LANDKREIS REUTLINGEN | Landkreis Tübingen | Zollernalbkreis | Reutlingen | Tübingen Universitätsstadt | Regionalverband Neckar-Alb | Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Projektgesellschaft mbH



Regional-Stadtbahn Neckar-Alb | Ergebnisse der Vorplanung | Pfullingen

Stadt Pfullingen | Gemeinderat | Einbringung Entscheidungsniveau 07.10.2025 | ZV RSBNA

Agenda

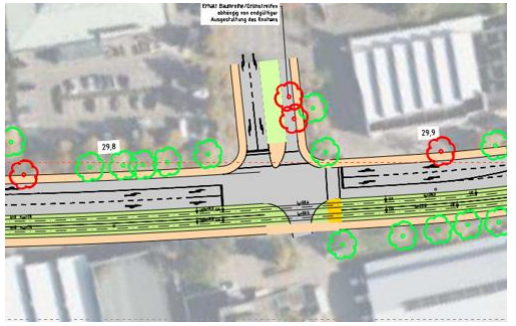
1. Ergebnisse der Standardisierten Bewertung

- Nutzen-Kosten-Verhältnis der Varianten Pfullingen im Vergleich
- Kosten und Kostenschlüssel



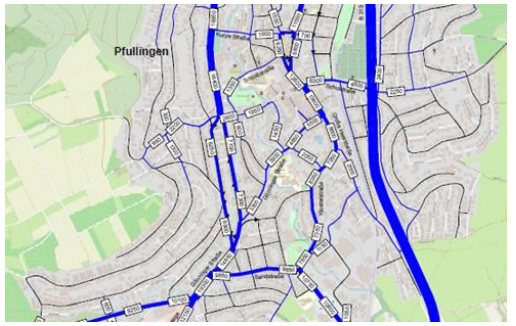
2. Weiterentwicklung der Trassierung auf Entscheidungsniveau

- Beantwortung des Fragenkatalogs des Gemeinderats
- Einarbeitung der Anmerkungen aus der Sitzung des Gemeinderats vom 11.03.2025
- Betrachtung von Schwerpunktbereichen



3. Verkehrliche Effekte auf den Straßenverkehr

- Verkehrsentwicklung und Verkehrsverlagerungen mit der Innenstadttrasse
- Sonderthema „Tunnelsperrung“



Vorplanung (LPH 2) Ohmenhausen – Reutlingen – Engstingen: Beteiligte Akteure & Gutachter

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Projektgesellschaft mbH

Projektkoordination	RSBNA GmbH
Verkehrsanlagen	DB E&C | Schüßler-Plan | Ramboll
Ingenieurbauwerke	DB E&C | Ramboll
Leit- und Sicherungstechnik	B.E.P. GmbH
Fahrleitungsanlagen	B.E.P. GmbH | Ramboll
Verkehrsgutachten	PTV | BS-Ingenieure | Ramboll
Kostenschätzungen	DB E&C | Schüßler-Plan | Ramboll
Standardisierte Bewertung	RSBNA GmbH

Agenda

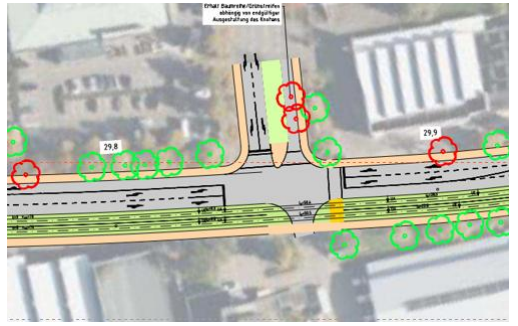
1. Ergebnisse der Standardisierten Bewertung

- Nutzen-Kosten-Verhältnis der Varianten Pfullingen im Vergleich
- Kosten und Kostenschlüssel



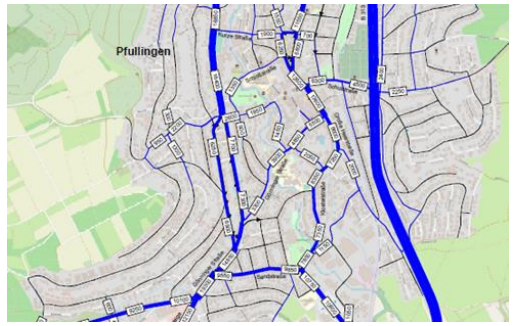
2. Weiterentwicklung der Trassierung auf Entscheidungsniveau

- Beantwortung des Fragenkatalogs des Gemeinderats
- Einarbeitung der Anmerkungen aus der Sitzung des Gemeinderats vom 11.03.2025
- Betrachtung von Schwerpunktbereichen



3. Verkehrliche Effekte auf den Straßenverkehr

- Verkehrsentwicklung und Verkehrsverlagerungen mit der Innenstadttrasse
- Sonderthema „Tunnelsperrung“



Bewertungsansatz der „Standardisierten Bewertung“

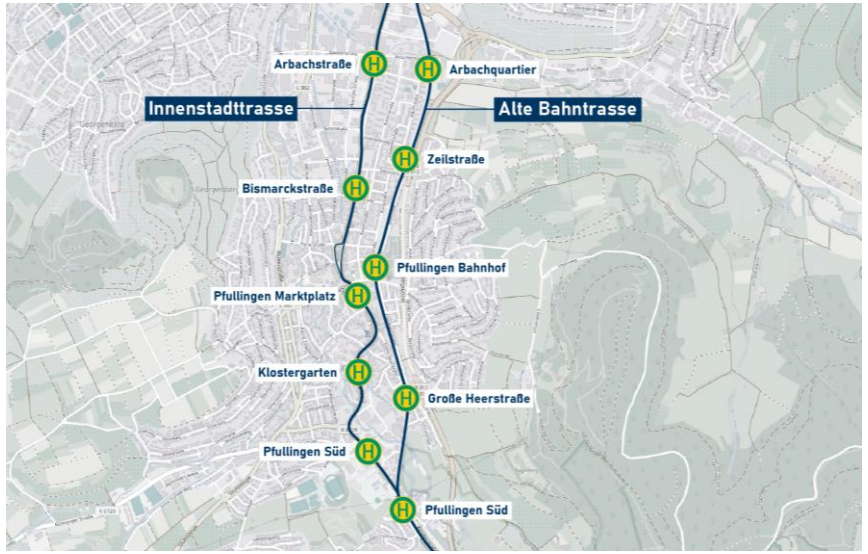
- **Ziel**
  - Nachweis, dass die Wirtschaftlichkeit der untersuchten Varianten grundsätzlich gegeben ist
  - Herstellung einer objektivierten Vergleichbarkeit der Varianten untereinander (insbes. über NKV, Kosten, Folgekosten)
- **Verfahrensanleitung**
  - 2016 (wie GVFG-Rahmenantrag RSBNA, siehe DS (ZV RSBNA) DS 2022-2)
- **Eingangsgrößen**
  - Infrastruktur: Vorplanung auf Entscheidungsniveau
  - Betrieb: Betriebsprogramm gemäß GVFG-Rahmenantrag
  - Verkehrsmodell: gemäß Standardisierter Bewertung RSBNA (Prognosejahr: 2030)
  - Kosten: gemäß Vorplanung auf Entscheidungsniveau (Kostenstand: 2024)
  - Folgekosten: Ermittlung auf Basis der ermittelten Kosten gemäß Verfahrensanleitung 2016
- **Bewertungsgrundsätze**
  - Exakte Kostenermittlung auf Basis der Planung, wo möglich
  - Ansonsten Pauschalierung, abgestimmt zwischen den Gutachtern Los 1 – Los 3
- **Variantenauswahl und -bewertung**
  - Alle Varianten wurden jeweils in der wirtschaftlich bestmöglichen Lösung bewertet

Untersuchte Varianten & Kennzahlen: *Pfullingen*



Alte Bahntrasse	
Streckenlänge (km)	4,5 km
Haltestellen (Anzahl)	5
Fahrgastpotenzial (Pers.)	16.000
Fahrzeit (Südbahnhof – Pfullingen Süd)	07:10 Min.
Stärkster Querschnitt (Fahrgäste)	7.700
Baukosten netto (2024)	111,1 Mio. EUR
dar. Fahrweg + Oberleitung	41,6 Mio. EUR
dar. konstruktiver Ingenieurbau (v.a. Brücken)	38,8 Mio. EUR
dar. Maßnahmen an Anlagen Dritter	13,1 Mio. EUR

Abschnitt *Pfullingen*



Abschnittsmerkmale	
Strecke	Echaztalbahn
techn. Parameter	BOStrab, 750 V Gleichstrom
weiter Ri. Reutlingen	Abschnitt Kernstadt Reutlingen
weiter Ri. Engstingen	Abschnitt Unterhausen



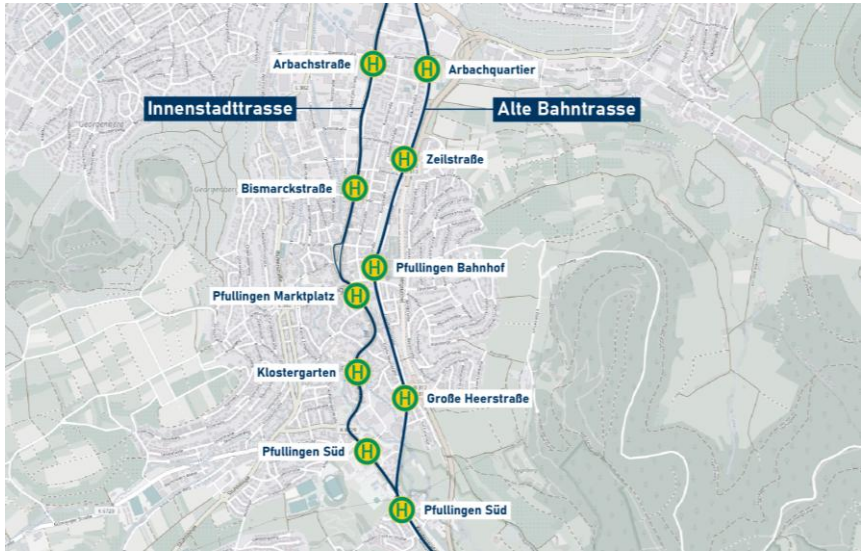
Innenstadttrasse	
Streckenlänge (km)	4,8 km
Haltestellen (Anzahl)	5
Fahrgastpotenzial (Pers.)	19.600
Fahrzeit (Südbahnhof – Pfullingen Süd)	11:20 Min.
Stärkster Querschnitt (Fahrgäste)	7.400
Baukosten netto (2024)	78,8 Mio. EUR
dar. Fahrweg + Oberleitung	34,5 Mio. EUR
dar. konstruktiver Ingenieurbau	3,7 Mio. EUR
dar. Maßnahmen an Anlagen Dritter	26,6 Mio. EUR

