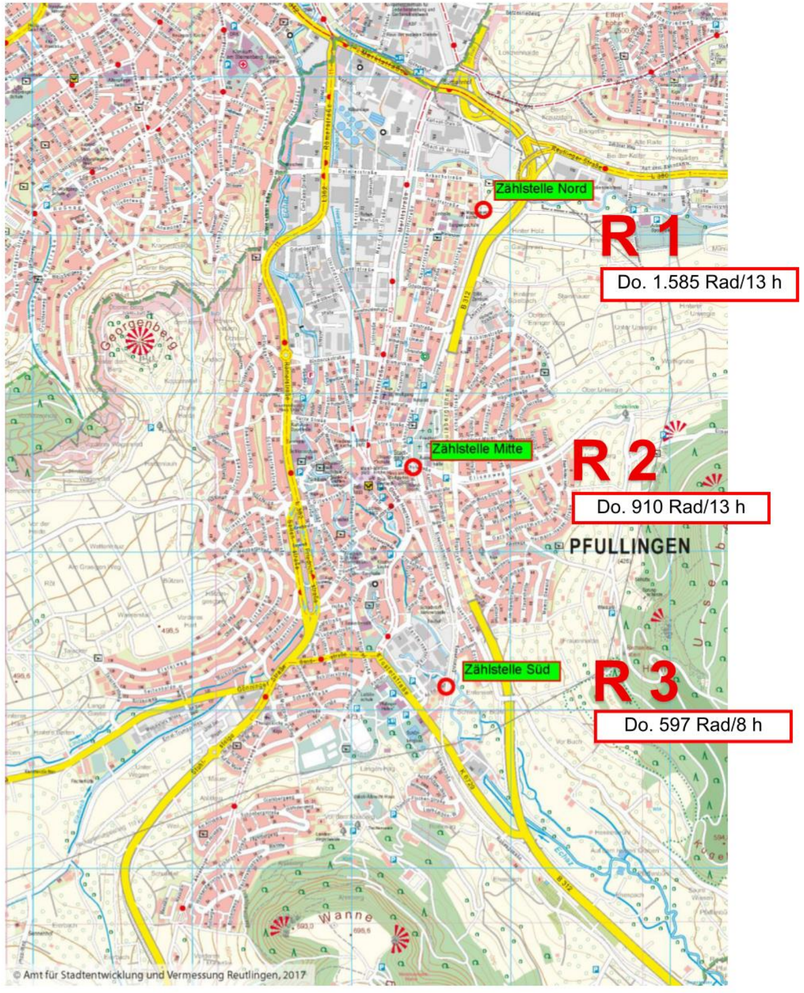


Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

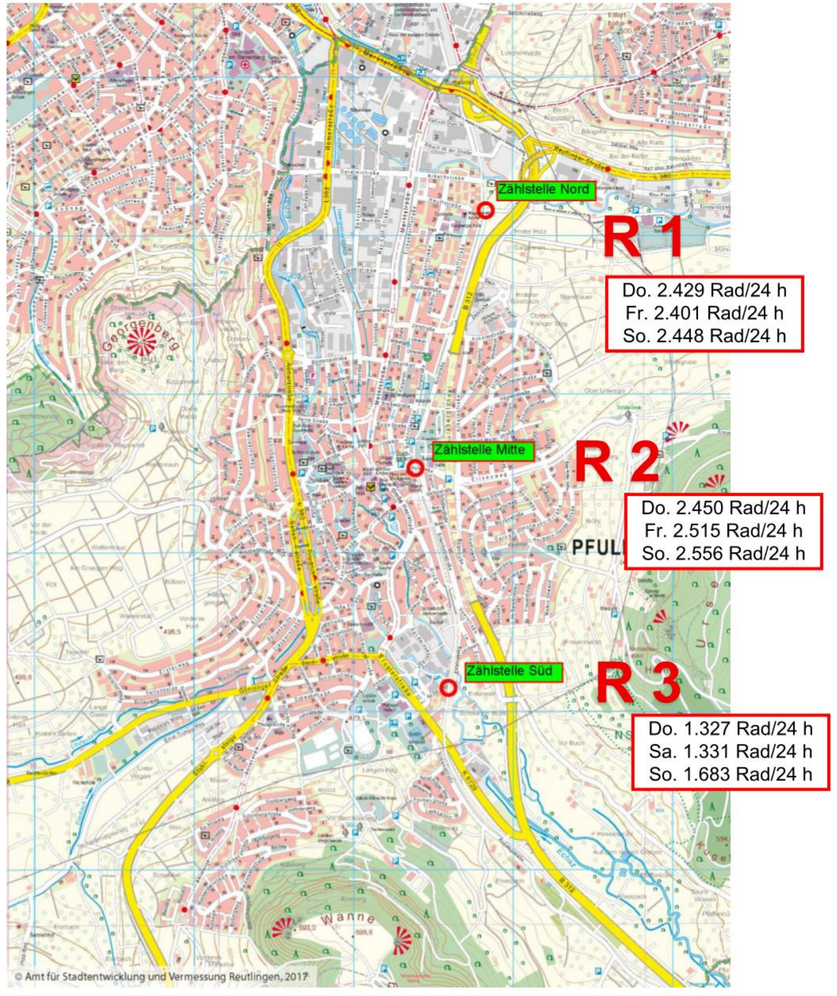
Lagebild – Radverkehrszählungen Stadt Pfullingen (2023 / 2025)

Mobilitätskonzept PFULLINGEN 2035
Radverkehrszählung, Donnerstag, den 23.06.2023
Zählzeitraum 6.00 - 19.00 Uhr (13 h)
Zählzeitraum 6.00 - 10.00 Uhr und 15.00 - 19.00 Uhr (8 h)



Ergebnisse Radverkehrszählung Pfullingen, Bahntrasse (A 6847)

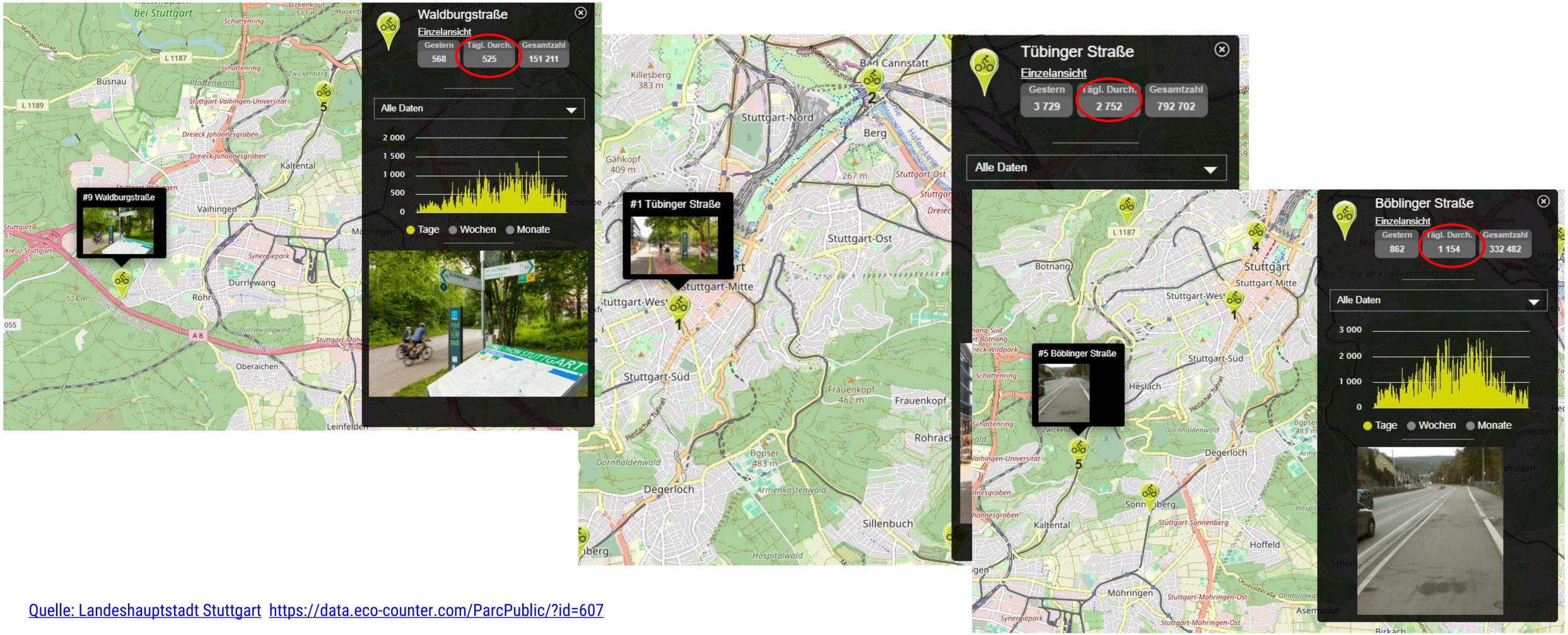
Zählzeitraum vom Mittwoch, den 09.07.2025 bis Dienstag, den 15.07.2025
jeweils von 0.00 bis 24 Uhr [Rad/24 h]



Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild - Radwege in Stuttgart

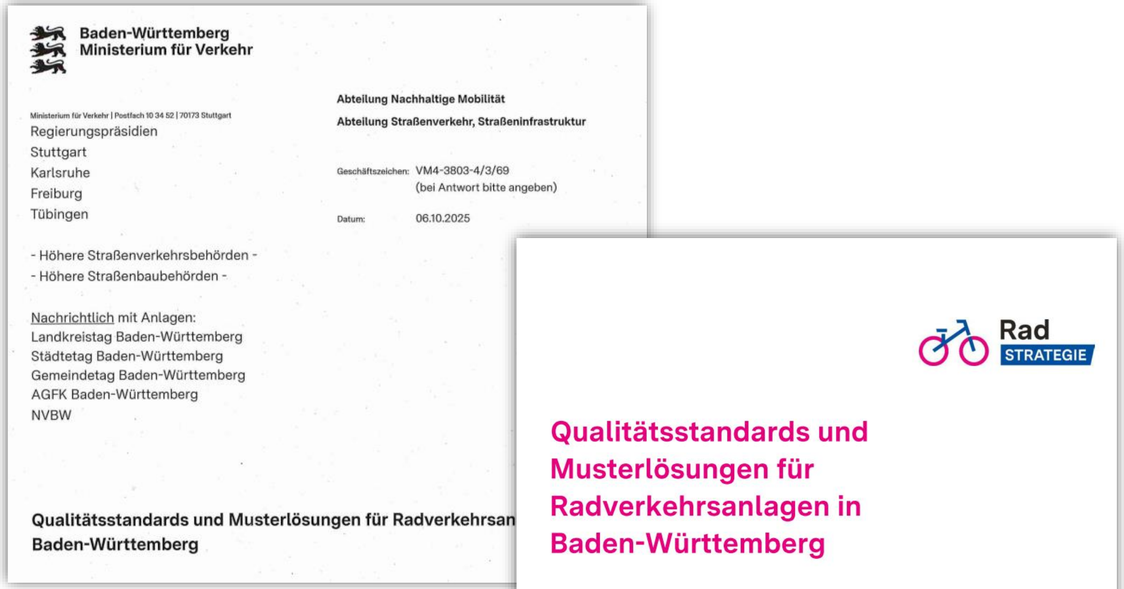


Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=607

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild – Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in BW



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70173 Stuttgart

Regierungspräsidien
Stuttgart
Karlsruhe
Freiburg
Tübingen

- Höhere Straßenverkehrsbehörden -
- Höhere Straßenbaubehörden -

Nachrichtlich mit Anlagen:
Landkreistag Baden-Württemberg
Städtetag Baden-Württemberg
Gemeindetag Baden-Württemberg
AGFK Baden-Württemberg
NVBW

Abteilung Nachhaltige Mobilität
Abteilung Straßenverkehr, Straßeninfrastruktur

Geschäftszeichen: VM4-3803-4/3/69
(bei Antwort bitte angeben)

Datum: 06.10.2025

Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsan
Baden-Württemberg

Rad STRATEGIE

Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg



Radvorrang-routenstandard	Radschnellver-bindungsstandard
Einsatz möglich auf Verbindungen mit einem Potenzial von 500 - 2.000 Radfahrten pro Tag auf dem überwiegenden Streckenanteil	Einsatz möglich auf Verbindungen (≥ 5 km) mit einem Potenzial von mind. 2.000 Radfahrten pro Tag auf dem überwiegenden Streckenanteil



Qualitätsstandards für den Radvorrangroutenstandard

Aufbau der Qualitätsstandards Radvorrangrouten

Führungsformen

Gemeinsame Geh- und Radwege mit Zweirichtungsverkehr, innerorts

Abmessung von gemeinsamen Geh- und Radwegen mit Zweirichtungsverkehr

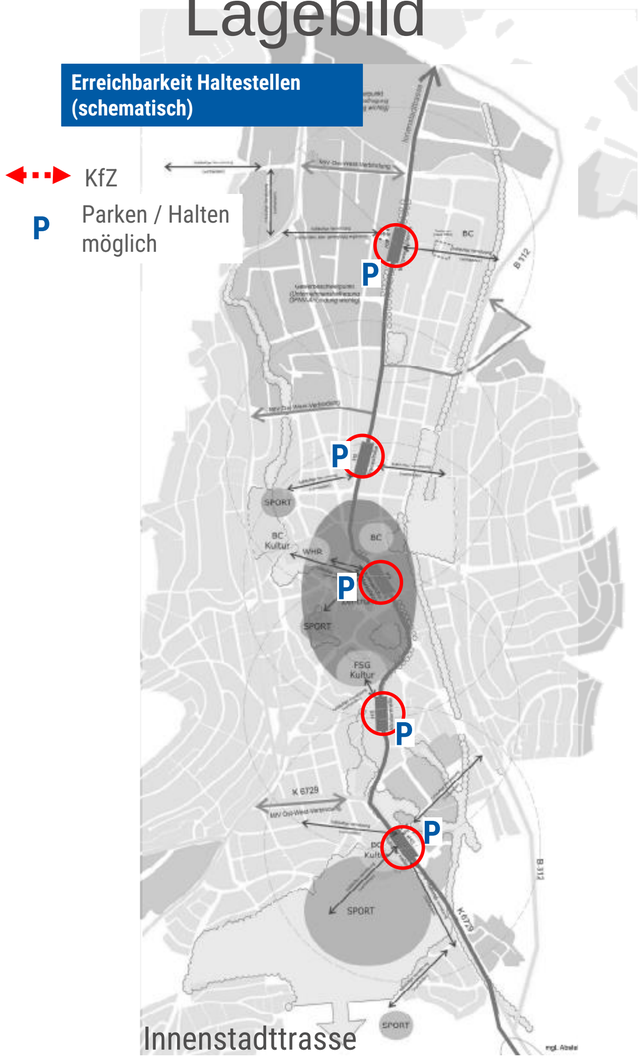
Radvorrangrouten-standard	*Anwendung nur im Ausnahmefall* bei geringem Fußverkehr ≥ 4,00 m bei ≤ ca. 40 zu Fuß Gehenden in der Spitzenstunde des Radverkehrs, zzgl. ggf. Sicherheitstrennstreifen

