

Bürgermeister Stefan Wörner zur Trassenentscheidung der Regionalstadtbahn in Pfaffing

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, wenn wir am Dienstag im Gemeinderat den Beschluss über die Trassenführung der Regionalstadtbahn in Pfaffing treffen, bringen wir damit nicht nur die Beratungen über eine politische Sachfrage zu einem vorläufigen Ende. Wir erleben dann auch ein Schlüsselmoment der Pfaffinger Kommunalpolitik, der über die bloße Entscheidung eines Verkehrsprojekts hinausgeht.



Wir sehen das hohe Interesse der Bevölkerung an den Beratungen im Gemeinderat und den vielfältig angebotenen Beteiligungsformaten. Wir verfolgen seit Wochen die Berichterstattung in der Lokalpresse und die unterschiedlichen Meinungen, ausgedrückt in Leserbriefen und Stellungnahmen. Und auch der Gemeinderat selbst hat sich weit mehr als nur ein Mal zur Frage der Trassen ausgetauscht, immer im Wissen, dass dies eine Entscheidung ist, die die Stadt für viele Jahre prägen wird. Wir sind aufgerufen, diese Entscheidung konstruktiv zu treffen: Wir wählen hier nicht das geringste Übel für unsere Stadt, wir wählen die für unser Pfaffing bessere Trasse.

Ich möchte an dieser Stelle nochmals auf häufig aufgeworfene Fragen eingehen und Sie mitnehmen in die Gedanken, die meine Entscheidung leiten werden:

- Die Entscheidung, dass die Bahn nach Pfaffing kommen soll, wurde nicht über Pfaffing hinweg getroffen. Die Stadt wurde angehört und hat nach mehrmaligen Befassungen und Beratungen im Pfaffinger Gemeinderat zwei Grundsatzbeschlüsse gefasst. Erstmals 2019 – bei 2 Gegenstimmen und 1 Enthaltung – mit der grundsätzlichen Befürwortung des Projekts und der Beauftragung des Landkreises, die notwendigen Abstimmungen möglicher Varianten mit dem Zweckverband auf den Weg zu bringen. 2023, im Vorfeld zur Beauftragung der Vorplanung, wurde vom Pfaffinger Gemeinderat mit einem einstimmigen Votum die Bahn als nachhaltiges Mobilitätsangebot befürwortet und der Zweckverband beauftragt, beide Trassenvarianten in den Vorplanungen zu untersuchen, um darauf aufbauend eine Trassenentscheidung zu treffen.
- Die Ergebnisse der Vorplanung haben ergeben, dass beide Trassen technisch grundsätzlich möglich und gleichermaßen förderfähig sind.
- Das Argument, die RSB ist nichts für Pfaffing, weil es ein urbanes Verkehrsmittel für stark verdichtete Ballungsräume ist, greift für mich zu kurz. Ich frage mich, was ist mit Döblingen, Gmaringen und vielen anderen Gemeinden, die künftig von der RSB angefahren werden sollen? Sind dies Gemeinden, die urbaner sind als Pfaffing? Nein. Aber alle haben eines gemein: Wir gehören zum Einzugsgebiet des Oberzentrums Reutlingen-Tübingen und zum Großraum Stuttgart, dies zeigen uns die Pendlerströme, die sich jeden Morgen durch das Echaztal, auf der B 312, B 27 bzw. B 28 nach Stuttgart bzw. nach Tübingen quälen und am Abend zurück.

- Einen Teil der Kosten für die Realisierung der Regionalstadtbahn, trägt die Stadt direkt, einen Teil indirekt, über die Kreisumlage. Für die Echaztalbahn wurde ein Kostenschlüssel festgelegt, der die Stadt Pfaffing sowie die Gemeinden Lichtenstein und Engstingen direkt an den beim Kreis verbleibenden Kosten beteiligt. Nach diesem Verteilungsschlüssel beträgt der Bau- und Planungskostenanteil für Pfaffing rund 2,5 Mio. € für die Streckenführung auf der Alten Bahntrasse bzw. 2,2 Mio. € für die Innenstadttrasse. Die laufenden Kosten (Zins, Tilgung und Betriebskosten) liegen bei jährlich rund 167.000 € (Alte Bahntrasse) bzw. 172.000 € (Innenstadttrasse). Diese Zahlen möchte ich nicht kleinreden, sondern vielmehr ins Verhältnis setzen: Für den Betrieb der Linien 2 und 21 der RSV bezahlt die Stadt aktuell jährlich um die 450.000 €. Die Linie 2 wird durch die RSB ersetzt, was die anteiligen Kosten der Stadt Pfaffing für den laufenden Betrieb der RSB decken dürfte.

