

23. Oktober 2026

Bahnübergang Derendingen

Informationsveranstaltung am 23. Oktober 2026, Turnhalle Feuerhägle



➤ **Begrüßung**

Oberbürgermeister Palmer

➤ **Projektvorstellung und aktueller Planungsstand der Zollern-Alb-Bahn**

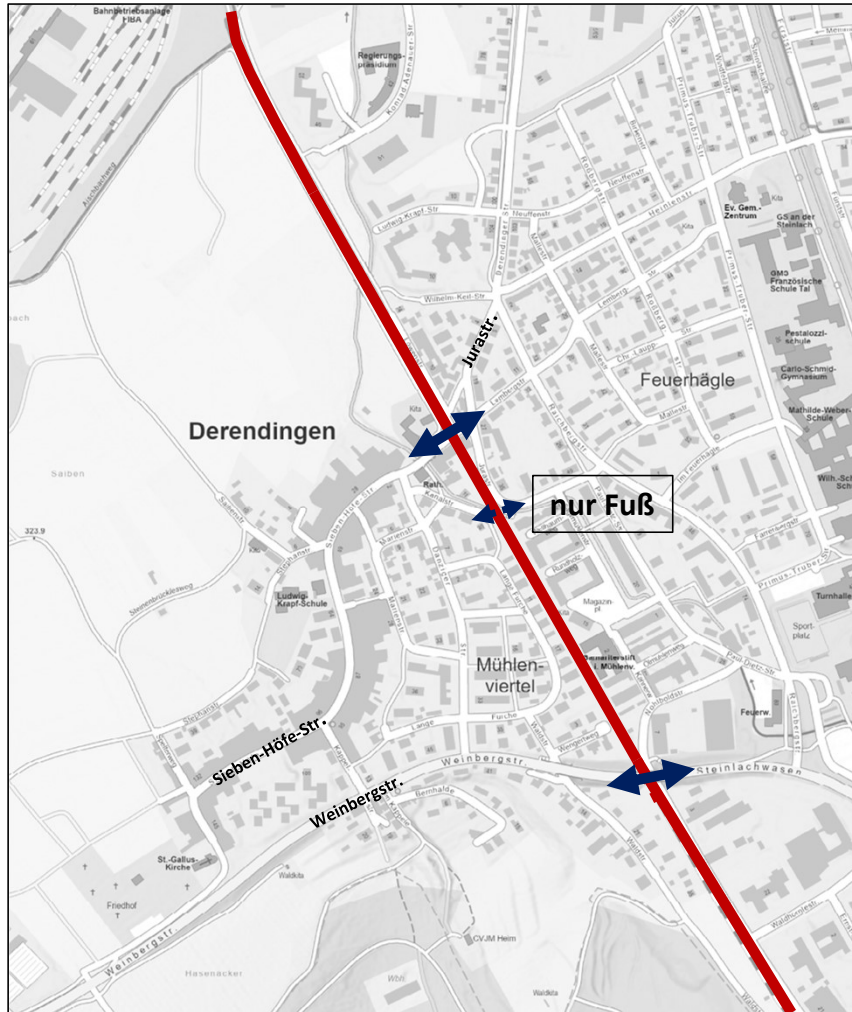
Hr. Prof. Bernecker, Geschäftsführer des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

➤ **Vorstellung von Lösungsvarianten für Derendingen**

Bau- und Erster Bürgermeister Soehlke

Hr. Hammer, Leitung Fachabteilung Verkehrsplanung

➤ **Fragerunde**



Bestand: Querungsstellen über die Zollern-Alb-Bahn in Derendingen



Bahnübergang Sieben-Höfe Straße



Unterführung Kanalstraße



Straßenbrücke Weinbergstraße

Ziele und Einrichtungen auf beiden Seiten



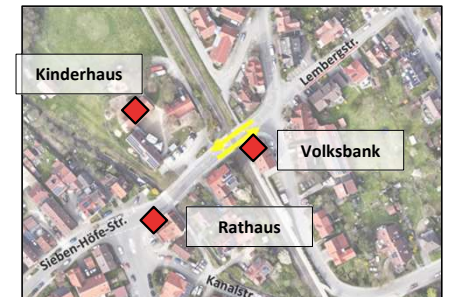


Bedeutung des Bahnübergangs in Derendingen

- Erschließung für den Kfz-, Fuß-, Rad- und Busverkehr
- Verbindet den Stadtteil miteinander
- Liegt auf dem Schulweg
- barrierefreie Querung

Zählung am Bahnübergang 29.06.2023 in 24 h

Fußverkehr	← 400	400 →
Radverkehr	← 1.400	1.600 →
(davon ca. 8 % auf dem Gehweg)		
Kfz-Verkehr	← 1.400	1.300 →





Was ändert sich durch die Regionalstadtbahn?

- Zweigleisig statt eingleisig
- mehr Züge: ca. 10 - 12 pro Stunde
- höhere Geschwindigkeit: $v_{\max}$ 130 km/h
- längere Schließzeit pro Stunde max. ca. 30 - 35 Minuten
- längste Schließzeit: bis zu 5 Minuten am Stück
- Gefahr von illegalen Gleisquerungen

Bahnübergang beibehalten oder aufgeben?



Welche Optionen bestehen für den Bahnübergang?

Option 1 – Bahnübergang bleibt erhalten

- Anpassungen des Bahnübergangs (Schraken, Technik)
- Einschränkungen durch Schließzeiten akzeptieren
- Bahnhof und Bahnsteige verschieben sich Richtung Magazinplatz

Option 1

Bahnübergang bleibt erhalten

- Die Lage der Bahnsteige kann nur noch geringfügig verschoben werden





Option 2 – Bahnübergang geschlossen

- Ersatzquerung am selben Standort (Unter- oder Überführung)
- Ersatzquerung an anderem Standort (Unter- oder Überführung)
- Getrennte Querungen für Kfz-, Fuß- und Radverkehr – nach stadtfunktionaler und wirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit
- Bahnsteiglage kann variieren
- Finanzierung: Klärung durch Zweckverband

Option 2

Bahnübergang geschlossen

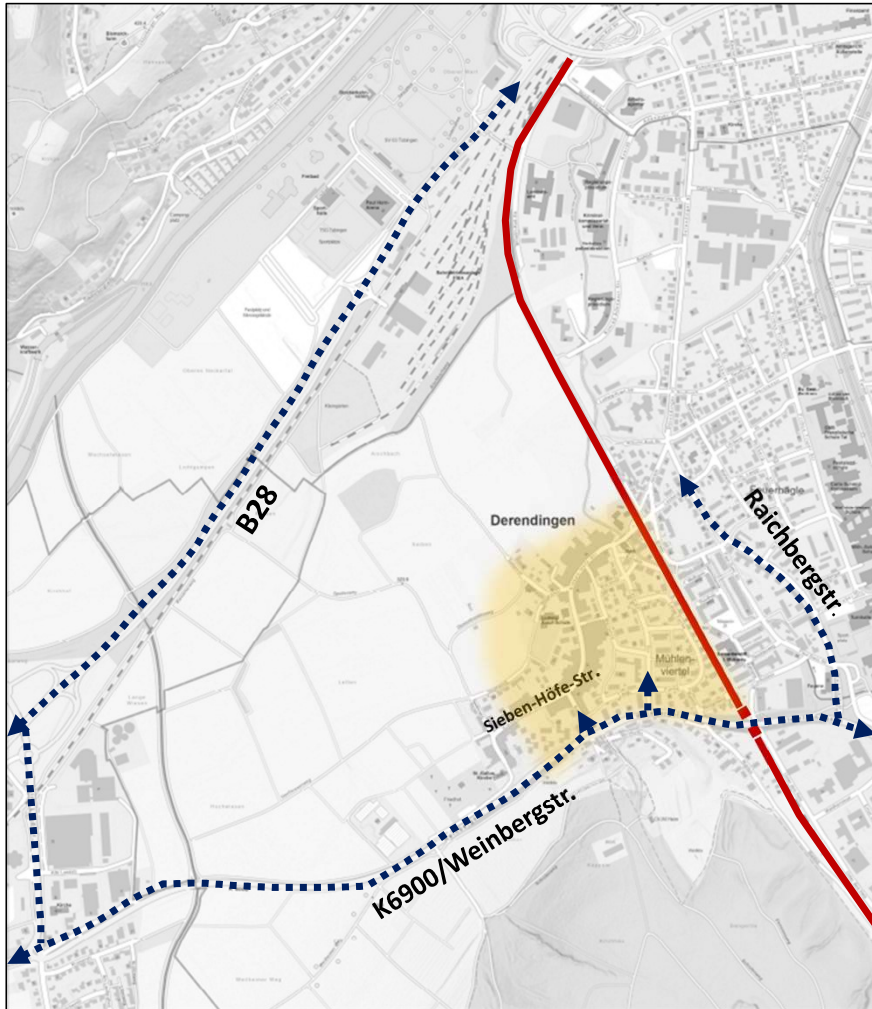
- Lage des Bahnsteigs kann je nach Variante bzw. Lage der Unterführung variieren