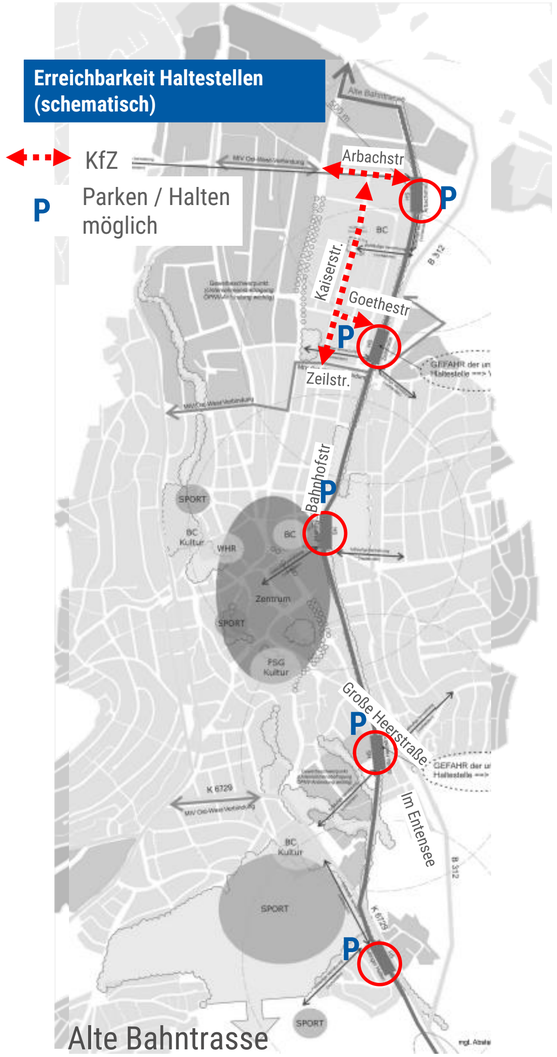
Quelle: Ministerium für Verkehr BW – 06.10.2025

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild





Verkehrliche Aspekte | **Kfz- und Fußverkehr – Erreichbarkeit Haltestellen / Mobilitätshubs**
Im näheren Umfeld (auch Seitenstraßen) der einzelnen Haltestellen besteht die Möglichkeit im Sinne des Kiss&Ride zu halten. Die fußläufige Entfernung zu den einzelnen Haltstellen variiert dabei.
Grundsätzlich sind im weiteren Prozess auf beiden Trassen funktionale Kiss&Ride-Plätze / Zonen und Mobilitätshubs zu prüfen und vorzusehen.
Bei Baumaßnahmen oder Sperrung der Trasse sind **Schienenersatzverkehre** erforderlich. Diese Bedarfshaltestellen/-punkte sind nahe der „eigentlichen Trasse“ zu führen.
Die östlichen und westlichen Siedlungsbereiche (Wohngebiete) sind mit einem geeigneten Zubringersystem an die Haltestellen anzubinden (=Bürgerbushaltestellen im Bereich der eigentlichen Haltestellen der RSB).
Die Touren der Müllfahrzeuge werden so geplant, dass keine Konflikte mit der Regional-Stadtbahn zu erwarten sind.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild



Innenstadttrasse



Alte Bahntrasse

Verkehrliche Aspekte | **Auswirkungen auf den ruhenden motorisierten Individualverkehr**

Alte Bahntrasse:

- Im Bereich Alter Bahnhof / Friedhof entfallen ca. 11 Parkplätze.

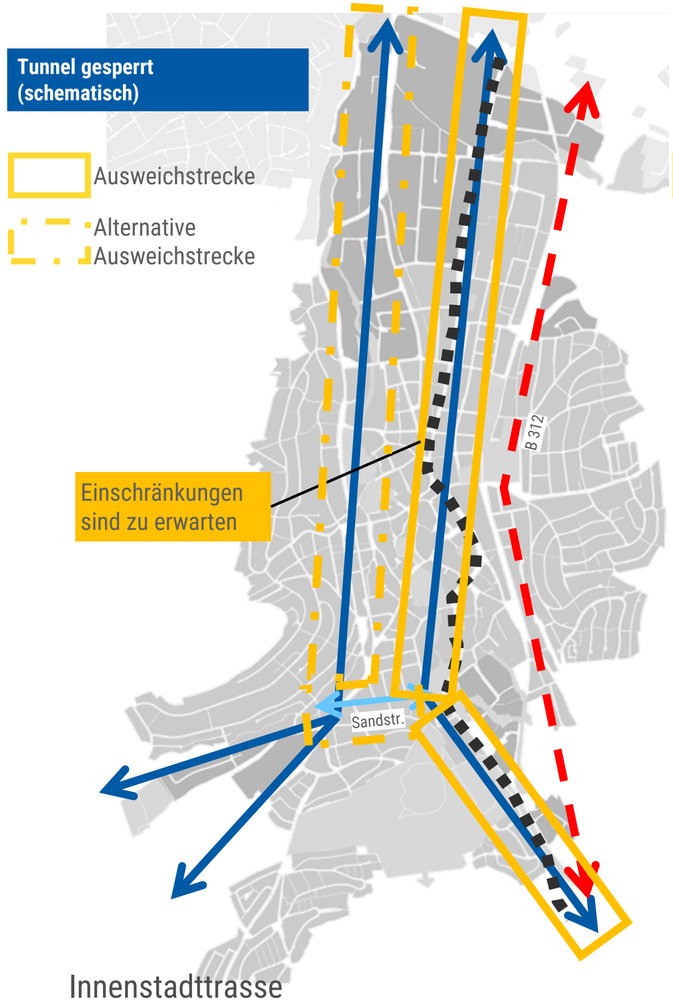
Innenstadttrasse:

- Im Bereich der Marktstraße, Lindenplatz und Klosterstraße werden ca. 140 Parkplätze entfallen.
- Erste Prüfungen deuten darauf hin, dass eine teilweise Kompensation der Stellplätze im öffentlichen Raum – vor allem im zentralen Bereich des Lindenplatzes – unter Berücksichtigung der Regelwerke möglich ist.
- In diesem Zusammenhang werden auch Lieferzonen / Liefer-Hubs mitgedacht.
- Weitere Parkplatzangebote können in Verbindung mit städtebaulichen Entwicklungen ermöglicht werden.

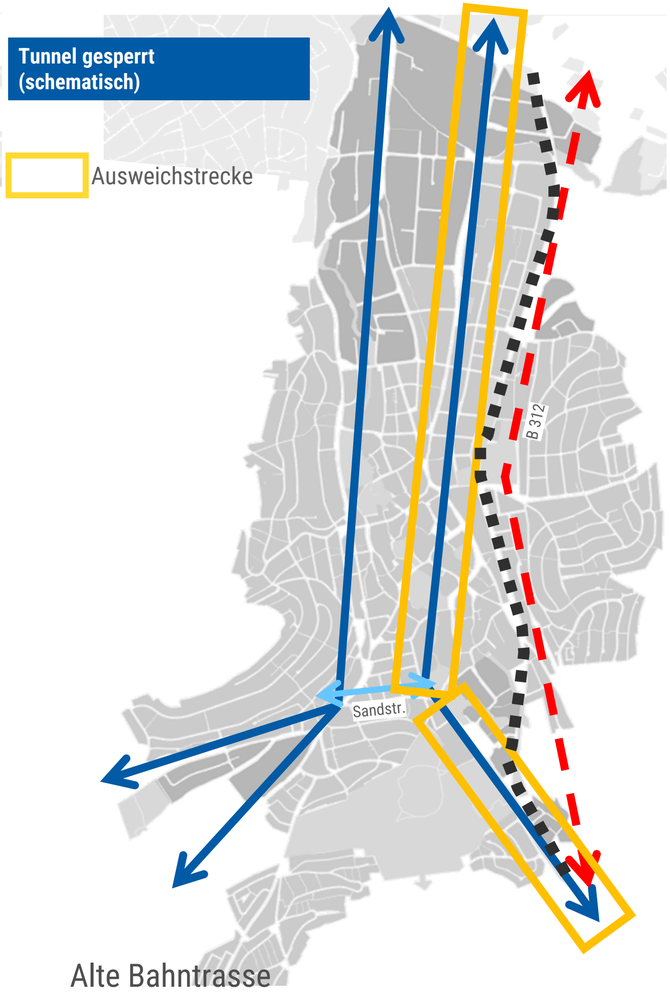
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild



Innenstadttrasse



Alte Bahntrasse

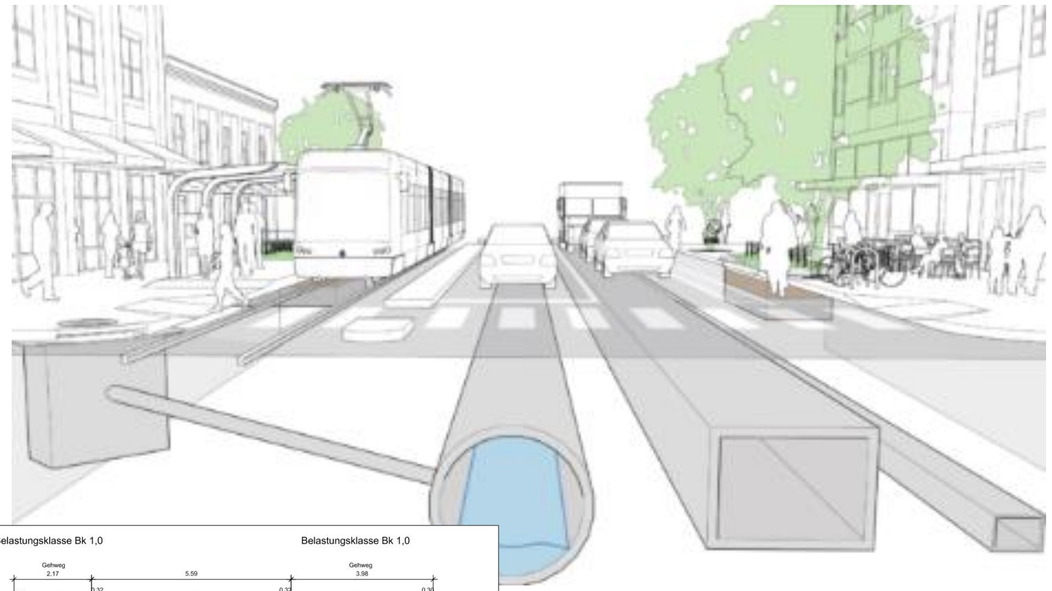
Verkehrliche Aspekte | **Sperrung Ursulabergtunnel**
rund 17 Ereignisse im Jahr führen zu einer temporären Tunnelsperrung
10 Ereignisse: planmäßige Wartungs- und Reinigungsarbeiten im April und Oktober, jeweils in der Zeit von 20 - 6 Uhr
3 Ereignisse: nicht planbare Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten, die stundenweise eine Tunnelsperrung erfordern
4 Ereignisse: nicht planbare Ereignisse wie Verkehrsunfälle, oder Detektionen über die Tunneltechnik (Brandmeldeanlage, Co^2-Grenzwert, Sichttrübung etc.), die eine kurzzeitige bis stundenweise Tunnelsperrung auslösen
Bei Tunnelsperrung wird der Verkehr über die Klosterstraße, Große Heerstraße und Marktstraße geleitet. Eine Alternativroute über Sand-, Friedrich-, Römerstraße ist zu prüfen (klassifiziertes Straßennetz)

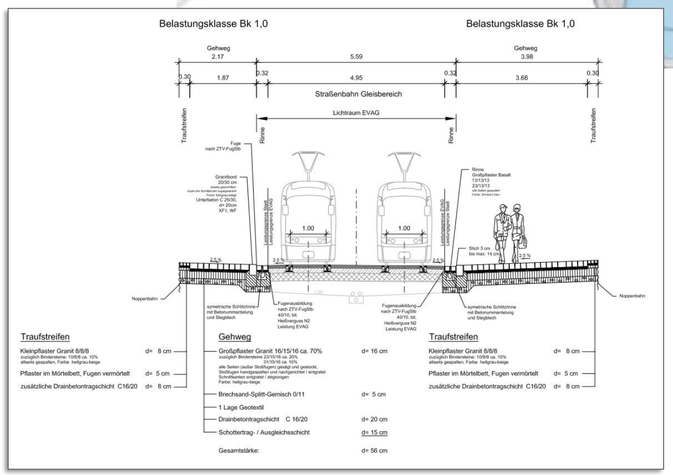
*Angaben durch LRA RT

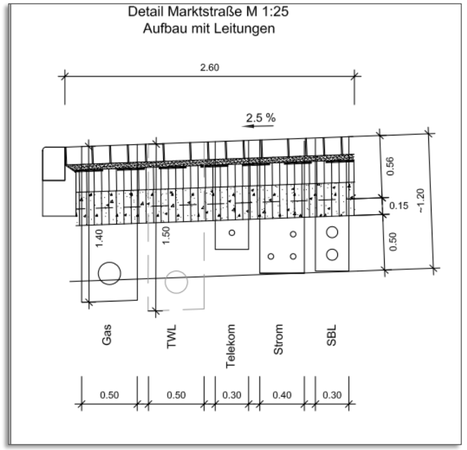
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild







Unterirdische Infrastruktur | **Kanäle / Leitungen**

Grundsätzlich:

- Kosten, die unmittelbar durch die RSB entstehen, sind kalkulatorisch dem Projekt zuzuordnen (Verursacherprinzip). Im Zuge der Planungsphase wird mit dem Fördermittelgeber erörtert und festgelegt, welche Kosten dies sind und gefördert werden.
- Dabei werden „Grenzen“ und Notwendigkeiten festgelegt. Im Falle von Leitungen werden sicherlich auch darüber hinaus Regelungen getroffen.

- Die Kosten für erforderliche Verlegungen werden durch den ZVRSBNA übernommen (Verursacherprinzip), abhängig von Alter und Zustand des Bauwerks.

- Mit der Baumaßnahme einhergehende Optimierungen von Kanälen (z. B. Aufdimensionierung) ist möglich. Die Mehrkosten sind durch die Stadt zu tragen.