- Beide Trassen werden aufgrund der Größe der Veränderungen gravierende Baumaßnahmen verursachen und die mit Baustellen einhergehenden Beeinträchtigungen (Umleitungen, Staub, Lärm usw.) mit sich bringen. Bei beiden Trassen ist zudem die Verlegung der darunterliegenden Leitungsinfrastruktur erforderlich. Bei der Innenstadttrasse sind dies über fast die gesamte Länge Kanal, Wasser- und Gasleitungen, die aber ohnehin in den nächsten Jahren – bis auf den Lindenplatz – hätten ausgetauscht werden müssen. Unter der Alten Bahntrasse verläuft teilweise der Abwassersammler des Abwasserzweckverbandes, der 2020 neu verlegt wurde und der dort im Falle des Bahnbetriebs nicht bleiben könnte. Die durch die Bahn verursachten Kosten für die Verlegung und Erneuerung von Infrastruktur werden anteilig vom Zweckverband getragen.

- Wir benötigen zukünftig leistungsfähige, großräumige und verlässliche öffentliche Verkehrssysteme, wenn wir die Mobilitätswende positiv begleiten und einem drohenden Verkehrsinfarkt entgegenwirken wollen. Die künftigen Systeme müssen in der Lage sein, zu den Hauptzeiten große Menge an Passagieren zu befördern. Die vielfach angesprochenen autonomen Busse, darin sind sich die allermeisten einig, werden dabei Busse sein, die nur eine geringere Fahrgastzahl transportieren können, und sind damit ideal geeignet, entsprechende Zubringerverkehre zu übernehmen.

Wer also die Realität anerkennt, dass die Entscheidung pro Bahn schon gefallen ist, der muss auch die Vorstellung loslassen, dass man dieses massive Bauprojekt vor den Pfaffingern versteckt oder klein halten könnte: Auf der Alten Bahntrasse fallen schätzungsweise 500 Bäume, alle fünf Brücken müssen abgerissen beziehungsweise in größerer, massiverer Weise neu gebaut werden. Entlang der Eisenbahnstraße muss eine neue Ebene eingezeichnet werden, damit die Bahn auf dem Mittelgeschoss fahren kann, während Radfahrer und Fußgänger unten unterwegs sind – ein gravierender Eingriff in das angrenzende Wohnumfeld, den Grünstreifen und die Natur.

Ebenso massiv wird auch gebaut, wenn die Bahn durch die Innenstadt fahren wird. Der Verkehr und die Anwohner werden durch die Bautätigkeiten ebenso gravierende Beeinträchtigungen erleben. Der Raum für den Autoverkehr wird weniger. Im Bereich der Marktstraße, Lindenplatz und Klosterstraße werden entlang der Strecke etwa 140 Parkplätze entfallen, die in notwendiger Zahl an anderer Stelle zu kompensieren sind, und schätzungsweise 100 Bäume gefällt.

Ergo: Es gibt keine Trasse, die weniger gravierend gebaut werden kann oder deren Arbeiten sogar "aushaltbar" gemacht werden können, weil sie "weit draußen" stattfinden. Es muss hier also um den Nutzen der Bahn im Betrieb gehen – und zwar ganz besonders um den Nutzen für uns in Pfullingen. Wenn ich die Haltestellen vergleiche und mir die Frage stelle, wo sollte die RSB besser halten, so ist die zentrale Trasse für mich die ganz offenkundig vielversprechendere. Die RSB sollte dort halten, wo die Menschen sind und wo sie sich bewegen. Daher sind meines Erachtens die Haltestellen der Innenstadttrasse in jedem Vergleich die bessere Wahl – weil sie sich mit der aktuellen ÖPNV-Hauptachse decken und alle wichtigen Destinationen anfahren: Gewerbegebiete Steinge und Sandwiesen, NEUE MITTE, FSG und WHR sowie das Sport- und Freizeitgelände mit den Pfullinger Hallen, dem Freibad und der Schönberghalle.