**Wenn der Bahnübergang geschlossen wird, wo
und wie könnte die Bahn in Zukunft (in 10–15
Jahren) gequert werden?**



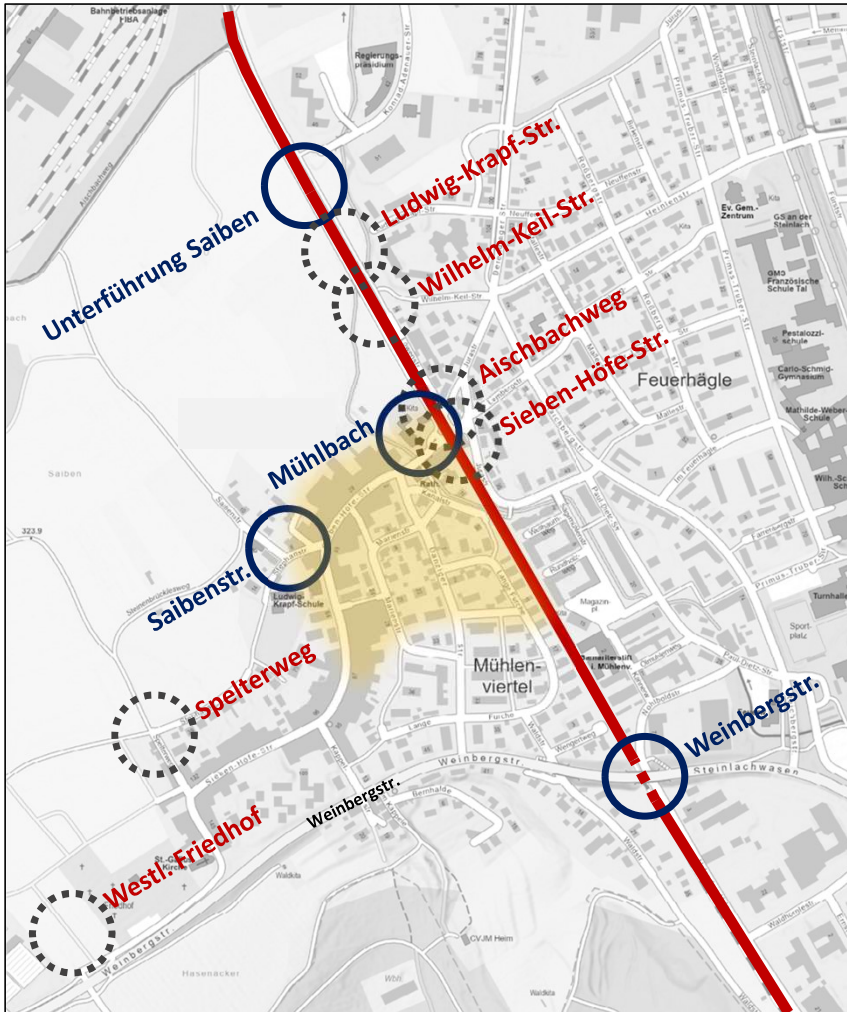


Überregionaler Kfz-Verkehr



- Weiträumige Umfahrung über Bundesstraßen
- Erreicht den Ort über Weinbergstraße/K6900

Eine dauerhafte Schließung des Bahnübergangs hätte keinen Einfluss auf den überregionalen Kfz-Verkehr



Mögliche Szenarien für den lokalen Kfz-Verkehr



nicht weiterverfolgte Szenarien



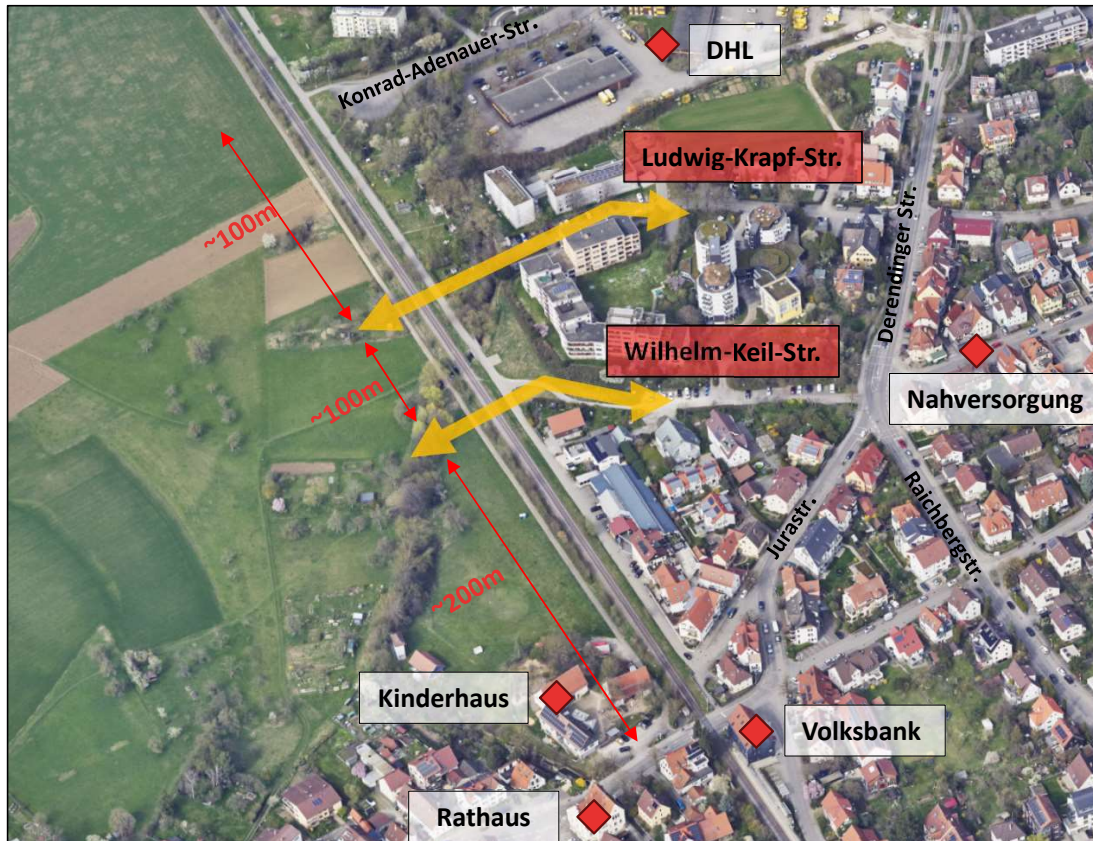
weiter zu verfolgende Szenarien



Maßgeblicher Bereich (Zentrum)



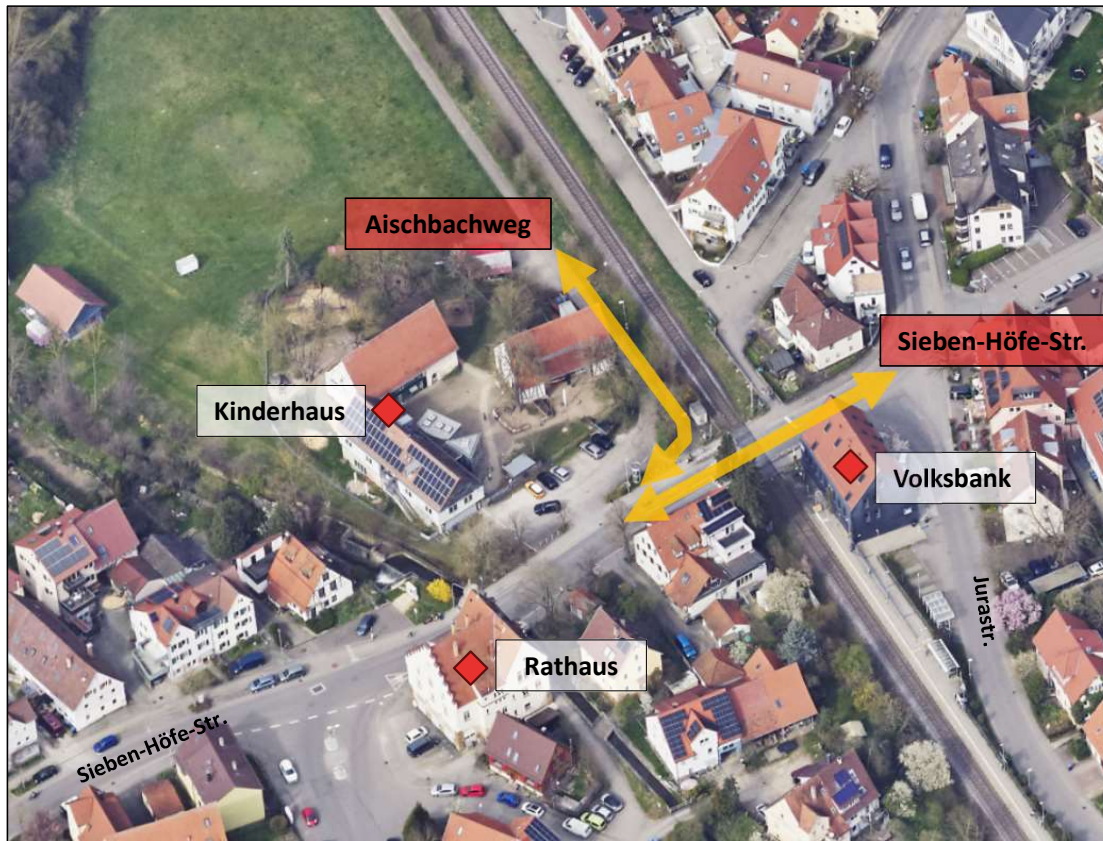
Nicht weiterverfolgte Szenarien – Ludwig-Krapf-Straße und Wilhelm-Keil-Straße