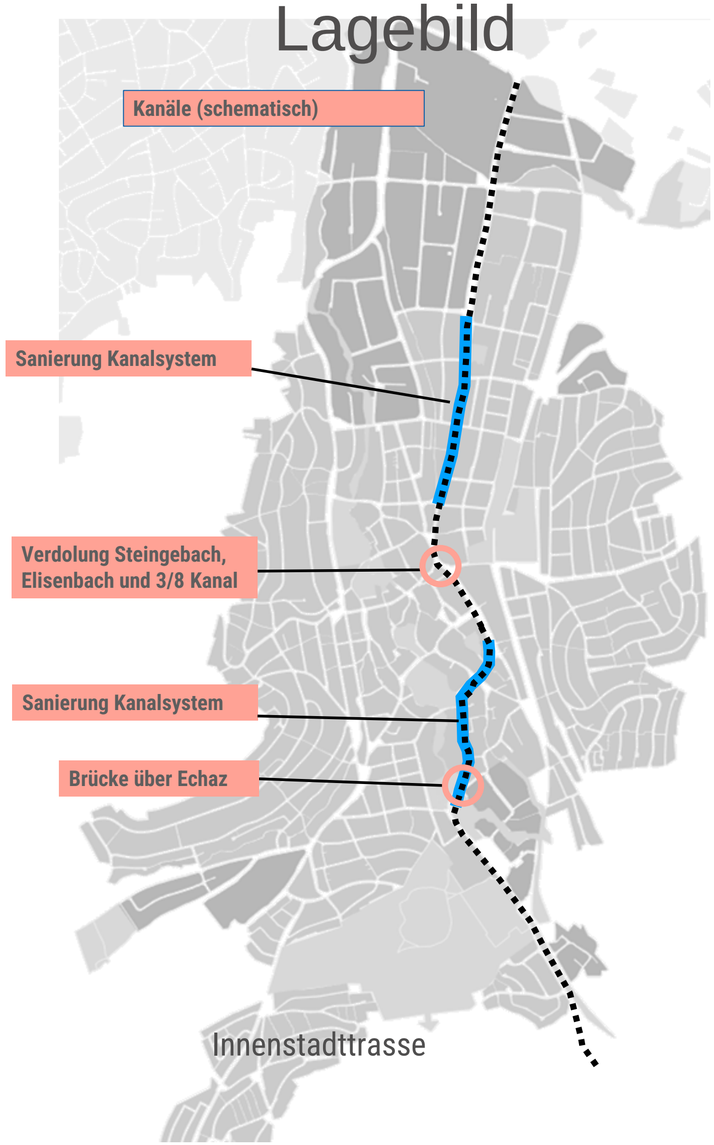
- Bei beiden Trassen ist auch der bereits begonnene Breitbandausbau von Relevanz.

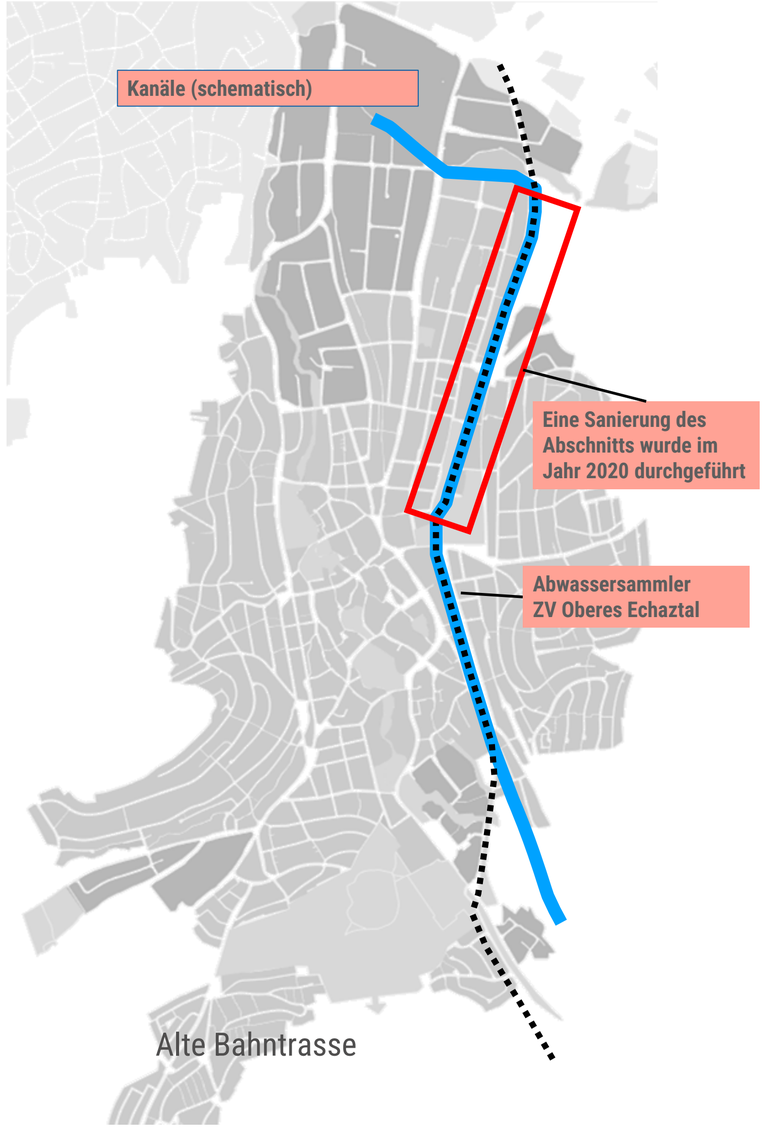
- Ebenso ist die kommunale Wärmeplanung zu berücksichtigen. Bei einer Realisierung können ggf. Synergieeffekte genutzt werden. Relevante Maßnahmen: *Machbarkeitsstudie zum Ausbau und Transformation der Wärmenetze, Transformationsplanung Wärmenetz „Kaiserstraße/Arbach“, Prüfung eines Wärmenetzes entlang der Regionalstadtbahntrasse.*

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild





Unterirdische Infrastruktur | **Kanäle**

Alte Bahntrasse:

- Abwassersammler des Zweckverbands Oberes Echaztal:
  - Länge ca. 2.200 m,
  - Tiefe ca. 3 bis 5 m,
  - ca. 43 Schächte
- Abwasserkanalleitung:
  - Länge ca. 1.300 m,
  - Tiefe ca. 1 bis 2 m,
  - ca. 26 Schächte

Eine Verlegung der bestehenden Abwasserkanalinfrastruktur (Baujahr 2020) wird erforderlich.

Innenstadttrasse:

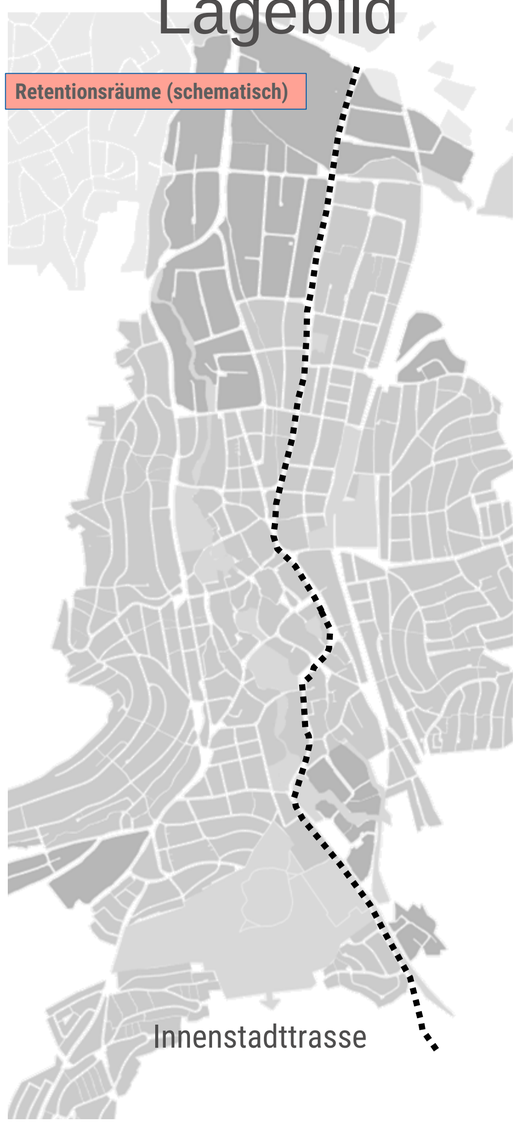
- Von der Kunstmühlenstraße bis zur Kurze Straße: Sanierung und Vergrößerung des Kanalsystems ohnehin erforderlich
- Verdolung Steingebach, Elisenbach und 3/8 Kanal: Sanierung des Unterbaus zwingend erforderlich
- Die Kosten für die Sanierung „Verdolung Steingebach“ beliefen sich auf ca. 480.000,-€ brutto.
- Klosterstraße: Verbesserung der hydraulischen Verhältnisse ohnehin erforderlich
- Brücke über Echaz: Sanierung des Unterbaus zwingend erforderlich