Positive Begleiterscheinung der Innenstadttrasse ist für mich auch, dass wir die Leitungssanierungen entlang der Hauptstraße im selben Zuge miterledigen können, die Hauptstraße in den nächsten Jahrzehnten damit nur einmalig in so großem Stil aufgegraben werden muss und die Kosten für Teile der Erneuerung der Infrastruktur anteilig mitfinanziert bekommen, weil eine Verlegung durch die RSB verursacht wird. Nützlich ist zudem, dass wir als Stadt und Gemeinderat in die Lage versetzt werden, weite Teile der Hauptstraßenränder, die seit der Verlegung der B312 auf eine städtebauliche Aufwertung und bewohnerfreundlichere Gestaltung warten, in Angriff zu nehmen.

Sicher ist für mich auch, dass der Radweg in seiner heutigen Qualität auf der Alten Bahntrasse nicht mehr vorhanden wäre, würde dort die Bahn entlangfahren. Ein vergleichbarer Radweg, mit der Option eines Schnellradweges, wäre durch die Innenstadt nicht möglich. Ganz zu schweigen von der negativen Beeinträchtigung des Grüngürtels, der seit der Aufgabe der Bahn entlang des früheren Gleisbettes entstanden ist und als Naherholungsraum intensiv von der Bevölkerung genutzt wird.

Nicht zuletzt sprechen für mich auch die Argumente des Innenstadteinzelhandels und der Jugend – ausgedrückt in der nachfolgend abgedruckten Stellungnahme des Jugendgemeinderats – beide votieren mehrheitlich bzw. einstimmig für die Trasse durch die Innenstadt.

All dies spricht für mich zusammengefasst für die Innenstadttrasse.

Ich möchte an dieser Stelle aber auch betonen, dass jedes Mitglied des Gemeinderats am 18. November für sich persönlich entscheidet, worauf und wie sich das individuelle Abstimmungsverhalten begründet.

Zum Schluss wünsche ich uns als Gemeinderat und als Stadtgesellschaft einen aufrichtigen Entscheidungsprozess. Ich bin mir sicher, dass wir, sollte unsere Meinung nicht mehrheitsfähig sein, alle gemeinsam das Beste für Pfullingen aus der Trassenentscheidung machen werden.

Ihr
Stefan Wörner
Bürgermeister

Statement der CDU-Fraktion zur Regionalstadtbahn Neckaralb

Die Regionalstadtbahn Neckaralb ist ein Jahrhundertprojekt und wird die Region und unsere Stadt grundlegend verändern. Als CDU-Fraktion steht wir deshalb grund-



sätzlich zum Bau der Regionalstadtbahn im Echaztal, um auch Pfullingen an dieses wegweisende, überregionale ÖPNV-Angebot anzubinden, das neue Chancen für Pfullingen und die Region bieten kann.

Für uns ist allerdings auch klar, dass die Grundlage auf deren Basis wir nun eine Entscheidung für eine der Trassen treffen müssen nach wie vor unvollständig ist. Viele der Fragestellungen die uns, aber auch die Menschen in unserer Stadt beschäftigen, werden erst in den kommenden Planungsschritten untersucht. Dies ist zwar einerseits nachvollziehbar, da nicht beide Trassen parallel in allen Details geplant werden können, macht die Trassenentscheidung für uns als Gemeinderäte aber auch nicht gerade einfacher. Damit die Regionalstadtbahn einen wirklichen Mehrwert für die Stadt und die Region schafft, muss sie am Ende auch von den Menschen in unserer Stadt angenommen werden. Ob das auch der Fall sein wird, daran wird sich das Projekt am Ende des Tages messen lassen müssen.