- Die Anbindung an die Derendinger Straße ist schwierig
- Die Anbindung durch schmale Straßen ist anspruchsvoll
- Die Unterführung Saiben mit Anbindung an die Konrad-Adenauer-Straße ist im Vergleich die schlüssigere Lösung
- Die Anbindungen wären grundsätzlich möglich



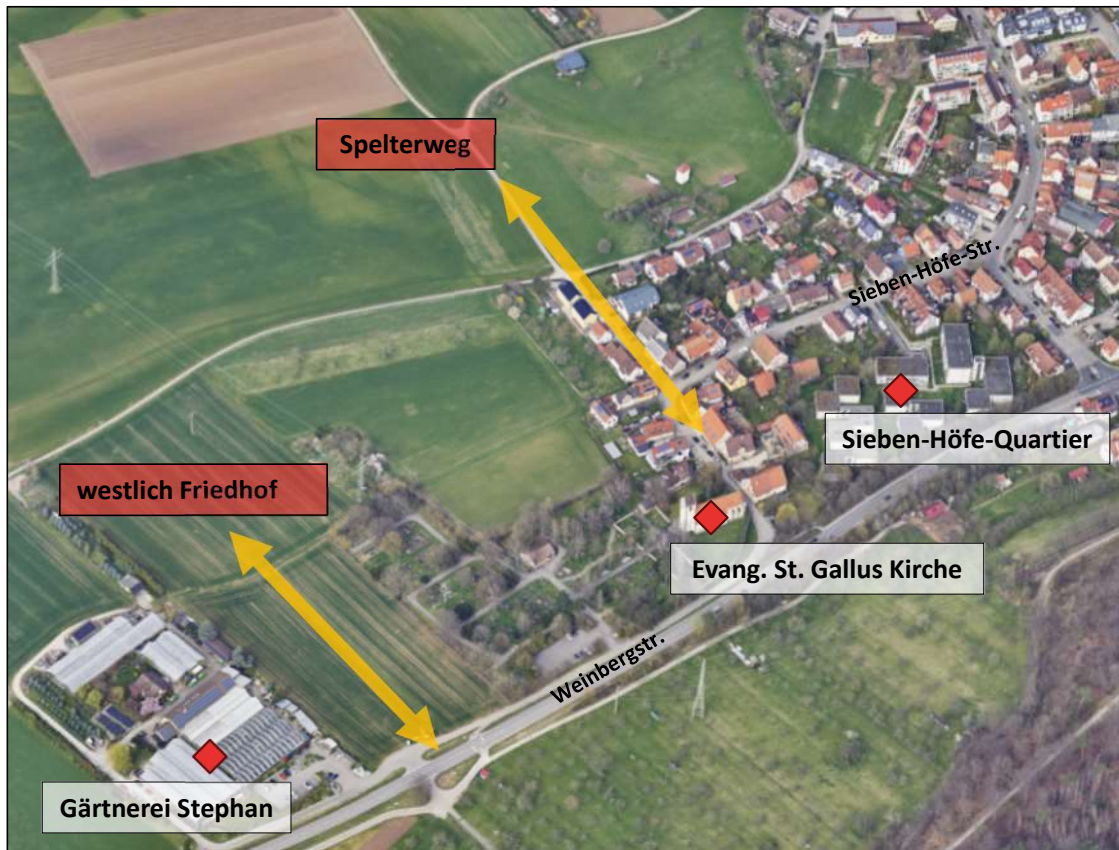
Nicht weiterverfolgte Szenarien – Aischbachweg und Sieben-Höfe Straße



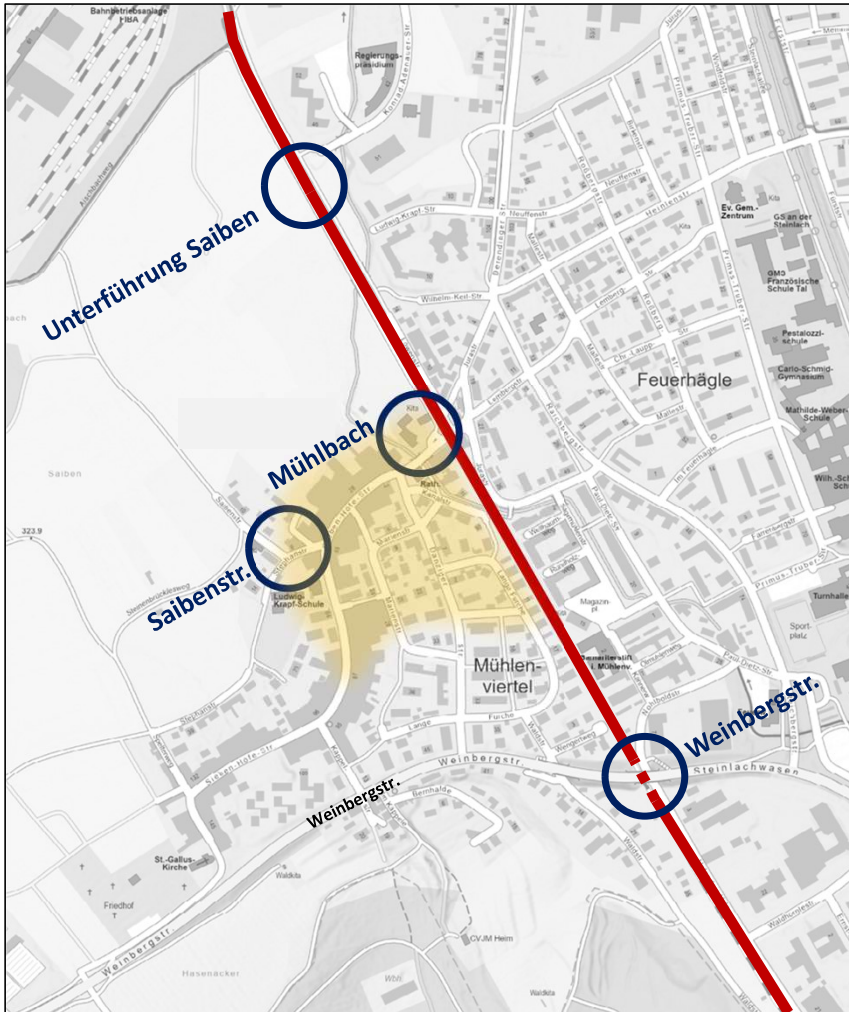
- Der Aischbachweg ist zu schmal, Teile des Kinderhaus müssten abgerissen werden
- Eine Kfz-Unterführung an der Sieben-Höfe-Straße müsste mindestens 4,5 m hoch sein – zusätzlich zum Straßenaufbau
- Eine Pkw-Überführung an der Sieben-Höfe-Straße müsste mindestens 8,5 m über den Gleisen verlaufen
- Die notwendigen Höhen und Rampenlängen lassen sich nicht unterbringen
- Private Zufahrten müssen berücksichtigt werden