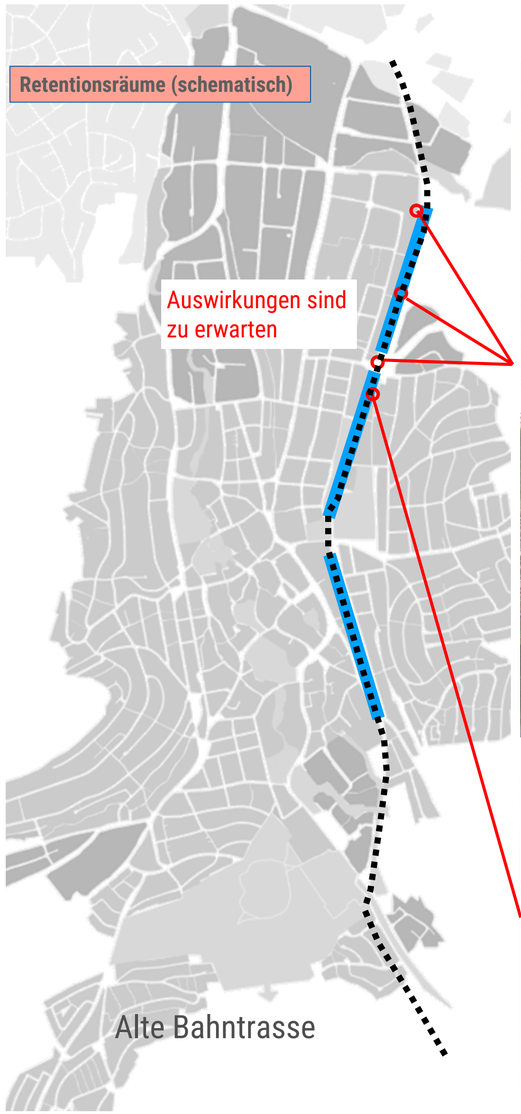
Kosten für Verlegung und damit einhergehender Sanierung werden durch den ZV RSBNA getragen. Durch den Mitnahmeeffekt sind von der Stadt Pfullingen nur die Mehrkosten für die Kanalvergrößerung (z. B. von DN 700 auf DN 1000 [„also DN 300“] zu tragen.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

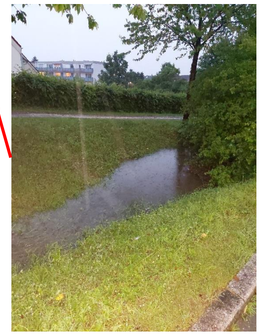
Lagebild









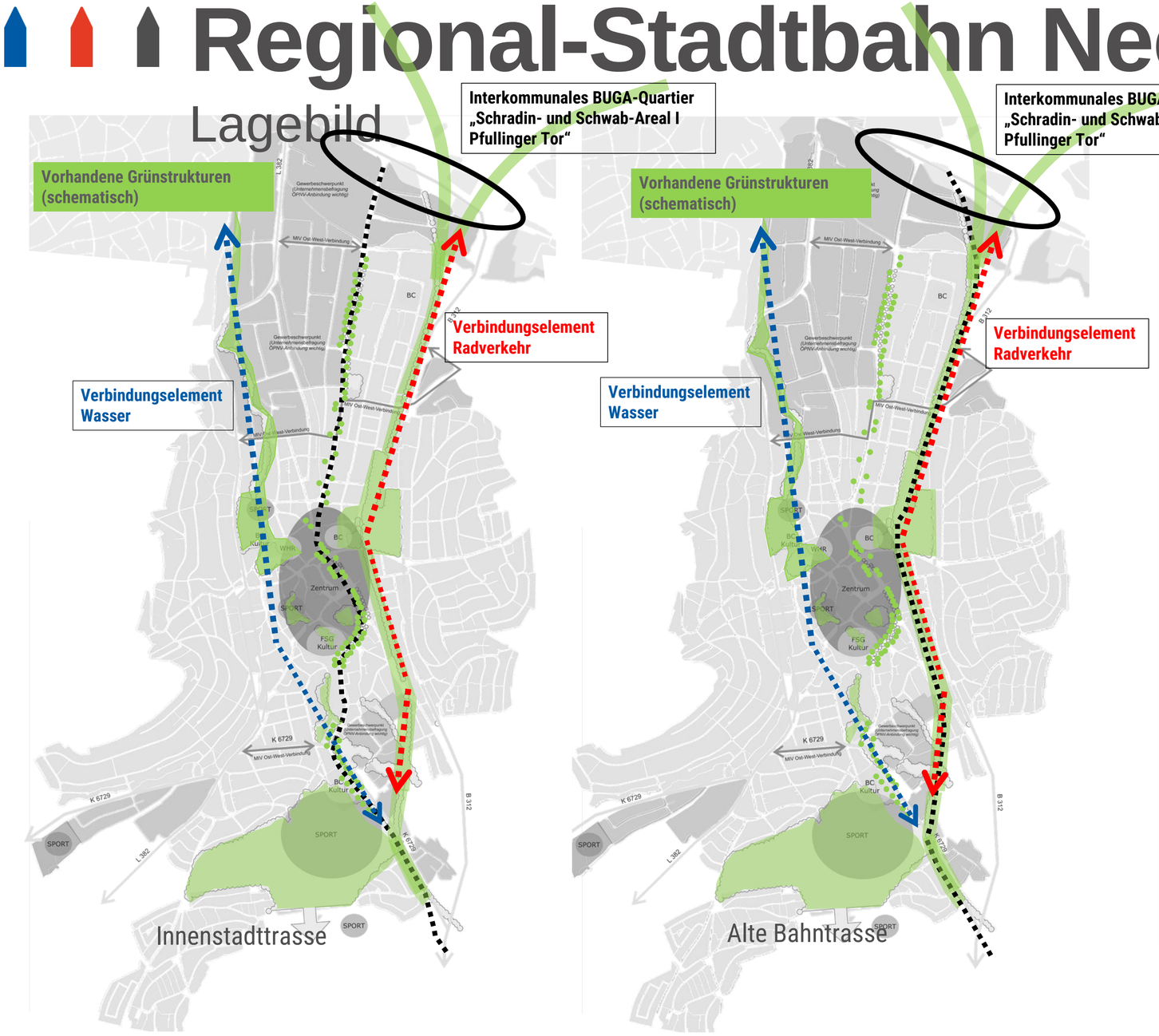


Unterirdische Infrastruktur | **Retentionsräume und Entwässerungsgräben**
Alte Bahntrasse wird historisch von Entwässerungsgräben begleitet. Diese dienen gleichzeitig als wichtige Retentionsräume im innerstädtischen Entwässerungssystem (Schutz vor Hochwasser aus Starkregenereignissen).
Im Bereich des Bahnhofsangers, der Bollstraße und der Burgwegsiedlung führen diese Entwässerungsgräben bei starken Regenereignissen Regenwasser, der darüber liegenden Hanglagen.
DN 800- und eine DN 600-Kanalleitung entwässern den Galgenrain und das Gebiet Hinterer Spielbach.
Im Bereich Arbach-Quartier Teil Süd wird bei einer Entwicklung des Gebiets Galgenrain ein weiteres RÜB erforderlich.
Zwischen der Schulstraße und der Eisenbahnbrücke befinden sich parallel zum Geh- und Radweg historische Retentionsräume.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild



Verbindungselement I BUGA

Die Vernetzung und Fortführung der vorhandenen Grünstrukturen mit der Entwicklung eines attraktiven Stadteingangs und eines zukunftsfähigen ökologischen Gewerbegebiets ist im Rahmen der BUGA-Machbarkeitsstudie ein wesentliches Thema.