In unserer Fraktion wird, wie in der gesamten Stadtgesellschaft, seit Wochen intensiv diskutiert, um Positionen gerungen und versucht Argumente zu gewichten. Am Ende des Tages kommt jeder Einzelne von uns in der Fraktion dabei zu einer unterschiedlich starken Gewichtung einzelner Argumente und Fakten. Daraus folgt, dass ähnlich wie in der gesamten Stadtgesellschaft, ein Teil der CDU-Fraktion für die Alte Bahntrasse und ein anderer Teil für die Innenstadttrasse abstimmen wird. Was für uns als Fraktion allerdings klar ist, ist die Tatsache, dass die Bahn kommt und einen positiven Effekt auf unsere Stadt haben wird.

Deshalb werden wir auch in Zukunft die Planungen konstruktiv begleiten, egal auf welcher Trasse.

Statement der SPD-Fraktion zur Regionalstadtbahn Neckaralb



Die SPD-Fraktion Pfullingen spricht sich klar für eine zukunftsfähige, klimaresiliente und bürgerfreundliche Lösung beim Ausbau der Regionalstadtbahn (RSB) aus. Entscheidend ist für uns, dass Mobilität, Stadtklima und Aufenthaltsqualität gemeinsam gedacht werden – und nicht gegeneinander ausgespielt.

Die Alte Bahntrasse weist mit einem Kostennutzenfaktor (KNI) von 1,2 den höheren Nutzen auf als die Innenstadttrasse (KNI 1,08). Damit übertrifft sie sogar den Durchschnittswert der Gesamttrasse von 1,18 – trotz Mehrkosten von rund 30 Millionen Euro. Auch die Nutzerzahlen sind auf beiden Varianten nahezu identisch, während die Folgekosten für Pfullingen auf der alten Trasse geringer ausfallen.

Die Regionalstadtbahn soll Menschen in der gesamten Region verbinden – und nicht zur „Haus-zu-Haus“-Straßenbahn in Pfullingen werden. Eine Trasse durch die Innenstadt würde wertvolle Flächen beanspruchen, die wir dringend für eine klimaanpassende Stadtentwicklung benötigen. Steigende Temperaturen und zunehmende Hitzetage setzen unsere Städte bereits heute unter Druck. Die Lösung? Weniger Versiegelung!

Jeder Straßenbaum, der Schatten spendet, Feinstaub filtert und Sauerstoff produziert, ist ein Gewinn für unsere Gesundheit und unser Zusammenleben. Anstatt gewachsene Stadtbäume für eine Schienenführung zu fällen, sollten wir die Chance nutzen, die alte B312 zurückzubauen und die Innenstadt zu begrünen.

Die Entfernung zwischen den beiden Trassen beträgt im Stadtzentrum nur rund 150 Meter – eine Distanz, die für Fahrgäste ohne weiteres zumutbar ist. Beispiele aus Reutlingen oder Stuttgart zeigen, dass die Qualität des Angebots entscheidend ist, nicht der exakte Halteort. Außerdem profitieren Handel, Gastronomie und Kultur von einer attraktiven, grünen Innenstadt, die zum Verweilen einlädt. Zudem bietet ein eigenständiger Bahnkörper auf der alten Bahntrasse den Vorteil der Unabhängigkeit vom Straßenverkehr und damit eine höhere Pünktlichkeit – was die Attraktivität der Schiene weiter stärkt.

Mit der Regionalstadtbahn auf der Alten Bahntrasse und einer grünen, fahrradfreundlichen Innenstadt können wir beides erreichen: effiziente Mobilität im Echaztal und hohe Aufenthaltsqualität in der Stadtmitte.

Unsere Fraktion steht für ein Stadtbild, das den Menschen und das Klima in den Mittelpunkt stellt. Wir wollen eine Regionalstadtbahn, die die Region stärkt, ohne die Lebensqualität vor Ort zu gefährden.

SPD-Fraktion im Gemeinderat Pfullingen

Statement der GAL-Fraktion zur Regionalstadtbahn Neckaralb



Liebe MitbürgerInnen und liebe KollegInnen im Gemeinderat, die Entscheidung für die Stadtbahn und deren Trasse braucht Mut und Phantasie.

Wir brauchen Phantasie, um uns vorstellen zu können, wie unsere Stadt zukünftig aussehen wird. Wie wollen wir wahrgenommen werden? Als nette verschlafene Kleinstadt, an der das Leben vorbeifährt oder als einladender Ort, in dem das Leben pulsiert?