Nicht weiterverfolgte Szenarien – Spelterweg und westlich Friedhof



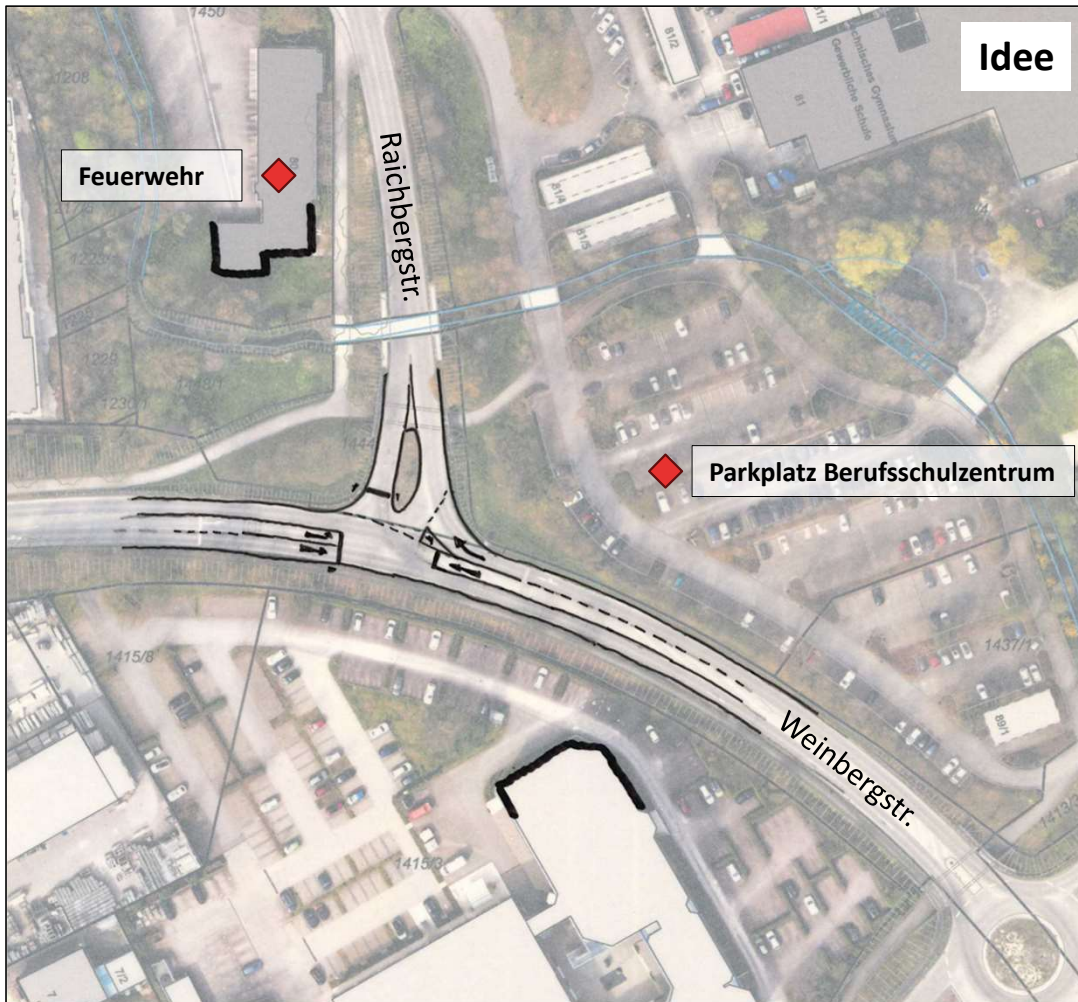
- Die Anbindungen liegen mindestens 700 m vom heutigen Bahnübergang entfernt
- Weit weg vom Ortskern und ohne direkten Nutzen für ihn
- Nutzen vor allem für den überregionalen Durchgangsverkehr als Umfahrung



Mögliche Szenarien für den lokalen Kfz-Verkehr



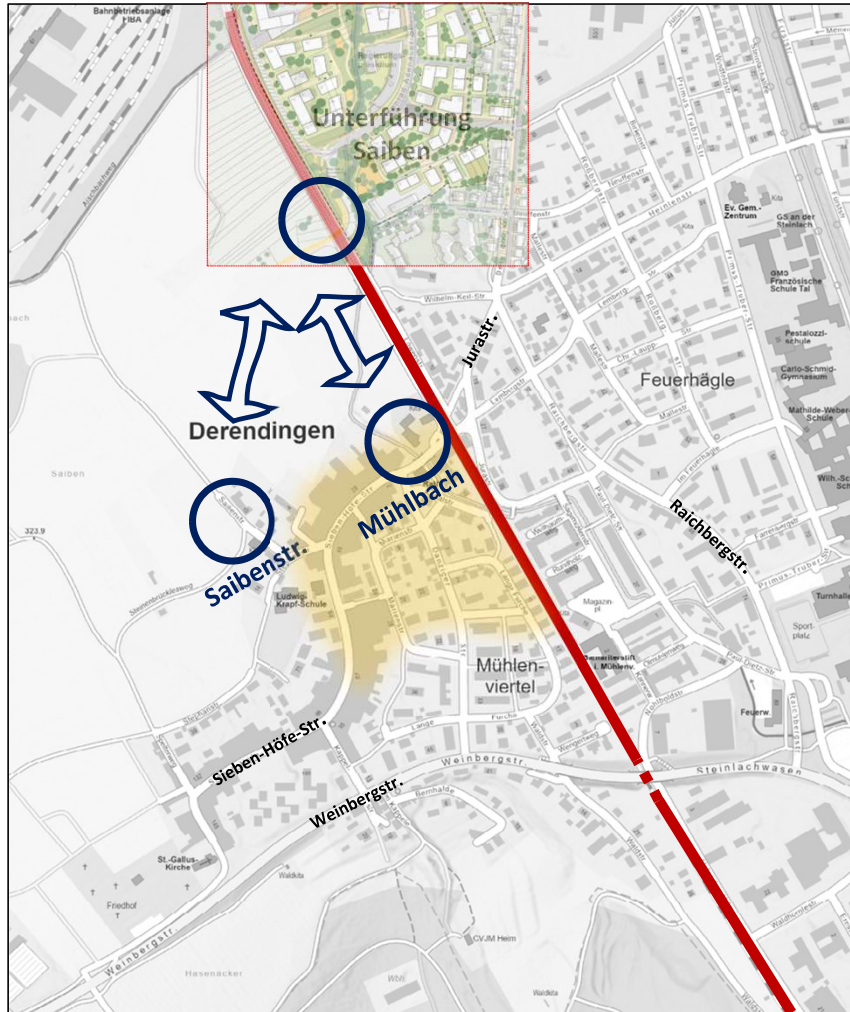
weiter zu verfolgende Szenarien



Kreuzung Weinbergstraße/Raichbergstraße

- Für den Ortskern von Derendingen entsteht ein Umweg
- An der Kreuzung und auf der Raichbergstraße nimmt der Verkehr zu
- Die Kreuzung lässt sich bereits heute verbessern
- Auch nach einer Verbesserung kann sie den Verkehr wahrscheinlich nur begrenzt bewältigen





Szenarien Mühlbach und Saibenstraße

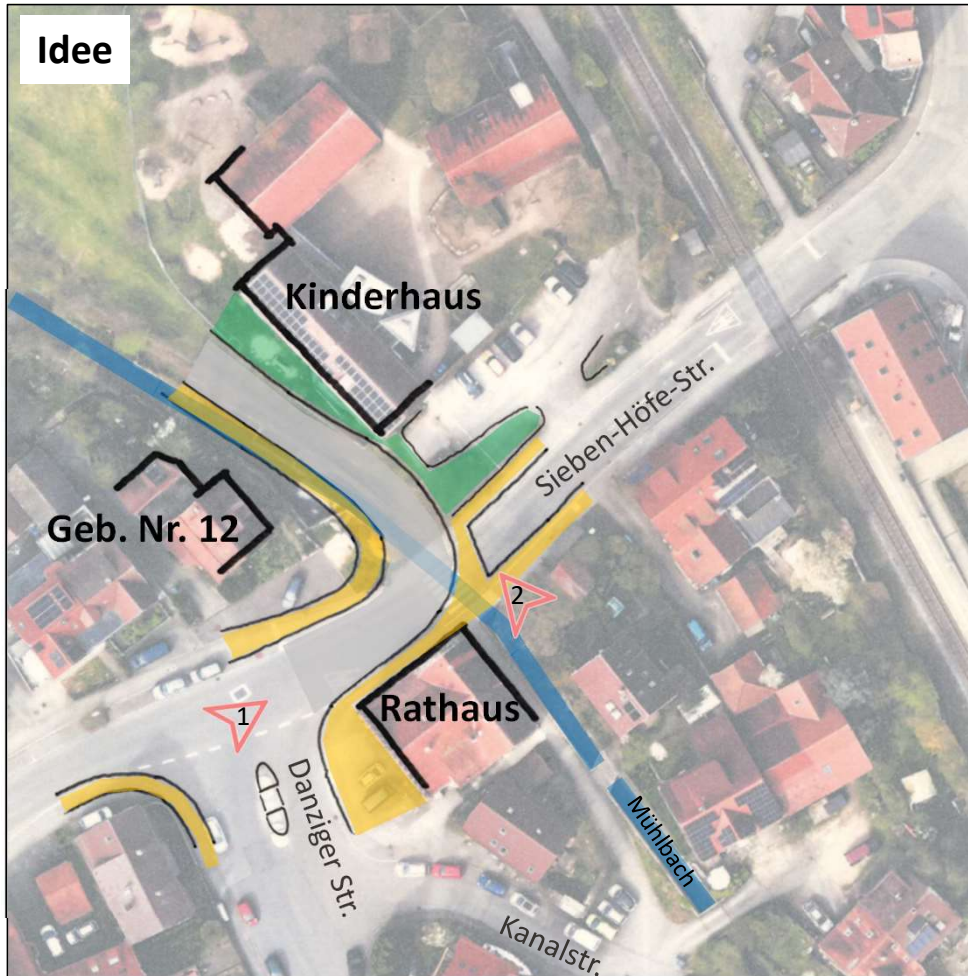
Voraussetzung für die Szenarien:

- Werden mit einer Unterführung Saiben an der Konrad-Adenauer-Straße kombiniert
- Eine Verbindungsstraße führt von der Unterführung zum Anschluss in Derendingen
- Der genaue Verlauf der Straße ist noch offen