Kosten & Folgekosten: *Pfullingen*



Alte Bahntrasse	
Baukosten netto (2024)	111,1 Mio. EUR
dar. regionaler Anteil (ZV)	7,9 Mio. EUR
Folgekosten (2024) ▪ Refinanzierung (63 %) ▪ Unterhalt (15 %) ▪ Betrieb (22 %)	5,1 Mio. EUR p.a.
dar. regionaler Anteil (ZV)	0,87 Mio. EUR p.a.
Nutzen-Kosten-Verhältnis	**1,20**

Abschnitt *Pfullingen*



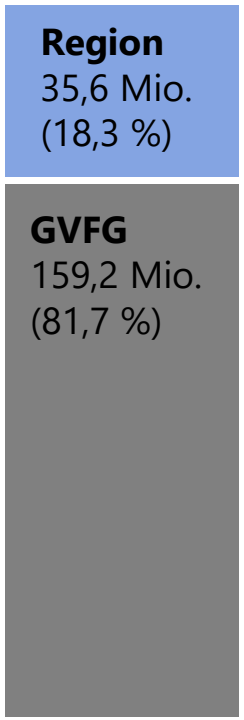
Abschnittsmerkmale	
Strecke	Echaztalbahn
techn. Parameter	BOStrab, 750 V Gleichstrom
weiter Ri. Reutlingen	Abschnitt Kernstadt Reutlingen
weiter Ri. Engstingen	Abschnitt Unterhausen



Innenstadttrasse	
Baukosten netto (2024)	78,8 Mio. EUR
dar. regionaler Anteil (ZV)	5,6 Mio. EUR
Folgekosten (2024) ▪ Refinanzierung (46 %) ▪ Unterhalt (13 %) ▪ Betrieb (41 %)	4,7 Mio. EUR p.a.
dar. regionaler Anteil (ZV)	1,00 Mio. EUR p.a.
Nutzen-Kosten-Verhältnis	**1,07**

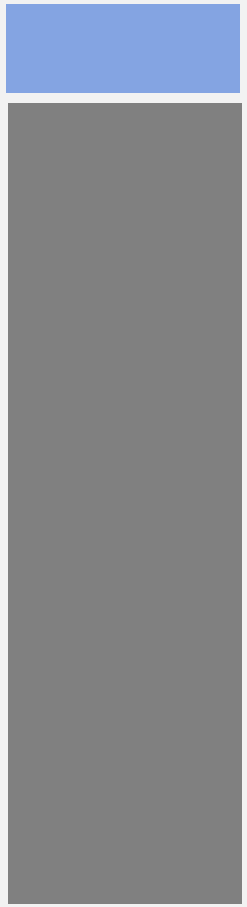
Prognose der Baukosten nach Abschluss Entscheidungsniveau: Echaztalbahn bis Engstingen mit Innenstadttrasse Pfullingen

Machbarkeitsstudie



Reutlingen Süd-Engstingen
194,8 Mio. EUR
Planungs- und Baukosten (2022)

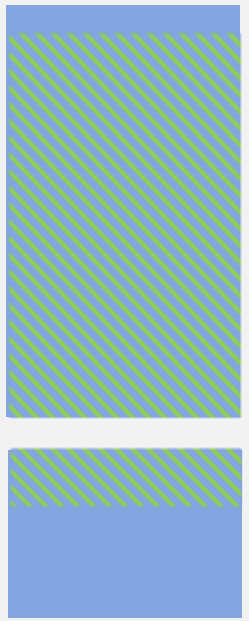
Vorplanung



Region
25,0 Mio. EUR
(8,7 %)

GVFG-Bundesprogramm
262,4 Mio. EUR
(91,3 %)

Reutlingen Süd-Engstingen
287,4 Mio. EUR
Planungs- und Baukosten (2024)



Anliegeranteil
(70 %)

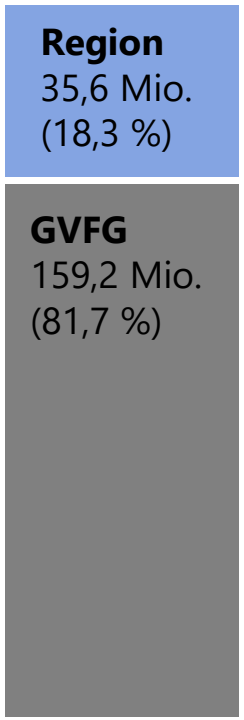
Landkreis Reutlingen
16,7 Mio. EUR
(66,9 %)

Solidarsockel
(30 %)

Reutlingen Süd-Engstingen
25,0 Mio. EUR
Regionaler Anteil (2024)

Prognose der Baukosten nach Abschluss Entscheidungsniveau: Echaztalbahn bis Engstingen mit Alter Bahntrasse Pfullingen

Machbarkeitsstudie



Reutlingen Süd-Engstingen
194,8 Mio. EUR
Planungs- und Baukosten (2022)



Region
25,0 Mio. EUR
(8,7 %)

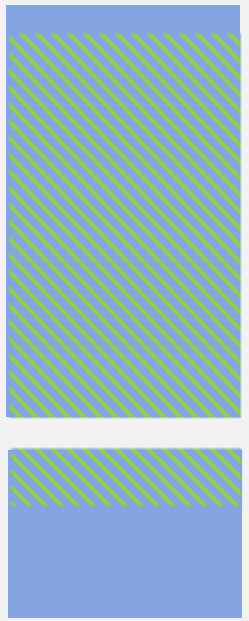
Alte Bahntrasse
+ 3,6 Mio.

GVFG-Bundesprogramm
262,4 Mio. EUR
(91,3 %)

Alte Bahntrasse
+ 37,9 Mio.

Reutlingen Süd-Engstingen
287,4 Mio. EUR
Planungs- und Baukosten (2024)

Vorplanung



Anliegeranteil
(70 %)

Landkreis Reutlingen
16,7 Mio. EUR
(66,9 %)

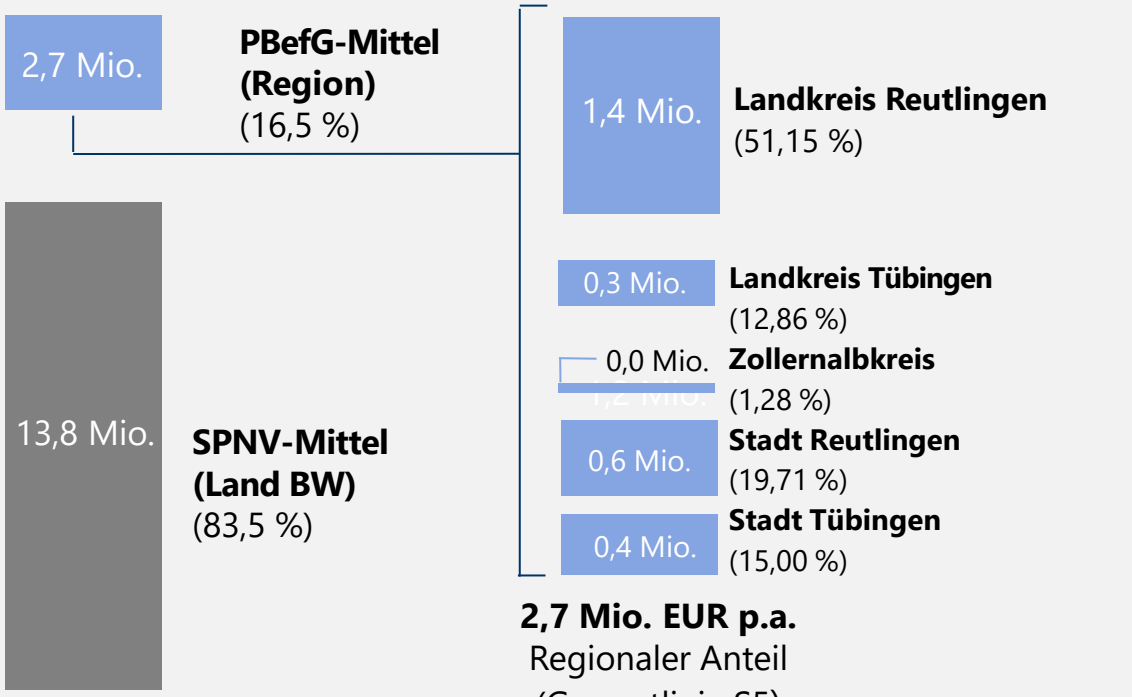
Alte Bahntrasse
+ 2,4 Mio.