- In Verlängerung dieses Bereichs führt der überregionale Radweg als Verbindungselement der BUGA von Lichtenstein über Pfullingen nach Reutlingen und Eningen.
- Hierbei ist auch der Bereich um den ehemaligen Bahnhof „Reutlingen Süd“ (Südbahnhof) von Bedeutung.

- Das interkommunale BUGA-Quartier im Bereich des „Drei-Länder-Ecks“ Reutlingen, Eningen u. A. und Pfullingen stellt in diesem Zusammenhang ein Schwerpunktbereich dar.
- Die Stadt Pfullingen und die Gemeinde Eningen streben eine gemeinsame Entwicklung des Bereichs um das ehem. Bahnhofsgebäude, Schradin- / Schwab-Areal und des „Pfullinger Tor“ an.

Das weitere Verbindungselement „Wasser“ bildet die Echaz mit dem Wasser-Erlebnispfad-Echaz im Westen des Stadtgebiets.

Die Regional-Stadtbahn bildet das dritte Verbindungselement in der Kulisse.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild

ENINGEN unter Achalm

Gemeindeverwaltung · Rathausplatz 1 · 72800 Eningen unter Achalm

Stadtverwaltung Pfullingen
Bürgermeister Stefan Wörner
Marktplatz 5
72793 Pfullingen

Gemeinde Eningen unter Achalm
Bürgermeister
Eric Sindek
eric.sindek@eningen.de
07121 892-1000
@eric.sindek.eningen

Eningen, 25. August 2025

649.19

Ihr Schreiben vom 08.08.2025
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wörner,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 08.08.2025, in welchem Sie die Chancen und Herausforderungen der Planungen zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSBNA) schildern. Es freut uns außerordentlich, dass Sie im Sinne einer guten Nachbarschaft auch unsere Gedanken zur RSBNA in Ihre weiteren Überlegungen einfließen lassen möchten.

Wie Sie korrekt darstellen, ist die Gemeinde Eningen unter Achalm von der Trassenentscheidung des Pfullinger Gemeinderats direkt betroffen. So birgt die RSBNA, auch wenn sie Eningen nicht direkt anbindet, ein enormes Potenzial für das Gelingen der Mobilitätswende in unserer Gemeinde. Daher ist es uns wichtig, dass wir uns mit unseren Buslinien gut an einen Knotenpunkt der RSBNA im Bereich Südbahnhof anbinden können, um so ein attraktiver Wohn- und Gewerbestandort zu bleiben.

Aus dieser Perspektive würden wir es sehr begrüßen, wenn Sie eine mögliche Trasse forcieren würden, die möglichst bequem, barrierefrei und möglichst taktteffizient mit dem bestehenden Busliniennetz nach Eningen verknüpft werden könnte. Wir denken hierbei an die Schaffung eines sogenannten mobility-hub im Bereich des bestehenden P+R-Parkplatzes, welcher bestenfalls den ÖPNV mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr vereint. Wünschenswert wären neben den bestehenden P+R-Stellplätzen für PKW sicherlich auch geeignete P+R-Stellplätze für Räder in Form einer witterungsunabhängigen und abgesicherten Abstellmöglichkeit. Hier möchten wir beispielhaft die Stadt Tübingen und ihr Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof

Anschrift
Rathausplatz 1
72800 Eningen unter Achalm
07121 892-1000
@visiteningen
www.eningen.de
Sie erreichen uns mit der RSV-Linie 1 und 11, Eitlinger Straße

Biosphärengebiet Schwäbische Alb
Gesunde Gemeinde Eningen

ENINGEN unter Achalm

nennen. Diesen Wunsch wollen wir nach ergangener Trassenfindung auch an die Stadt Reutlingen formulieren.

Ein weiterer wichtiger Streitpunkt in diesem Bereich könnte der ehemalige Bahnhof „Reutlingen Süd" sein.

Das denkmalgeschützte Gebäude befindet sich im Eigentum der Gemeinde Eningen unter Achalm und ist in einem absolut baufälligen Zustand. Wir sind dringend daran interessiert, dieses Gebäude an einen Investor zu veräußern, der diesem Schandfleck ein neues Leben geben möchte. Hier haben wir bereits entsprechende Interessenten an der Hand. Auch das Thema der Bundesgartenschau 2039 könnte an diesem Ort interessant werden. Jedoch lässt sich das Gelände nicht entwickeln, solange es zur Bahnnutzung gewidmet ist. Eine Entwidmung und die damit einhergehende Umnutzung könnte erst erfolgen, wenn klar ist, dass keine Bahnnutzung mehr auf dem Gelände erfolgen wird. Sie können aus eigener Erfahrung nachvollziehen, dass eine denkmalgerechte bauliche Umsetzung auch ohne die Themen „Bundesstraße" und „Bahnwidmung" schon herausfordernd genug ist.

Eine mögliche Trassenvariante verläuft hinter dem ehemaligen Bahnhofsgebäude. Im Fall einer Realisierung dieser Trasse, wäre es quasi unmöglich, das Gelände zu entwickeln, da es durch die Schienen zerschnitten wäre. Zudem kommt an dieser Stelle die Brisanz hinzu, dass die B 464 überquert werden muss. In einem ersten Planungsstadium war dies mittels einer Brücke angedacht gewesen. Diese wäre im Bereich des 1. OG des Bahnhofgebäudes entlanggeführt worden. Sie verstehen sicherlich, dass dies nicht unseren Vorstellungen einer angemessenen Blickachse auf das Baudenkmal entspricht. In den neueren Überlegungen ist man von der Brücke abgerückt und möchte eine Unterführung an dieser Stelle unter der B 464 bauen. Auch dies hätte schlechte Auswirkungen auf die Nutzbarkeit des Gebäudes. Stellen Sie sich vor, sie sitzen hinter dem Bahnhofsgebäude und blicken in einen 4 Meter tiefen Graben und lediglich die Oberleitungen blitzen noch über die Kante. Ein solcher Graben würde eine solche Zerschneidung des Geländes bedeuten, dass eine Resterschließung überhaupt nicht mehr möglich wäre und somit eine wirtschaftlich realistische Sanierung des Gebäudes unmöglich würde. Unser Südbahnhof, der an den Gemarkungsgrenzen Reutlingen, Pfullingen und Eningen, zu einem Erkennungsmerkmal geworden ist, wäre zum restlosen Verfall verurteilt. Wir wollen um dieses wichtige Baudenkmal, um dieses kleine Wahrzeichen kämpfen. Daher insistieren wir, dass das Gelände des Südbahnhofes ohne Trassenbelegung in die Zukunft getragen werden kann.