Wer am liebsten mit dem eigenen Auto fährt, kann dies auch weiterhin tun. Parkplätze werden nach wie vor vorhanden sein, manchmal erreichbar mit ein paar Schritten zu Fuß. Es gibt Menschen die können, wollen oder dürfen nicht Autofahren, auch für sie wollen wir moderne, leistungsfähige, sichere und bezahlbare Mobilität anbieten.

Mit der Entscheidung für die Trasse auf dem Bahnweg wird das dortige Naherholungsband für Fuß- und Radverkehr eng begrenzt, ein Radschnellweg kann dort nicht mehr entstehen.

Wir blicken mutig in die Zukunft. Unser Verhalten als mobile BürgerInnen wird sich verändern, wir wollen und werden mit dem Betrieb der Stadtbahn Co2 einsparen, um den Klimawandel einzudämmen und haben dies auch im Mobilitätskonzept beschlossen!

Wir hören auf die jungen Menschen und ihr Votum, sie werden die Bahn lange erleben und nutzen. Die Jugend ist offen für neue Möglichkeiten, nutzt verschiedene Verkehrsmittel selbstverständlicher und profitiert besonders von der besseren Anbindung.

Die Region rückt mit der Regionalstadtbahn enger zusammen. Ihre vielfältigen Angebote werden besser erreichbar. Menschen erreichen Pfullingen leichter, um hier zu lernen, zu arbeiten, einzukaufen oder unsere Veranstaltungen zu besuchen. Der Austausch und ein geweiteter Blick über den Tellerrand tun uns gut und bringen frischen Wind.

Wir sind in der Verantwortung – in der Mitverantwortung für ein modernes Nahverkehrsnetz, das die Menschen einer großen Re-

gion verbindet und uns als Stadt an die Region Neckar-Alb (hier wohnen etwa 700.000 Menschen) und den Ballungsraum der Metropolregion Stuttgart besser anbindet. Wir sind damit Teil eines großen Infrastruktur-Projektes mit insgesamt acht Linien und 200 km Streckenlänge, davon sind 4,8 km auf Pfullinger Gemarkung.

Wir sind in der Verantwortung, die Bundes – und Landesmittel so auszugeben, dass sie uns als Stadtbevölkerung den besten Nutzen bringen aber auch in der Verantwortung für die im oberen Echaztal und auf der Alb liegenden Nachbargemeinden.

Wir können die Zukunft nur begrenzt vorhersehen, gestalten sie aber mit unserem Tun mit, verantwortlich und phantasievoll. Hier kann eine Trainerweisheit aus dem Sport hilfreich sein:

„Ein guter Handballer weiß, wo der Ball ist. Ein sehr guter weiß, wo der Ball sein wird.“ (Originalzitat: „A good hockey player plays where the puck is. A great hockey player plays where the puck is going to be.“ – Wayne Gretzky)

In Verantwortung für die nächste Generation, ihre Mobilität und den Klimaschutz freuen wir uns auf eine mit Leuten und Leben gefüllte Stadt, auf moderne Verbindungen in die Region. Wir stellen uns mit Mut und Phantasie dieser Verantwortung. Die RSB war eine Vision, jetzt wird sie Wirklichkeit.

Ihre GAL-Fraktion im Pfullinger Gemeinderat: Anke Burgemeister, Dr. Antje Schöler, Traude Koch

Stellungnahme des Jugendgemeinderats zum Trassenentscheid

– vorgetragen durch dessen Vorsitzenden
Caleb Maier in der Gemeinderatssitzung am 4. November



Uns ist bewusst, dass mit der Entscheidung für die Regionalstadtbahn Neckar-Alb eine der wichtigsten, am meisten wegweisenden und bahn-brechenden Entscheidungen in unserer Stadt und Region getroffen wurde und dass dies eine ausgesprochen gute Entscheidung ist – vielen Dank Ihnen allen dafür!