Solidarsockel
(30 %)

Reutlingen Süd-Engstingen
25,0 Mio. EUR
Regionaler Anteil (2024)

Prognose der Betriebskosten nach Abschluss Entscheidungsniveau Linienbündel „Echaztalbahn“ mit Innenstadttrasse Pfullingen

S5 Engstingen – Pfullingen – Reutlingen – Tübingen – Ammertal

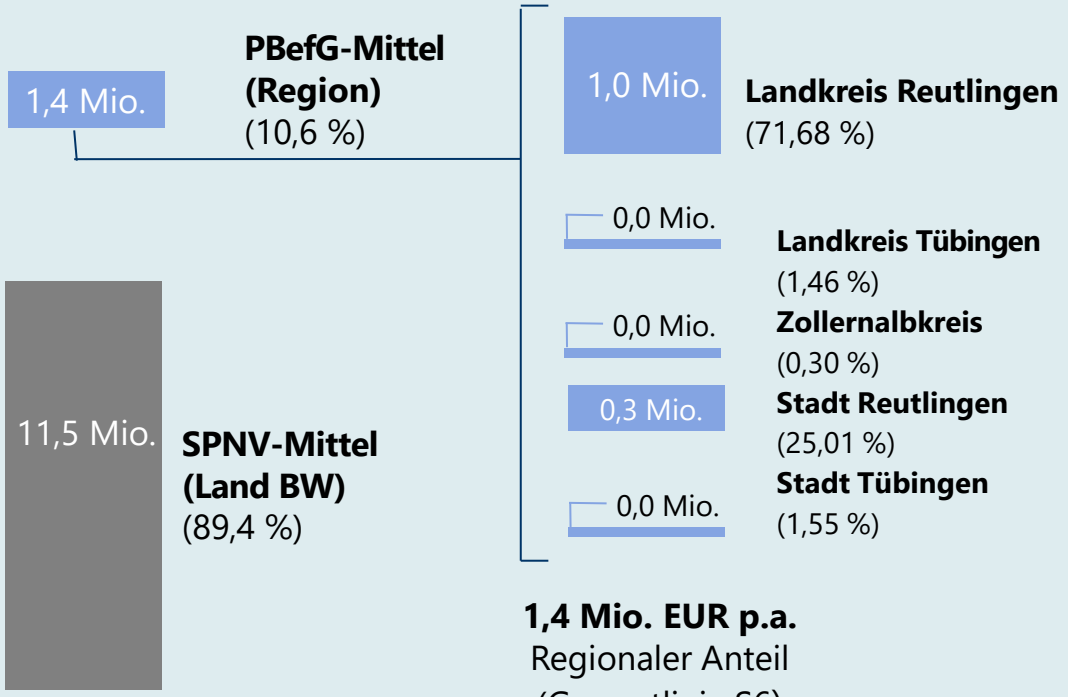


2,7 Mio. EUR p.a.
Regionaler Anteil
(Gesamtlinie S5)

16,5 Mio. EUR p.a.
Betriebskosten der Linie S5
(Gesamtlinie)

Preisstand: **2024** (Mio. EUR p.a.)

S6 Bad Urach – Metzingen – Reutlingen - Pfullingen Süd



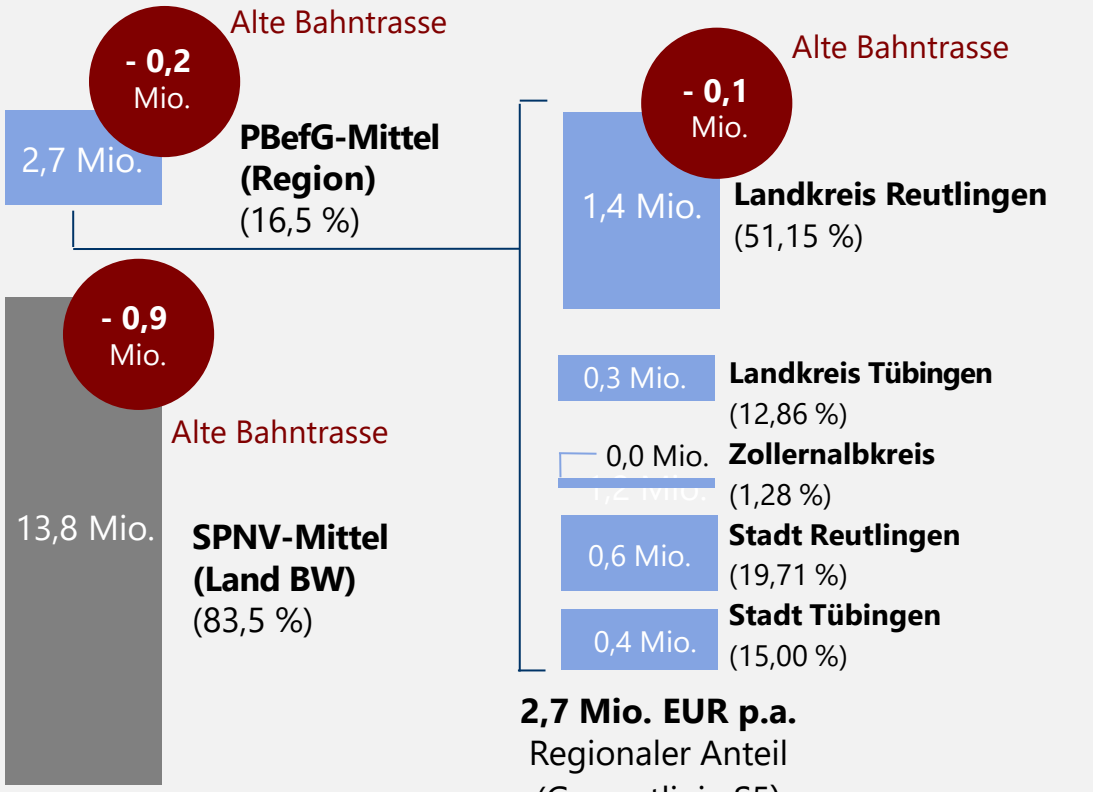
1,4 Mio. EUR p.a.
Regionaler Anteil
(Gesamtlinie S6)

12,9 Mio. EUR p.a.
Betriebskosten der Linie S6
(Gesamtlinie)

Preisstand: **2024** (Mio. EUR p.a.)

Prognose der Betriebskosten nach Abschluss Entscheidungsniveau Linienbündel „Echaztalbahn“ mit Alter Bahntrasse Pfullingen im Vergleich

S5 Engstingen – Pfullingen – Reutlingen – Tübingen – Ammertal

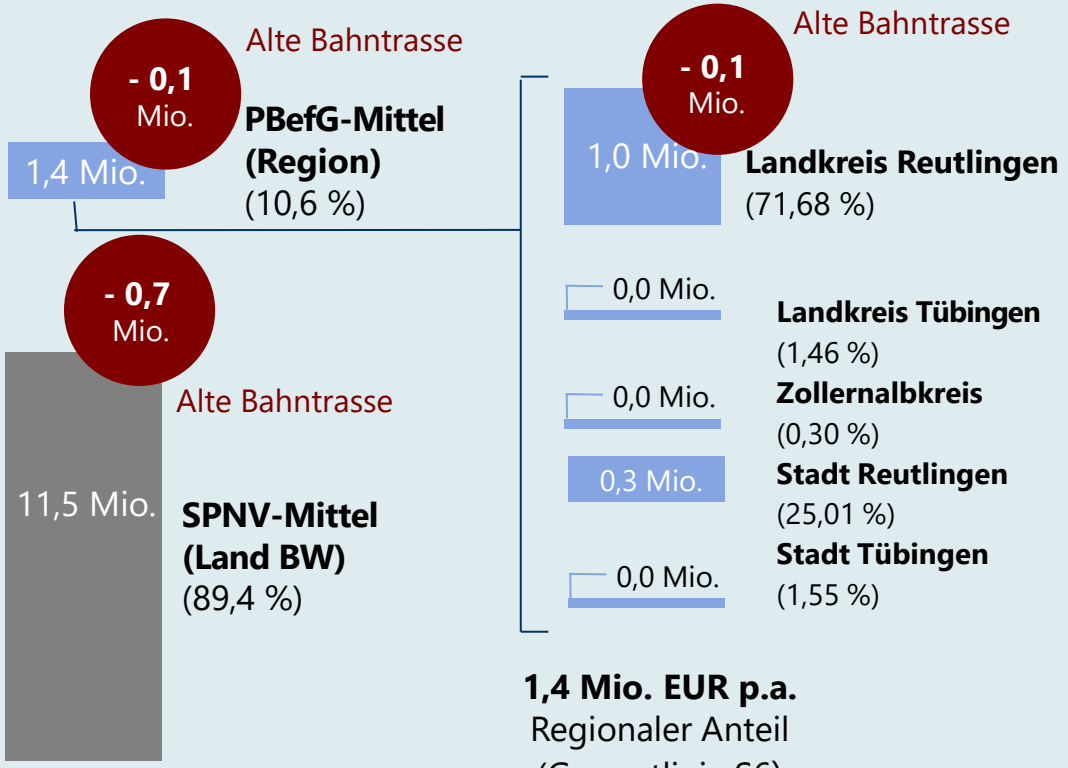


16,5 Mio. EUR p.a.
Betriebskosten der Linie S5 (Gesamtlinie)

2,7 Mio. EUR p.a.
Regionaler Anteil (Gesamtlinie S5)

Preisstand: **2024** (Mio. EUR p.a.)