Idee



Szenario Mühlbach

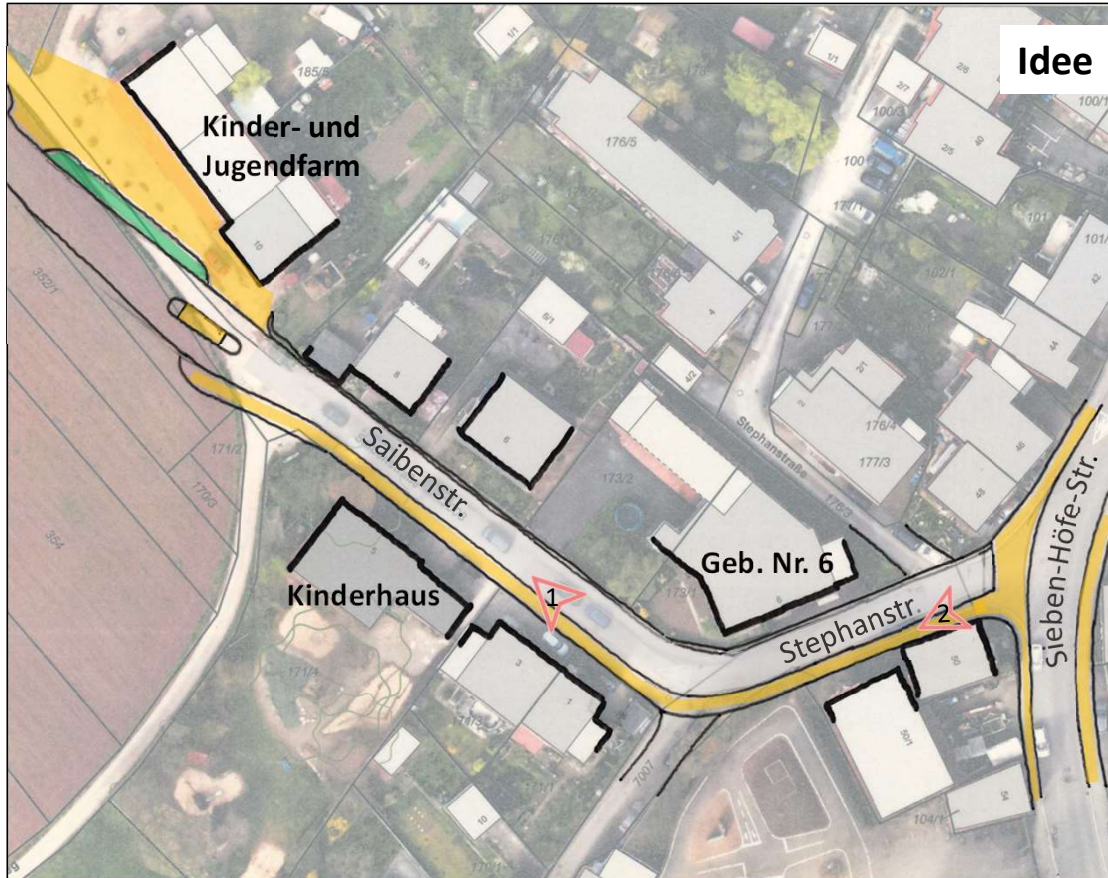
- In Verbindung mit der Unterführung Saiben
- Zwischen Kinderhaus und Privatgebäude wäre ausreichend Platz; die Fläche ist öffentlich
- Zentrale Lage
- Annahme: Zwei Pkw können aneinander vorbeifahren
- Der Mühlbach erschwert die Planung, die Verdohlung ist städtebaulich unbefriedigend



Sieben-Höfe-Str.: Blick Richtung Osten



Sieben-Höfe-Str.: Blick Richtung Norden (Mühlbach)



Szenario Saibenstraße

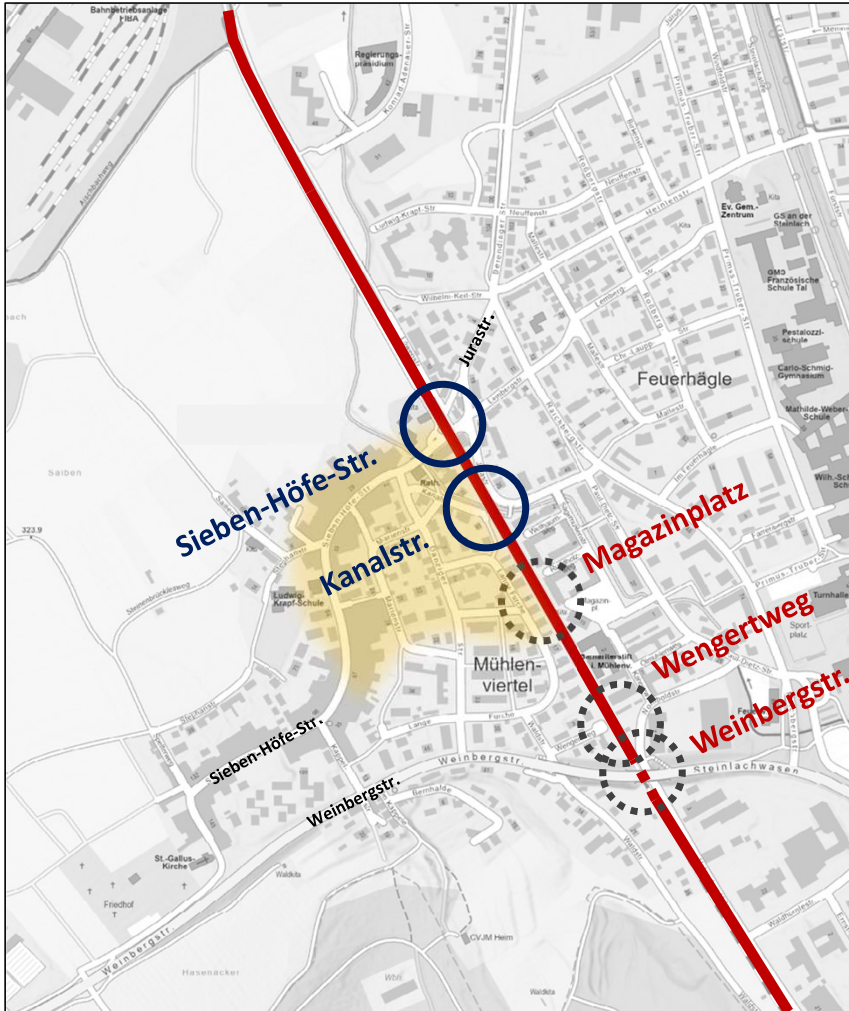
- In Verbindung mit der Unterführung Saiben
- Annahme: Zwei Pkw können aneinander vorbeifahren
- Gehweg auf der Südseite, vor dem Kinderhaus
- Mittelinsel als Querung zur Jugendfarm
- Fahrzeuge fahren an der Sieben-Höfe-Straße über den Gehweg



Stephanstraße: Blick nach Westen



Saibenstraße: Blick nach Nordwesten



Mögliche Szenarien für den Rad- und Fußverkehr



nicht weiterverfolgte Szenarien



weiter zu verfolgende Szenarien



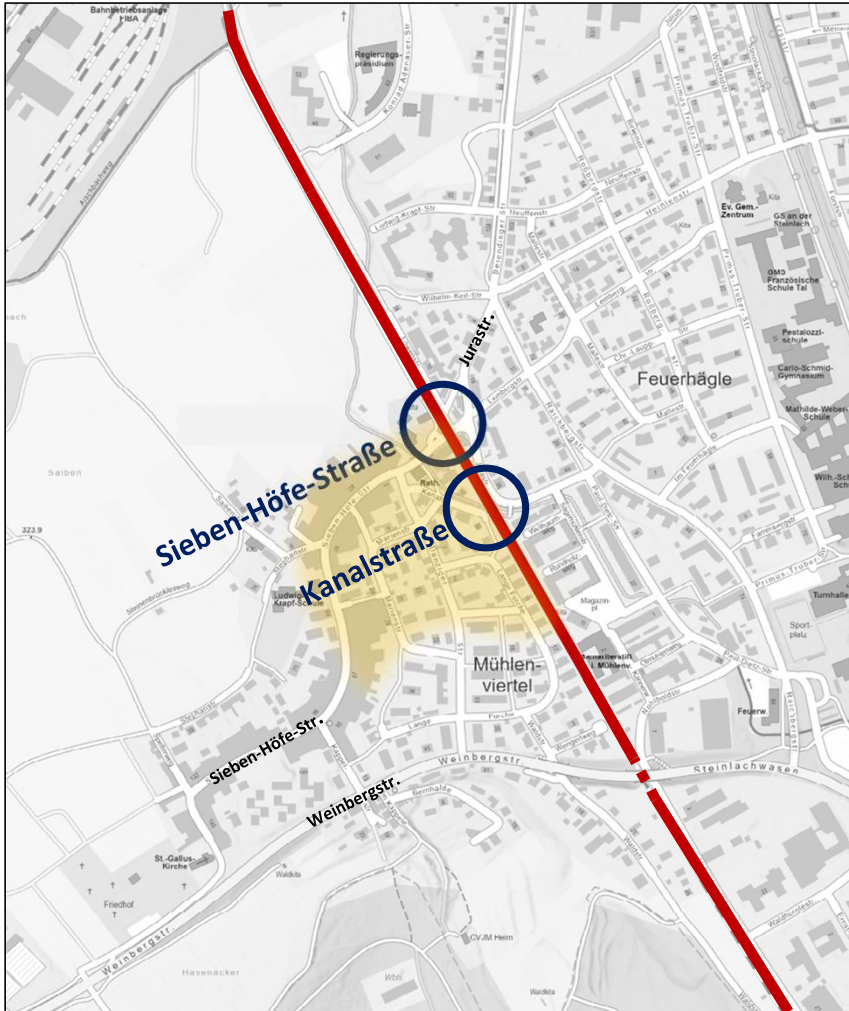
maßgeblicher Bereich (Zentrum)