Uns ist auch bewusst, dass der Trassenentscheid für die Regionalstadtbahn von erheblicher Bedeutung ist. Es geht nicht nur um Schienen, Beton und Bahnhöfe – es geht auch um die Frage, wie und wo wir uns in Zukunft in unserer Stadt bewegen wollen. Und es geht auch darum, ob Pfullingen eine Stadt bleibt und noch mehr wird, in der junge Menschen gern leben, gerne lernen und sich gerne bewegen.

Der Jugendgemeinderat hat sich mit dem Thema beschäftigt. Wir haben darüber diskutiert, auch mit Mit-Schülerinnen und Schülern gesprochen und Meinungen gesammelt. Dabei wurde klar: Die Mehrheit der Jugendlichen spricht sich deutlich für die Innenstadttrasse aus.

Warum? Im Folgenden möchte ich Ihnen die vier wichtigsten Gründe dafür darlegen:

1. Nähe zu den Schulen – ein entscheidender Vorteil

Eines der stärksten Argumente aus Sicht der Jugend ist die Lage der Innenstadttrasse in unmittelbarer Nähe zu den beiden großen Schulen Pfullingens: dem Friedrich-Schiller-Gymnasium (FSG) und der Wilhelm-Hauff-Realschule (WHR).

Täglich pendeln Hunderte Schülerinnen und Schüler aus den umliegenden Ortschaften nach Pfullingen, um dort zur Schule

zu gehen. Viele kommen schon jetzt mit dem Bus, insbesondere mit der Buslinie 2, die genau die Strecke der geplanten Innenstadttrasse abfährt.

Das heißt:

- Die Jugendlichen kennen die Route bereits,
- sie orientieren sich ohnehin an dieser Verkehrsachse,
- und sie könnten künftig ganz selbstverständlich vom Bus auf die Bahn umsteigen – ohne neue Wege, ohne zusätzliche Unsicherheiten.

Ein barrierearmer, zentral gelegener Bahnanschluss entlang der bekannten Buslinie macht es allen Altersgruppen leicht, die Bahn zu nutzen – gerade auch denjenigen, die sich im Straßenverkehr noch unsicher fühlen, wie jüngeren Schülern. Wenn die Bahn über die alte Bahntrasse am Stadtrand geführt würde, müsste ein Großteil der Schülerinnen und Schüler längere Fußwege oder zusätzliche Busfahrten in Kauf nehmen. Das ist nicht nur unpraktisch, sondern auch ein Faktor, der die Nutzung deutlich unattraktiver macht.

Wir alle wissen: Jugendliche steigen vor allem dann auf den öffentlichen Nahverkehr um, wenn er einfach, schnell und verlässlich funktioniert. Die Innenstadttrasse bietet genau das.

2. Sicherheit auch für vulnerable Bevölkerungsgruppen

Gerade für junge Menschen gilt: Eine Bahn, die sie direkt von und zu ihren Schulen bringt, ist attraktiv und – nicht zuletzt! – sicher. Je kürzer der Schulweg, desto sicherer. Je weniger Straßen überquert werden müssen, desto geringer das Risiko eines Verkehrsunfalls – ganz zu schweigen von weiteren Risiken bei Schulwegen, die auch durch weniger belebte Strecken führen. Jugendliche bzw. Familien mit Kindern legen großen Wert auf Sicherheit, besonders in den Abendstunden. Eine Bahn, die zentral durch die Stadt verläuft, ist deutlich sicherer als eine Bahnlinie am Rand, entlang von weniger frequentierten Wegen. Beleuchtete Haltestellen, soziale Kontrolle durch Passanten und die Nähe zu Geschäften und öffentlichen Orten geben jungen Menschen ein größeres Sicherheitsgefühl.

3. Erhalt des bestehenden Radwegs – ein wichtiges Signal für nachhaltige Mobilität

Ein weiterer zentraler Punkt ist der bestehende Radweg auf der alten Bahntrasse. Dieser Weg ist nicht nur eine beliebte Freizeitstrecke, sondern vor allem ein wichtiger Bestandteil der alltäglichen Mobilität vieler Jugendlicher. Zahlreiche Schülerinnen und Schüler nutzen diesen Radweg täglich, um sicher zur Schule, zum Training, zur Musikschule oder zu Freunden zu kommen.