S6 Bad Urach – Metzingen – Reutlingen - Pfullingen Süd

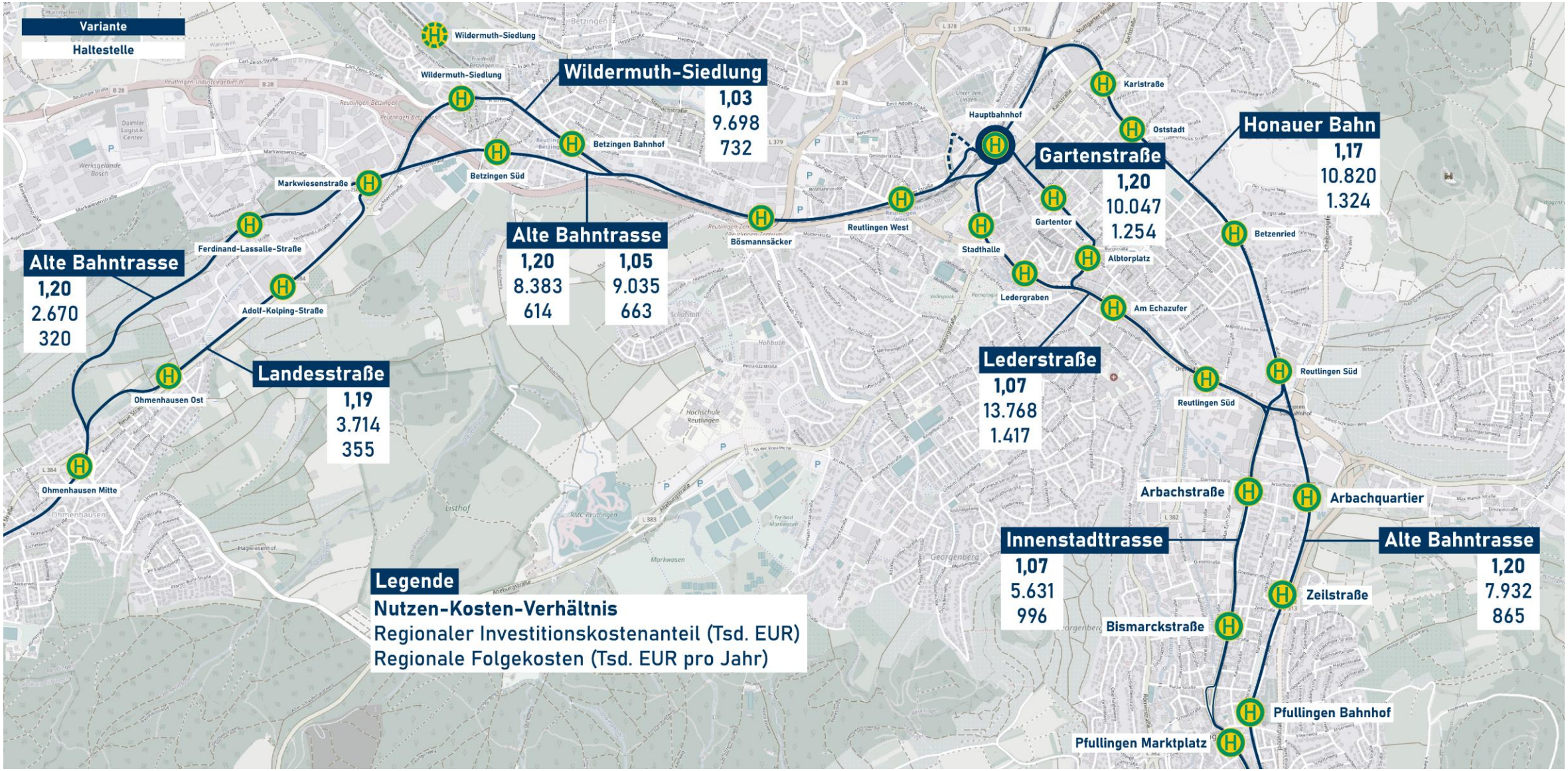


12,9 Mio. EUR p.a.
Betriebskosten der Linie S6 (Gesamtlinie)

1,4 Mio. EUR p.a.
Regionaler Anteil (Gesamtlinie S6)

Preisstand: **2024** (Mio. EUR p.a.)

Einordnung in das Gesamtergebnis der Standardisierten Bewertung



Agenda

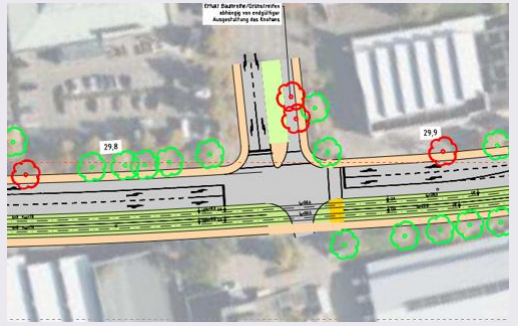
1. Ergebnisse der Standardisierten Bewertung

- Eingangsparameter in die Nutzen-Kosten-Untersuchung
- Nutzen-Kosten-Verhältnis im Vergleich



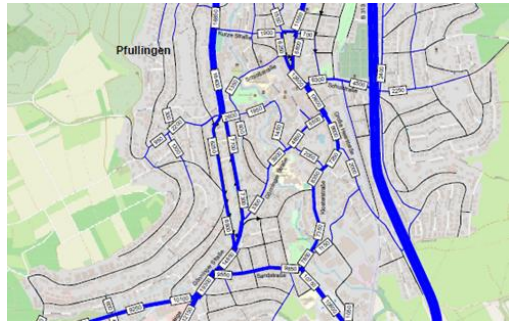
2. Weiterentwicklung der Trassierung auf Entscheidungsniveau

- Beantwortung des Fragenkatalogs des Gemeinderats
- Einarbeitung der Anmerkungen aus der Sitzung des Gemeinderats vom 11.03.2025
- Betrachtung von Schwerpunktbereichen



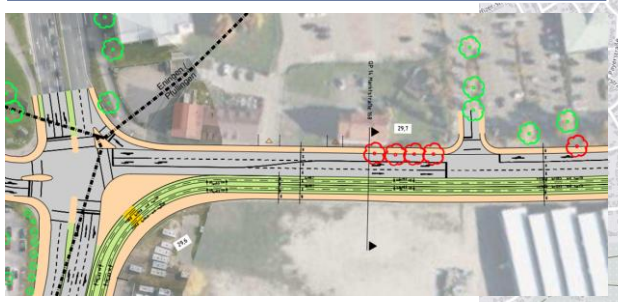
3. Verkehrliche Effekte auf den Straßenverkehr

- Verkehrsentwicklung und Verkehrsverlagerungen mit der Innenstadttrasse
- Sonderthema „Tunnelsperrung“