Nicht weiterverfolgte Szenarien – Magazinplatz, Wengertweg und Weinbergstraße



- Beim Wengertweg und der Weinbergstraße hätten Rad- und Fußverkehr weite Wege und Umwege
- Am Wengertweg und Magazinplatz fehlt der Platz für eine Unter- oder Überführung samt Rampen
- Man müsste den Bahnhof und die Bahnsteige verschieben



Mögliche Szenarien für den Rad- und Fußverkehr



○ weiter zu verfolgende Szenarien



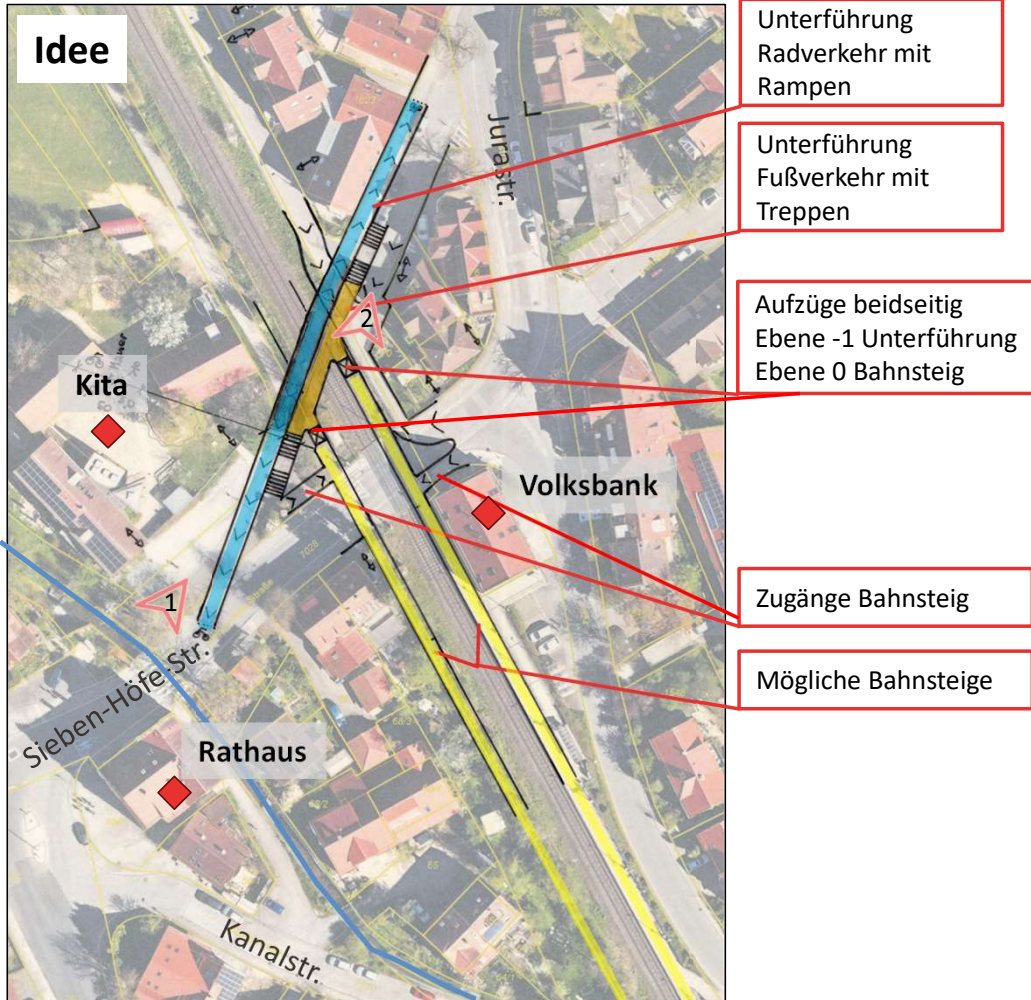
Option 2

Bahnübergang geschlossen

Szenario 1

Unterführung (Rad- und Fuß) in der Sieben-Höfe-Straße





Szenario 1: Unterführung Sieben-Höfe-Straße

- Geh- und Radweg: getrennt, jeweils etwa 3 m breit
- Zu Fuß: Treppen und barrierefreie Querung mit Aufzügen
- Mit dem Rad: Rampen mit etwa 10 % Steigung
- Engstelle in der Jurastraße
- private Zugänge müssen berücksichtigt werden



Sieben-Höfe-Straße: Blick Richtung Nordosten



Jurastraße: Blick Richtung Nordosten



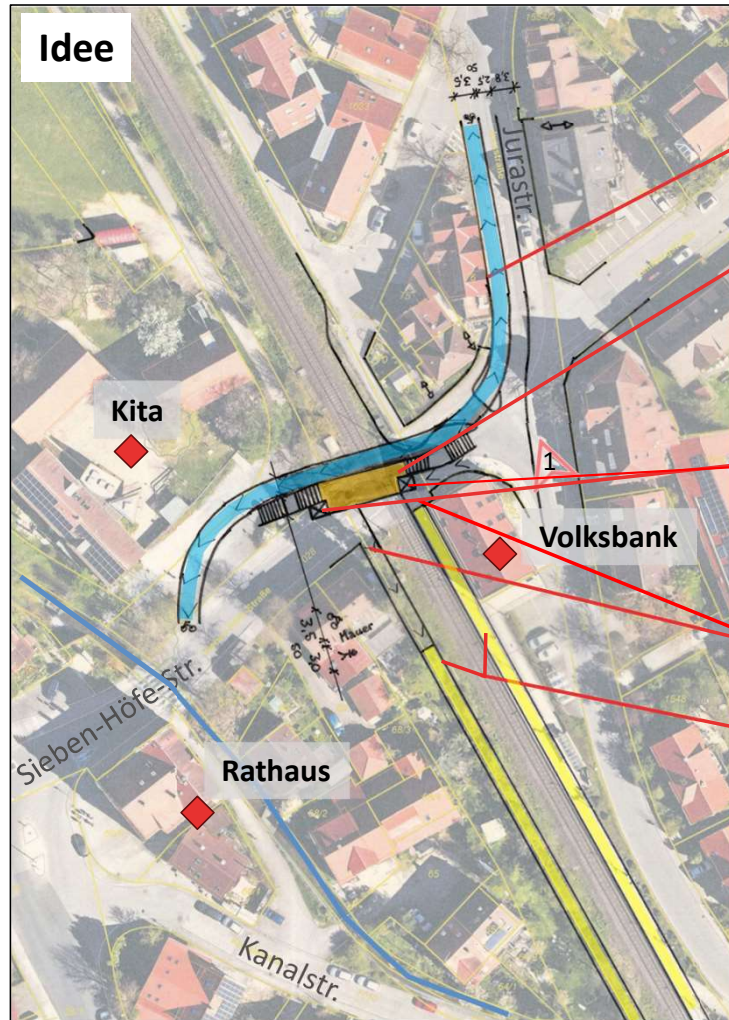
Option 2

Bahnübergang geschlossen

Szenario 2

Unterführung (Rad- und Fuß) in der Sieben-Höfe-Straße





Idee

Unterführung
Radverkehr mit
Rampen

Unterführung.
Fußverkehr mit
Treppen

Aufzüge beidseitig
Ebene -1 Unterführung
Ebene 0 Sieben-Höfe-Str.