Wenn die Regionalstadtbahn auf der alten Bahntrasse gebaut würde, müsste dieser stark eingeschränkt werden bzw. müsste mehrfach Straßen bzw. Trasse kreuzen. Damit ginge ein sicherer Verkehrsraum für Radfahrer verloren – genau in einer Zeit, in der wir eigentlich das Gegenteil tun sollten: mehr sichere Radwege schaffen.

Die Innenstadttrasse dagegen ermöglicht, dass der Radweg auf der alten Bahntrasse uneingeschränkt erhalten bleibt. Das ist ein starkes Signal für eine nachhaltige, zukunftsorientierte Verkehrspolitik, die alle Formen der umweltfreundlichen Mobilität ernst nimmt.

4. Zentrale Wege - zentrale Strecken

Ein weiteres Argument, das uns Jugendliche überzeugt, ist die zentralere Lage der Innenstadttrasse. Sie führt mitten durch das Herz von Pfullingen und bindet wichtige Orte des Alltags direkt an – nicht nur die Schulen, sondern auch Einkaufsmöglichkeiten, Treffpunkte und öffentliche Einrichtungen.

Nicht nur für junge Menschen bedeutet das:

- kürzere Wege,
- mehr Flexibilität,
- und eine bessere Integration in das tägliche Leben.

Die Innenstadttrasse stärkt die Innenstadt – und damit das, was Pfullingen lebendig macht. Gerade Jugendliche halten sich oft in der Innenstadt auf: nach der Schule, am Wochenende, beim Einkaufen, beim Eis essen oder einfach zum Treffen mit Freunden. Eine Regionalstadtbahn, die genau dort hält, wo das Leben spielt, wird stärker genutzt werden als eine Bahn, die abseits verläuft.

Auch aus Sicht der Stadt Pfullingen ein Gewinn: Wenn mehr Menschen mit der Bahn direkt in die Innenstadt kommen, wird diese belebt. Das stärkt die lokale Wirtschaft, die lokalen Geschäfte und schafft eine lebendigere, attraktivere Stadt – wovon wiederum alle Generationen profitieren:

So läuft die Innenstadttrasse u.a. am Freibad vorbei, kann Gäste direkt zu Veranstaltungen der „Neue Mitte“ oder der Kirchengemeinden bringen; oder Jugendliche ohne Schwierigkeiten zu beliebten Fast-Food-Locations befördern.

Eine zentrale Bahnlinie ist auch sozial inklusiver: Sie ist für alle erreichbar, unabhängig davon, ob jemand im Norden oder Süden Pfullingens wohnt. Die Innenstadt ist der verbindende Punkt unserer Stadt – und sollte deshalb auch der Mittelpunkt des öffentlichen Nahverkehrs sein. Die Bahn muss da fahren, wo die Menschen sind – andernfalls müssen die „Ströme“ erst aufwändig umgelenkt werden bzw. stets extra Strecken zurückgelegt werden!

Fazit: Ein Appell im Namen der Jugend – was wir uns von einer modernen Stadt wünschen

Die Jugendlichen von heute sind die Erwachsenen von morgen – und sie werden diejenigen sein, die diese Bahn in den kommenden Jahrzehnten täglich nutzen. Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie bei Ihrer Entscheidung auch die Perspektive der jungen Generation berücksichtigen. Denn die Regionalstadtbahn ist ein Projekt, das dankenswerterweise vor allem für unsere Zukunft gebaut wird.

Die Innenstadttrasse kann aus unserer Sicht ein entscheidender Schritt in Richtung einer modernen, nachhaltigen und jugendfreundlichen Stadtentwicklung werden. Sie verbindet Mobilität, Klimaschutz, Stadtentwicklung und Lebensqualität in einem Projekt. Und sie zeigt: Pfullingen denkt nicht rückwärts, sondern voraus.

Am Dienstag, 18. November, steht ab 17:30 Uhr die Entscheidung über die RSB-Trassen im Pfullinger Gemeinderat auf der Tagesordnung – siehe auf Seite 8 die vollständige Einladung. An dieser Stelle hatten die Fraktionen des Gemeinderats, der Jugendgemeinderat und der Bürgermeister die Gelegenheit zum Abdrucken öffentlicher Statements im Vorfeld zur anstehenden Beschlussfassung.