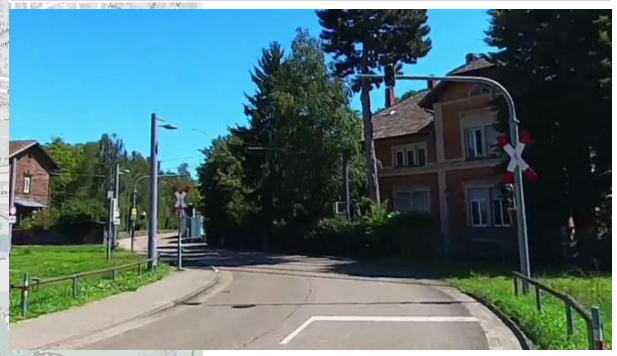


Weiterentwicklung Trassierung auf Entscheidungsniveau

Anschluss nach Reutlingen



Bahnübergang Schulstraße

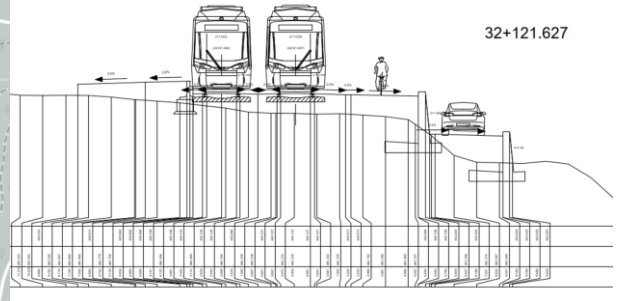


Bauart der Fahrleitung





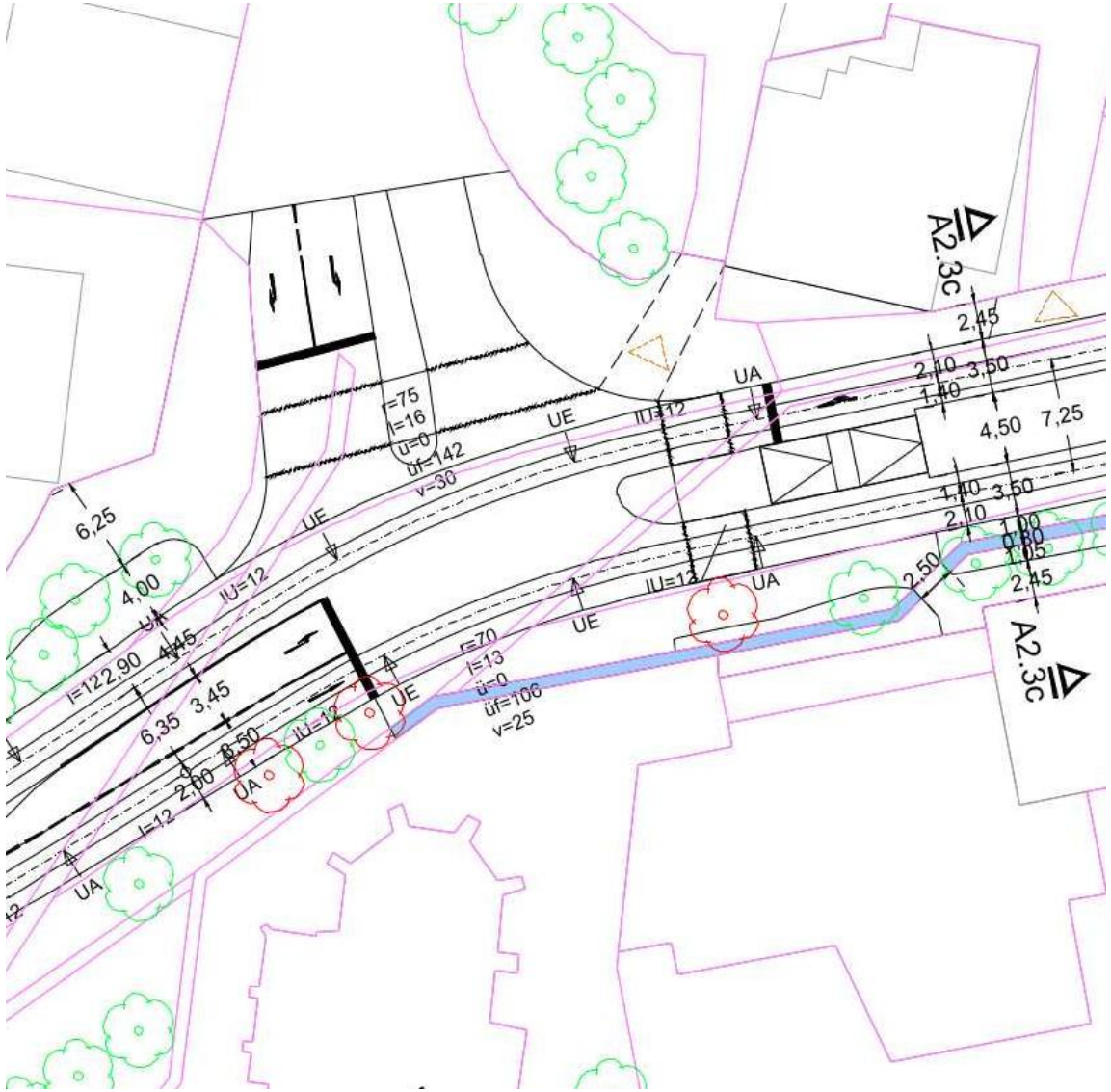
Querschnitte mit Radweg

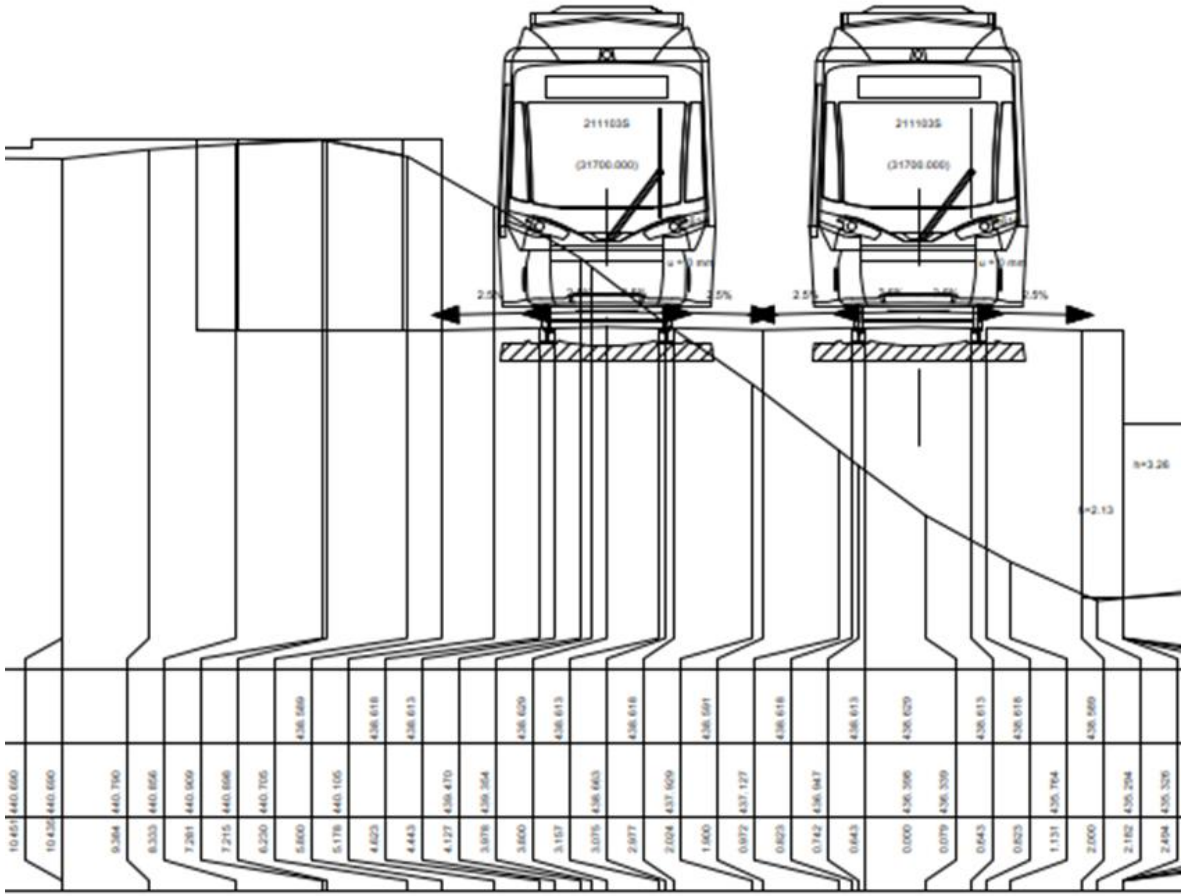


Erschließung Pfullingen Süd

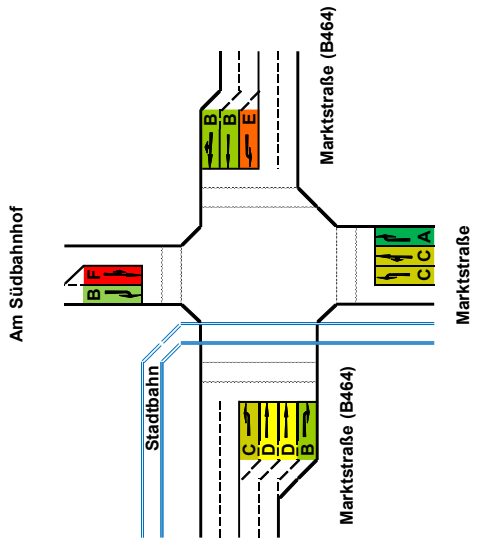


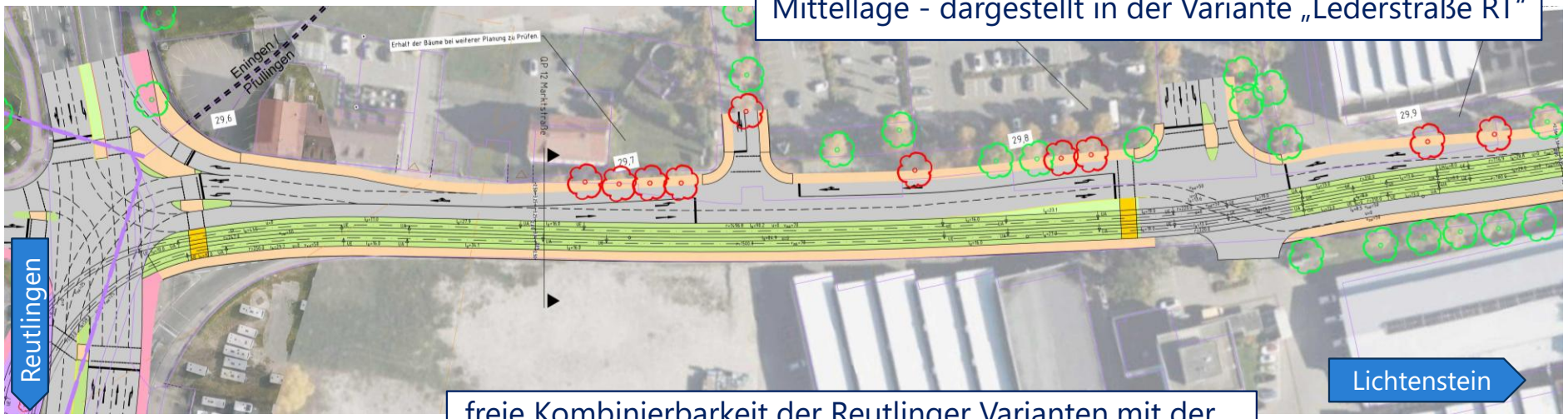
Detaillierungsgrad der erarbeiteten Planunterlagen





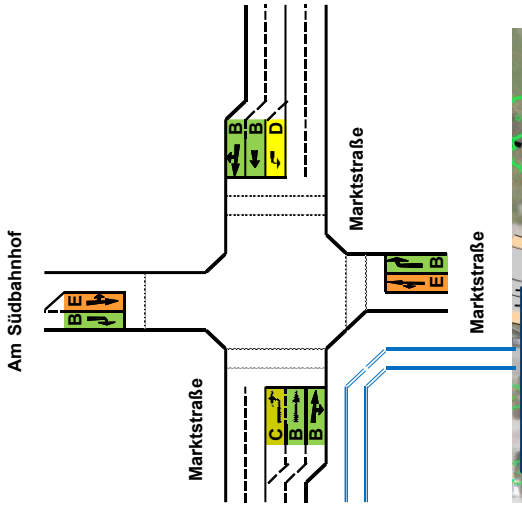
Anschluss nach Reutlingen | Innenstadttrasse