Zugänge Bahnsteig

Mögliche Bahnsteige

Szenario 2: Unterführung Sieben-Höfe-Straße

- Geh- und Radweg: getrennt, jeweils etwa 3 m
- Zu Fuß: Treppen und barrierefreie Querung mit Aufzügen
- Mit dem Rad: Rampen mit etwa 6 % Steigung
- Engstelle in der Jurastraße
- private Zugänge müssen berücksichtigt werden



Jurastraße: Blick Richtung Norden



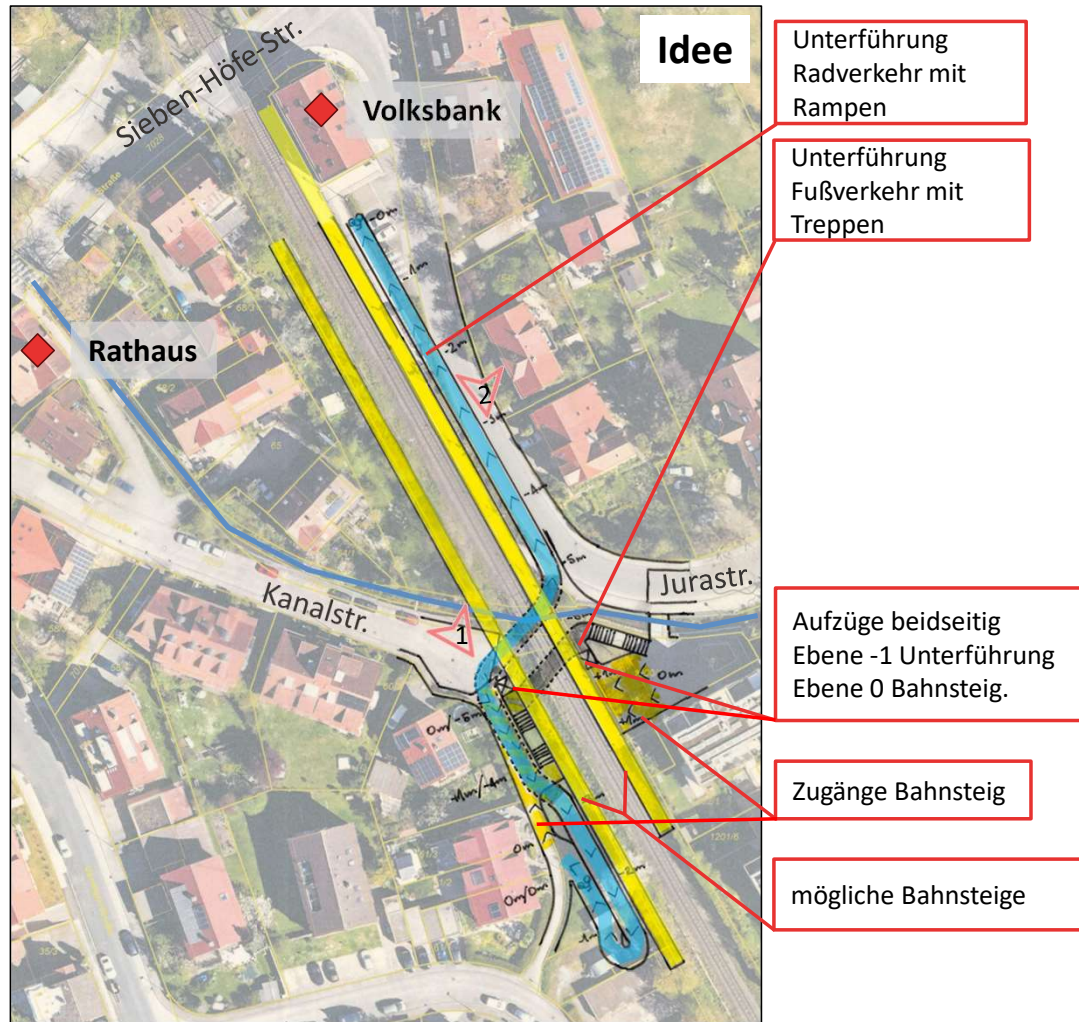
Option 2

Bahnübergang geschlossen

Szenario 3

Rad- und Fußunterführung in der Kanalstraße





Szenario 3: Unterführung Kanalstraße

- Geh- und Radweg: getrennt, jeweils etwa 3 m breit
- Zu Fuß: Treppen und barrierefreie Querung mit Aufzügen
- Mit dem Rad: Rampen mit etwa 6 % Steigung
- Herausforderungen: Engstelle in der Jurastraße und Querung des Mühlbachs



Kanalstraße: Blick Richtung Süden



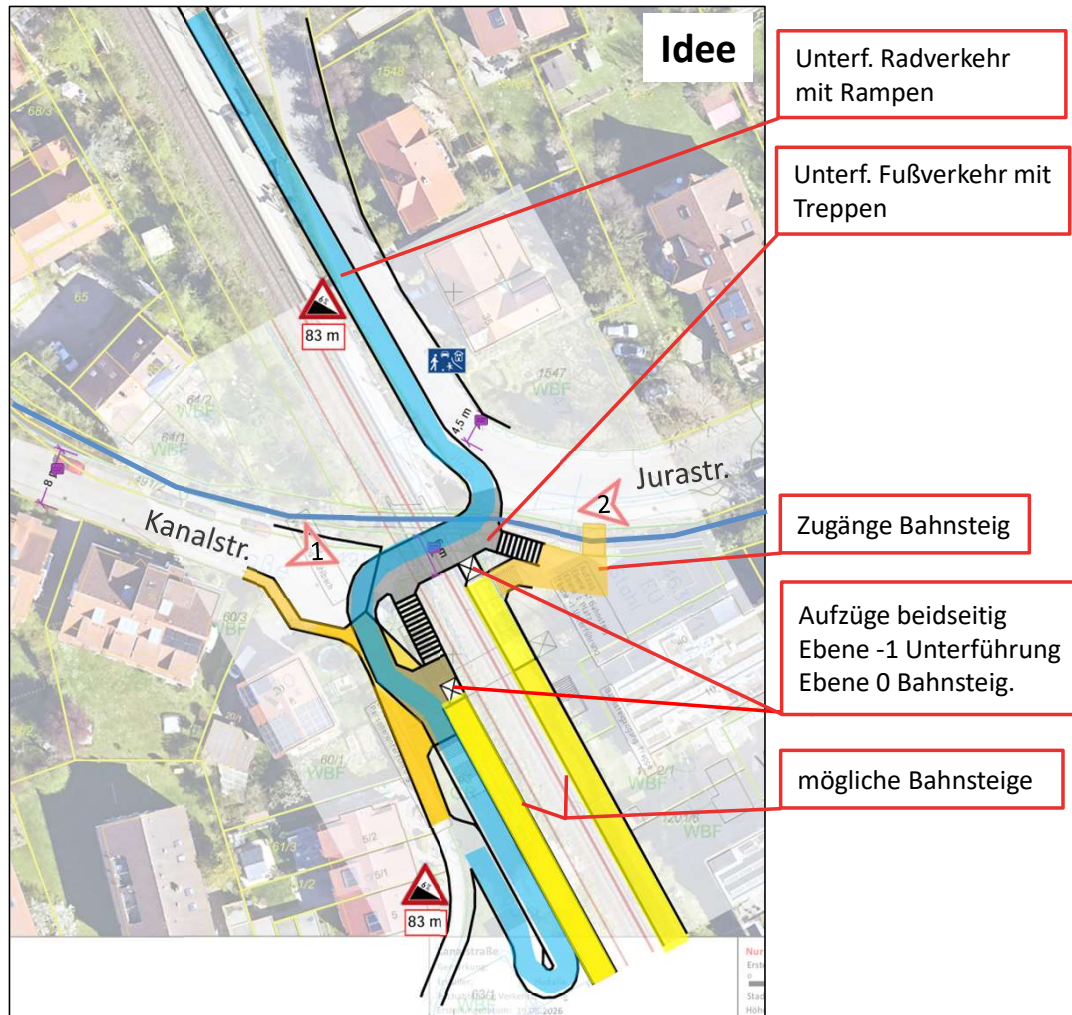
Jurastraße: Blick Richtung Süden



Option 2 Bahnübergang geschlossen

Szenario 4 Rad- und Fußunterführung in der Kanalstraße





Szenario 4: Unterführung Kanalstraße

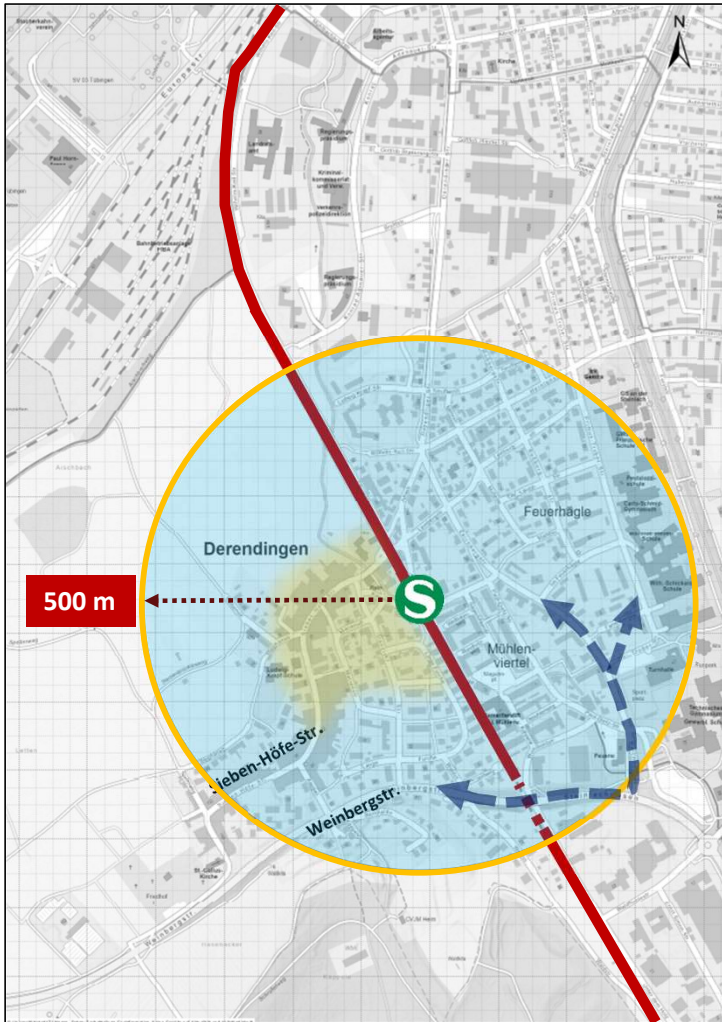
- Geh- und Radweg: getrennt, jeweils etwa 3 m breit
- Zu Fuß: Treppen und barrierefreie Querung mit Aufzügen
- Mit dem Rad: Rampen mit etwa 6 % Steigung
- Herausforderungen: Engstelle in der Jurastraße und Querung des Mühlbachs