Leider hatte unser Gemeinderat bislang noch keinerlei Gelegenheit, sich zum Thema RSBNA – auch im Kontext Südbahnhof – politisch zu äußern. Sollte eine mögliche Trassenentscheidung gefällt werden, die es notwendig machen würde, dass auch Eninger Interessen/Gemarkung (Südbahnhof) gequert oder angeschnitten werden müssten, so würden wir das Thema ebenfalls politisch

ENINGEN unter Achalm

aufgreifen wollen und den Gemeinderat einen Beschluss über eine mögliche Trasse hinter dem Bahnhofsgebäude fassen lassen. Die Schlagrichtung der Verwaltungsargumentation können Sie aus diesem Schreiben erfassen. In diesem Sinne wären wir sehr froh, wenn auch die Stadtverwaltung Pfullingen und der Pfullinger Gemeinderat unsere Sichtweise auf den Südbahnhof teilt und wir gemeinsam unser 3-Länder-Eck in eine attraktive Zukunft führen können.

Wir sind uns sicher, dass auch die Städte Pfullingen und Reutlingen von einem sanierten Südbahnhof und dessen optischer Aufwertung für das gesamte Gebiet profitieren können.

Für weiteren Austausch zu diesem Thema stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

signiert von: Eric Sindek | am: 25.08.2025 | via digitalSIGN secured

Eric Sindek
Bürgermeister

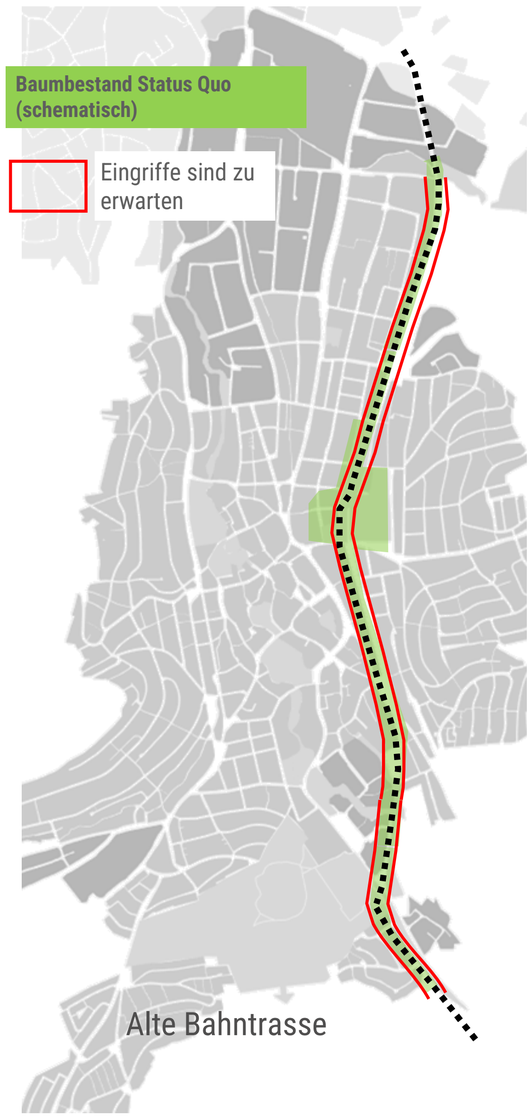
Eine mögliche Trassenvariante verläuft hinter dem ehemaligen Bahnhofsgebäude. Im Fall einer Realisierung dieser Trasse, wäre es quasi unmöglich, das Gelände zu entwickeln, da es durch die Schienen zerschnitten wäre. Zudem kommt an dieser Stelle die Brisanz hinzu, dass die B 464 überquert werden muss. In einem ersten Planungsstadium war dies mittels einer Brücke angedacht gewesen. Diese wäre im Bereich des 1. OG des Bahnhofgebäudes entlanggeführt worden. Sie verstehen sicherlich, dass dies nicht unseren Vorstellungen einer angemessenen Blickachse auf das Baudenkmal entspricht. In den neueren Überlegungen ist man von der Brücke abgerückt und möchte eine Unterführung an dieser Stelle unter der B 464 bauen. Auch dies hätte schlechte Auswirkungen auf die Nutzbarkeit des Gebäudes. Stellen Sie sich vor, sie sitzen hinter dem Bahnhofsgebäude und blicken in einen 4 Meter tiefen Graben und lediglich die Oberleitungen blitzen noch über die Kante. Ein solcher Graben würde eine solche Zerschneidung des Geländes bedeuten, dass eine Resterschließung überhaupt nicht mehr möglich wäre und somit eine wirtschaftlich realistische Sanierung des Gebäudes unmöglich würde. Unser Südbahnhof, der an den Gemarkungsgrenzen Reutlingen, Pfullingen und Eningen, zu einem Erkennungsmerkmal geworden ist, wäre zum restlosen Verfall verurteilt. Wir wollen um dieses wichtige Baudenkmal, um dieses kleine Wahrzeichen kämpfen. Daher insistieren wir, dass das Gelände des Südbahnhofes ohne Trassenbelegung in die Zukunft getragen werden kann.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild





Grünflächen und Baumbestand

- Grundsätzlich prägen Grünstrukturen und Bäume in besonderer Weise das Straßenbild und die Stadtgestalt. Bäume tragen zur Verbesserung des Kleinklimas bei.
- Erste Aussagen zu den nicht zu erhaltenden Bäumen sind in den Plänen dargestellt.
- Aktuell (06/2025) liegen keine Aussagen zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen vor.
- Eine Bewertung (Qualität) der Baumzustände ist nicht erfolgt.

Folgende Auswirkungen sind allerdings zu erwarten:

Alte Bahntrasse:

- Entlang der Alten Bahntrasse wird erheblich in die Grünstrukturen und Baumbestand eingegriffen. Mit den Unterlagen „Entscheidungsniveau“ erfolgt eine Bilanzierung der entfallenden Bäume.

Innenstadttrasse:

- Entlang der Innenstadttrasse sind vor allem Einzelbäume vorhanden. Eingriffe sind im Bereich der Marktstraße / Lindenplatz / Klosterstraße zu erwarten. Mit den Unterlagen „Entscheidungsniveau“ erfolgt eine Bilanzierung der entfallenden Bäume.
- Nach Aussagen des ZV RSBNA sind ergänzende Straßenbäume möglich. Damit kann der Straßenraum gegliedert und klimaresilient gestaltet werden.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Lagebild



Umweltaspekte | **Vorabeinschätzung**

Stadtklima

- Beide Trassen (Varianten) haben keine nennenswerte bzw. weitreichende Auswirkung, weder auf die Durchlüftung noch auf die thermischen Verhältnisse.
- Bei beiden Varianten sind Maßnahmen wie Gleisbettbegrünung, teilweise Verringerung von Fahrspurbreiten (geringere Versiegelung) geplant, die die Wirkung des Eingriffs insgesamt minimieren.

Artenschutz

Alte Bahntrasse:

- Der Gehölzbestand entlang der Alten Bahntrasse ist als Verbindungsachse und Wanderkorridor von der freien Landschaft in den Siedlungsraum anzusehen. Damit sind naturnahe Rückzugsräume (Schutzgehölze) von Kleintieren und Vögeln (insbesondere Haussperlinge) im Siedlungsraum betroffen. Zusätzlich ist eine deutliche Veränderung des Stadtbildes gegeben.

Innenstadttrasse:

- Die Innenstadt Trasse weist keine direkten arten- und naturschutzfachlichen Konflikte auf.
- Die Einzelbäume (zum Großteil Platane) sind als potenzieller Brutplatz für typische Baumbrüter der Siedlung geeignet.
- Es besteht keine hervorzuhebende artenschutzfachliche Bedeutung für einzelne diese Arten. Die Innenstadttrasse weist daher keine direkten arten- und naturschutzfachlichen Konflikte auf.