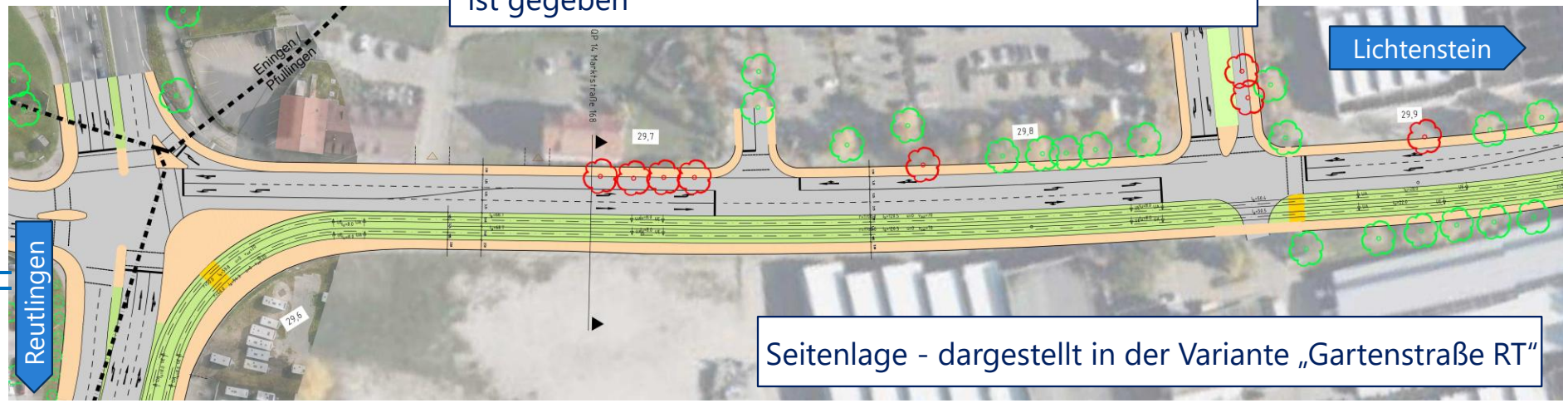




Mittellage - dargestellt in der Variante „Lederstraße RT“

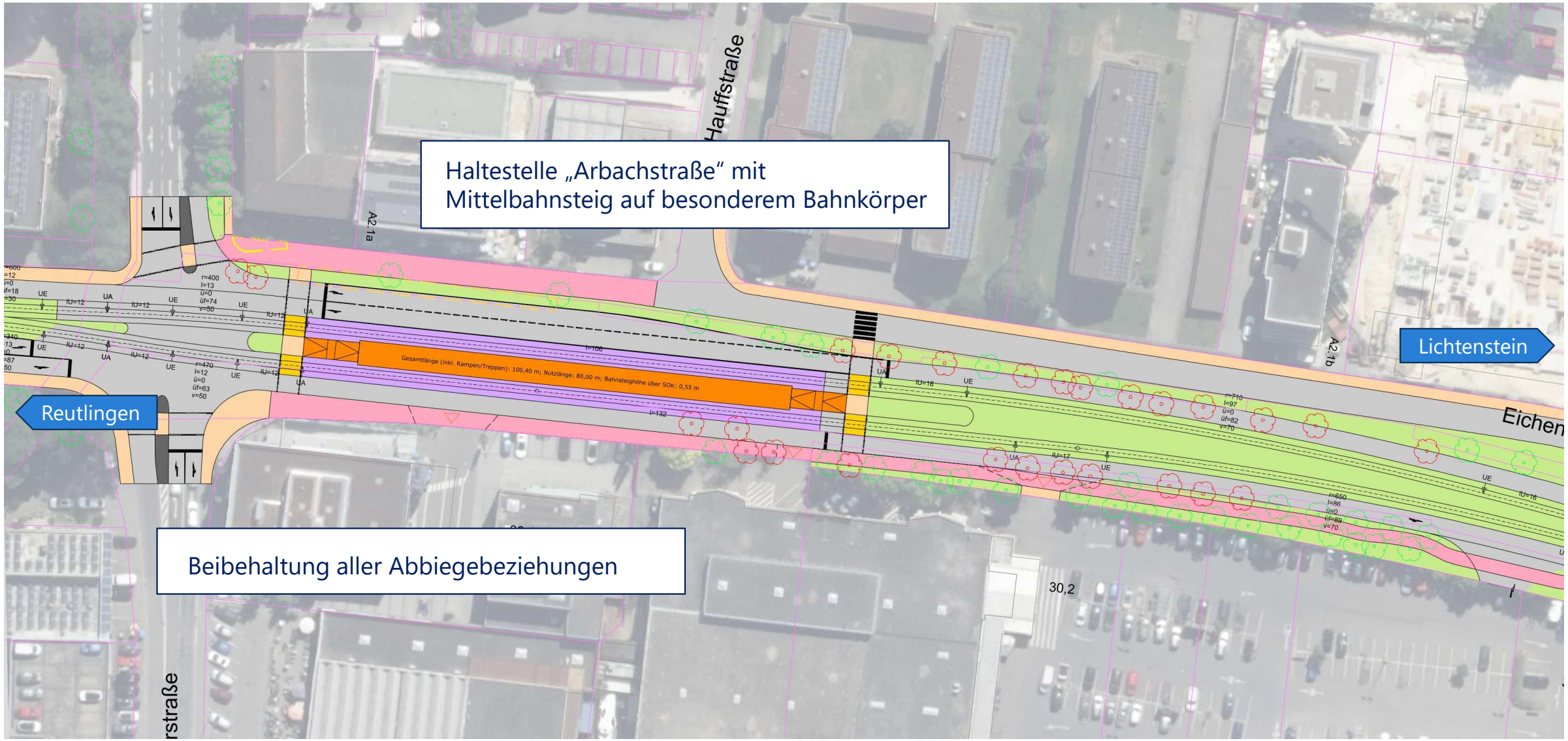
freie Kombinierbarkeit der Reutlinger Varianten mit der Weiterführung in der Marktstraße (Mittellage/Seitenlage) ist gegeben





Seitenlage - dargestellt in der Variante „Gartenstraße RT“

Innenstadttrasse | Haltestelle Arbachstraße



Haltestelle im Straßenraum mit Mittelmasten (*Heilbronn*)



Übergang auf straßenbündige Führung an der Bismarckstraße



Übergang von Mittellage auf **straßenbündige Führung** im Bereich der Kunstmühlestraße (Beispiel aus *Stuttgart*)

Haltestelle **Bismarckstraße mit Mittelbahnsteig** zwischen Zeilstraße und Bismarckstraße

Neuordnung der **Abbiegebemöglichkeiten** aus der Künstmühlestraße und aus/in die Zeilstraße

Lindenplatz und Haltestelle Marktplatz

Reutlingen

Verlegung der Linksabbiegemöglichkeit von der Kurzen Straße in die Braikestraße

regelwerkskonforme Ausgestaltung der Gehwege in Marktstraße und Zeppelinstraße

Haltestelle mit Mittelbahnsteig



Weiterführung auf straßenbündigem Bahnkörper (*Karlsruhe*)

Lichtenstein

Räumliche Nähe zur Kirche ist auch anderenorts gegeben (*Heilbronn*)





Chance zur Gestaltung der neu entstehenden Freiräume durch die Stadt Pfullingen



Einfachfahrleitung an Quertragwerken (*Karlsruhe*)



Integration von Seitenmasten im Innenstadtbereich (*Heilbronn*)



Integration der Masten in eine Baumreihe (*Karlsruhe*)



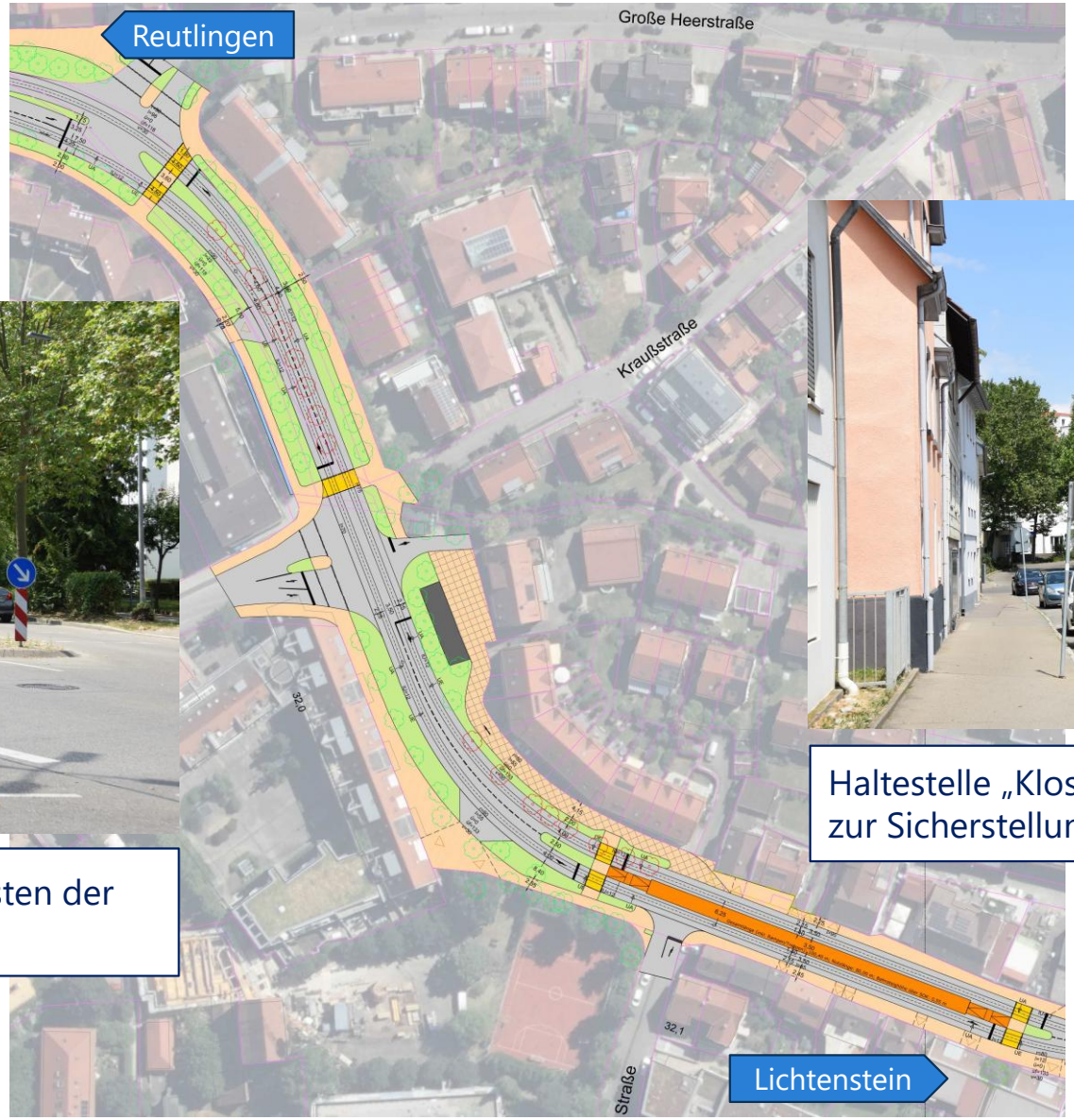
Tragseilfahrleitung („Hochkette“) im Straßenraum (*Karlsruhe*)