Kanalstraße: Blick Richtung Osten



Jurastraße: Blick Richtung Westen

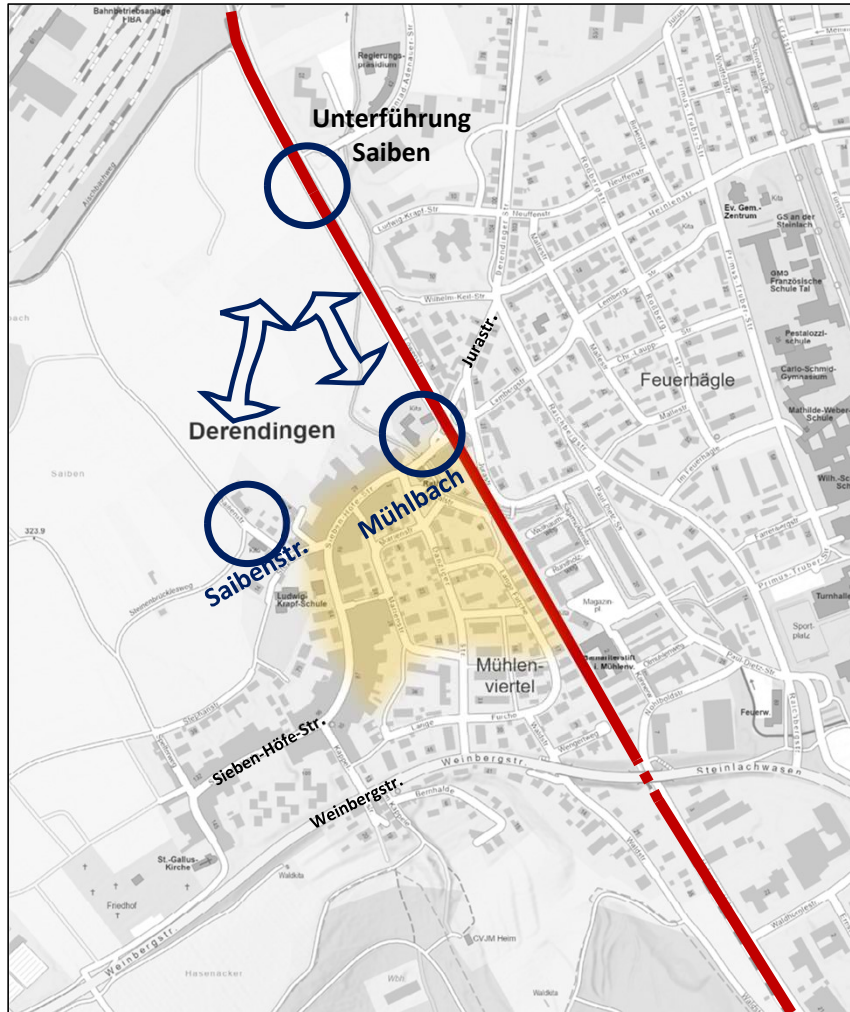


Mögliche Szenarien für den Öffentlichen Verkehr

- Eine Hauptanbindung über Weinbergstraße wäre wahrscheinlich und über die Unterführung Saiben ergänzend möglich
- Der Haltepunkt Derendingen ist für den Fußverkehr in einem Umkreis von etwa 500 m erreichbar
- Ein individuelles Linienkonzept muss je nach Entscheidung erarbeitet werden

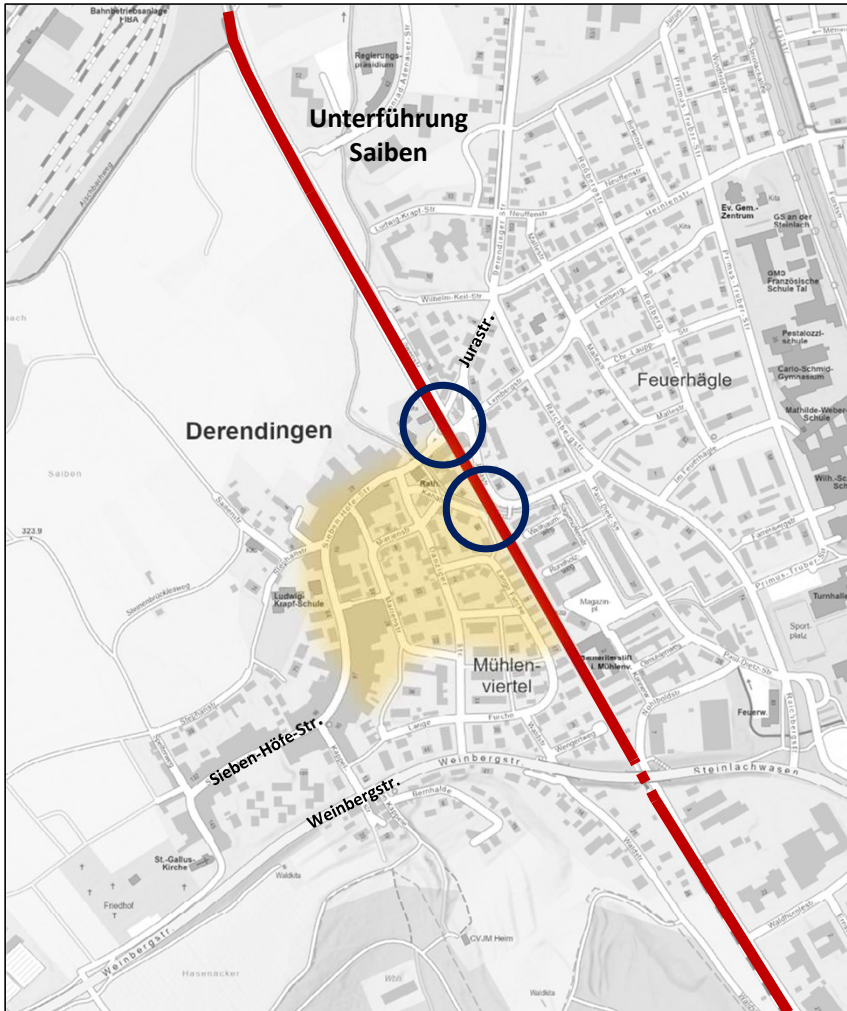


Heute: Linie 5 in der Jurastraße



Einschätzung der Szenarien im Überblick

- Unterführung oder Brücke am heutigen Standort:
Wegen Platz, Gelände und Grundstücken nur mit immensen Kosten möglich
- Zentrumsferne Anbindungen haben für das Zentrum keinen Nutzen
- Szenarien Saibenstraße und Mühlbach liegen nahe am Zentrum
- Die Unterführung Saiben hätte wirtschaftliche Vorteile für die Stadt



Einschätzung der Szenarien im Überblick

- Über die Weinbergstraße ein Umweg für das Zentrum
- Über den Wengertweg ist nur eine Verbindung für den Fußverkehr möglich
- Unterführungen an der Sieben-Höfe-Straße und/oder der Kanalstraße könnten gut an den Bahnhof angebunden werden und liegen zentral
- wirtschaftliche Vorteile und Synergien in Kombination mit Ausbau des Bahnhofs sind zu berücksichtigen

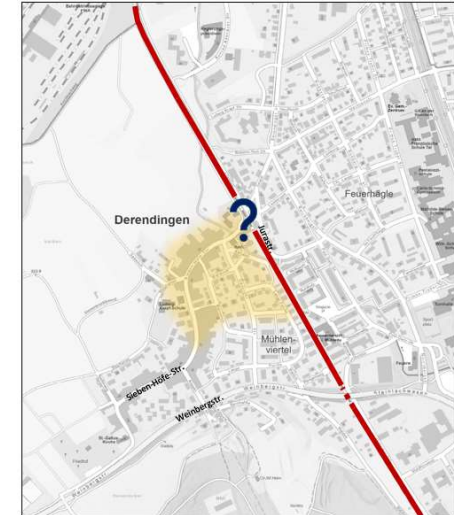
Wie geht's weiter?

- Präsentationen der Stadt und des Zweckverbands verfügbar unter:

www.tuebingen.de/bahnuebergang-derendingen



- Der Zweckverband klärt die Finanzierung, also wer bezahlt was?
- Der Zweckverbands Regional-Stadtbahn untersucht die verschiedenen Szenarien im Detail
- Vorstellen der Ergebnisse Ende 2026
- Entscheidung Anfang 2027



Bahnübergang Sieben-Höfe-Str.: Blick Richtung Westen

**Wir freuen uns auf den Austausch
mit Ihnen!**

Bilder: Universitätsstadt Tübingen