Große Heerstraße & Haltestelle Klostergarten | Innenstadttrasse



Entfall der mittleren Baumreihe zugunsten der beiden äußeren Baumreihen





Haltestelle „Klostergarten“ mit Mittelbahnsteig zur Sicherstellung der Grundstückszufahrten



Haltestelle Pfullingen Süd (Freibad/Pfullinger Hallen) | Innenstadttrasse

Gesicherte Querung (Ampel) zum Erreichen der Sport- und Freizeitanlagen + Pfullinger Hallen

Reduzierung des Platzbedarfs durch Verlegung des Kehrgleises in die Abstellanlage im Bereich Hortense

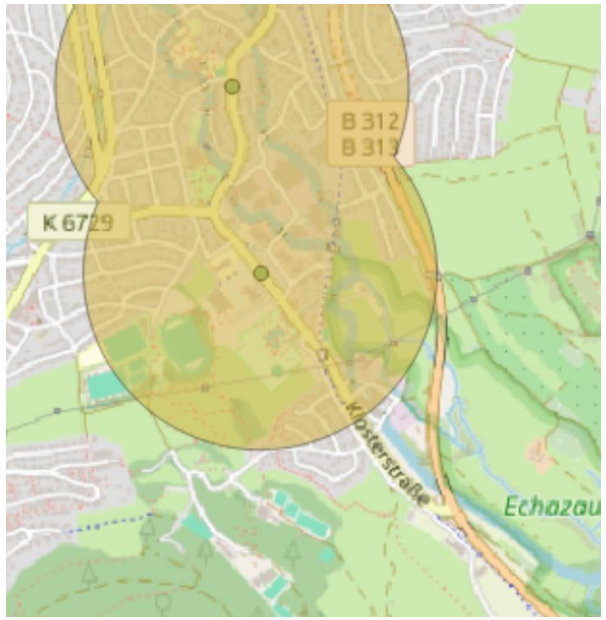
Ab der Sandstraße beidseitiger Radweg in Richtung Unterhausen möglich

Wechsel auf die alte Bahntrasse nach der alten Eisenbahnbrücke (Radweg)

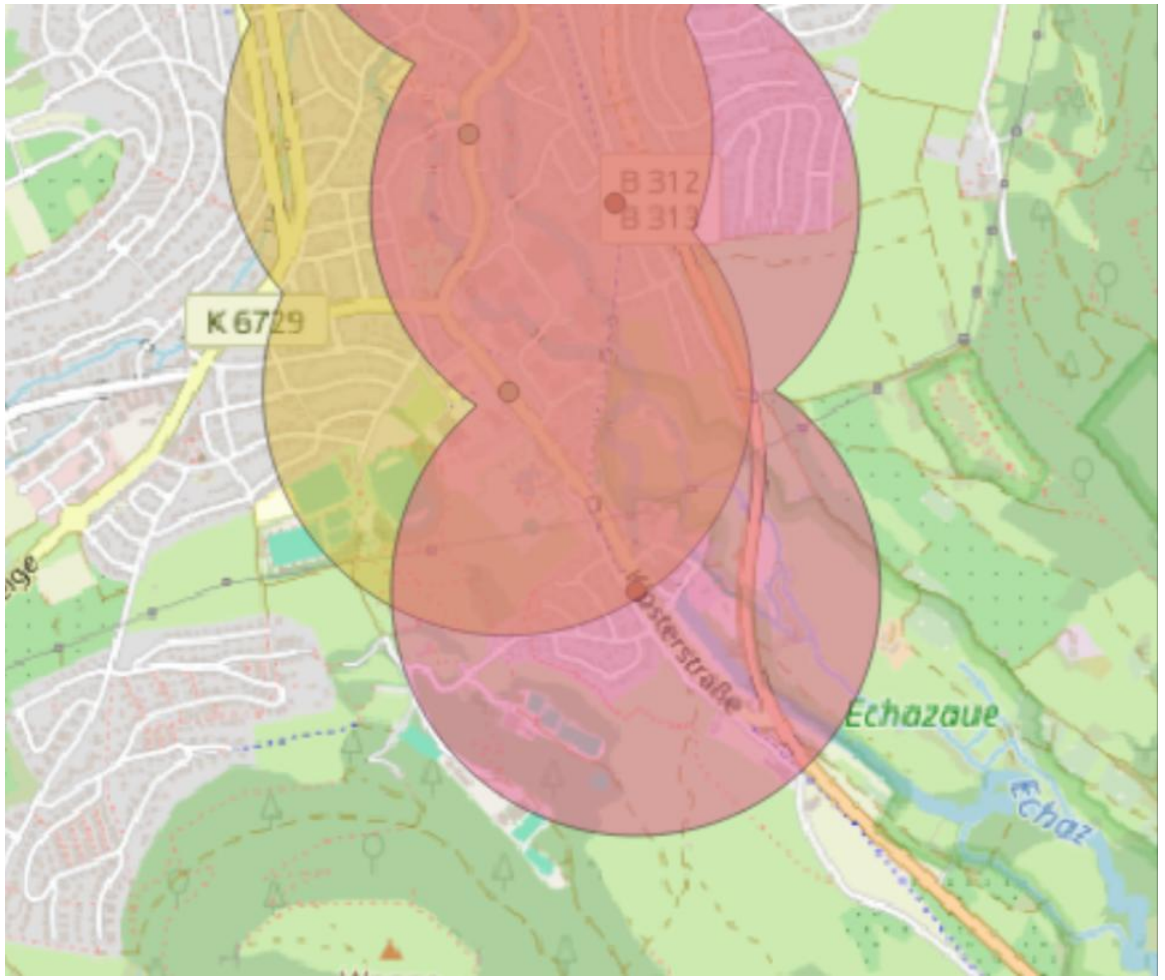


Haltestellen-Einzugsbereiche Pfullingen Süd | beide Trassen

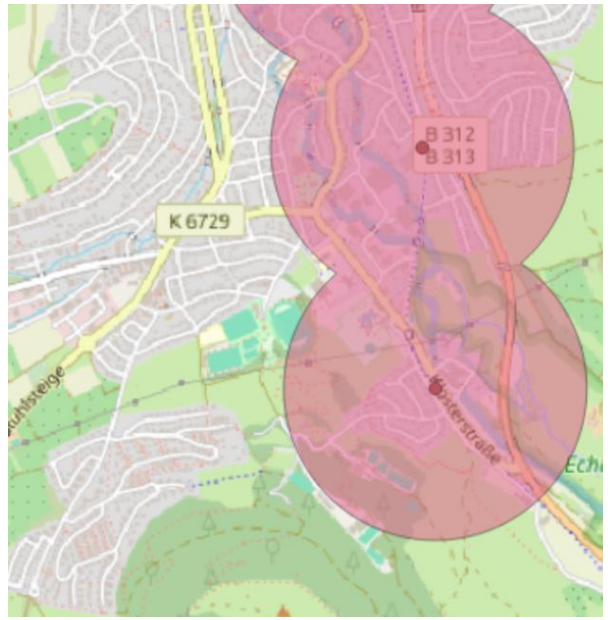
Innenstadttrasse



- Bessere Erschließung in den Bereichen Sandstraße, Friedrichstraße, Gönninger Straße
- Haltestelle in unmittelbarer Nähe von Freibad und Pfullinger Hallen

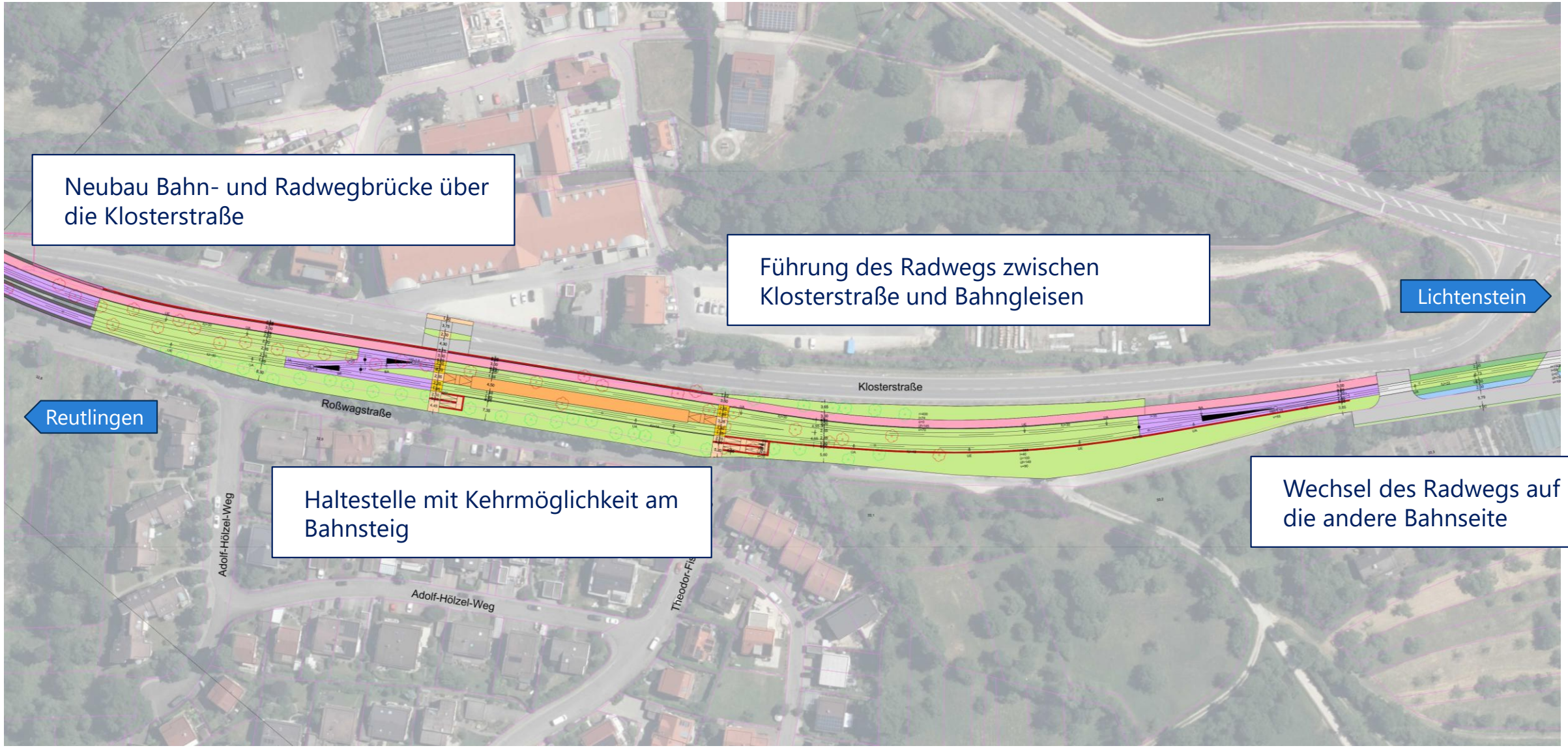


Alte Bahntrasse



- Bessere Erschließung in den Bereichen Roßwag, Entensee und Kühnenbach
- Entfernung Haltestelle zum Freibad und zu den Pfullinger Hallen ca. 400 m

Haltestelle Pfullingen Süd (Roßwag) | Alte Bahntrasse



Echazquerung und Zugänglichkeit Schieberrechen | Alte Bahntrasse



Beginn bahnparallele Mischverkehrsfläche („Shared Space“) Entsenseeweg

Neubau Bahn- und Radwegbrücke über Echaz und Kanal

Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,00 m (Bestand: 2,50 m) links der Bahn

Reutlingen

Zufahrt Schieberrechen wird gewährleistet

Lichtenstein

Haltestelle „Große Heerstraße“





Neubau als kombinierte Bahn- und Radwegbrücke

Haltestelle mit versetzten Außenbahnsteigen

Bahnparallele Mischverkehrsfläche („Shared Space“) Entsenseeweg

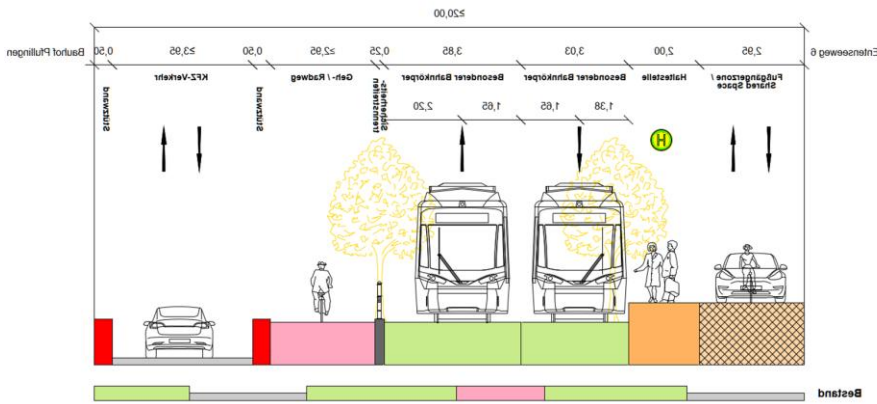
Lichtenstein

Lerchenstraße

Bahnübergang Entenseeweg dient auch dem Haltestellenzugang

Wechsel des Radwegs auf die rechte Seite der Bahn

Reutlingen

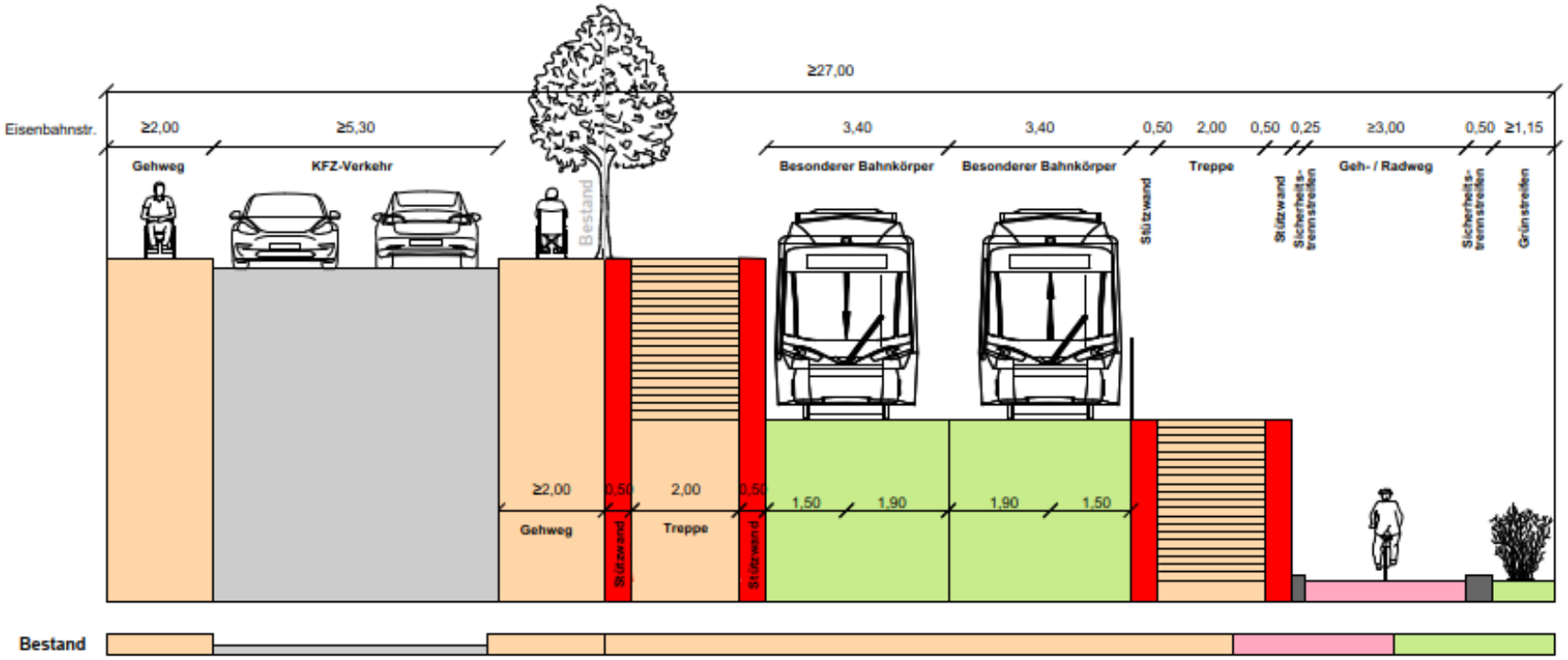


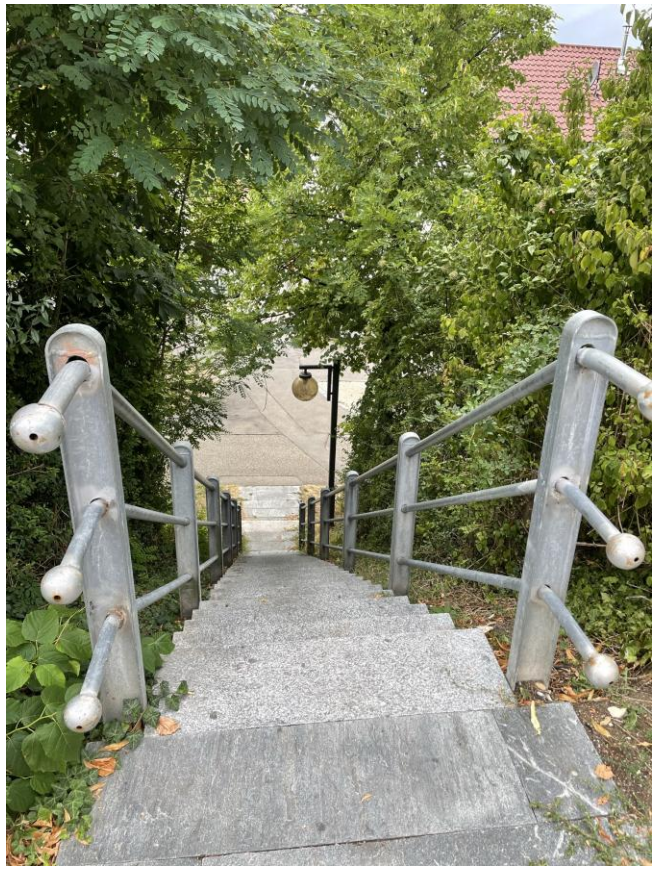


Alte Bahntrasse parallel zur Eisenbahnstraße



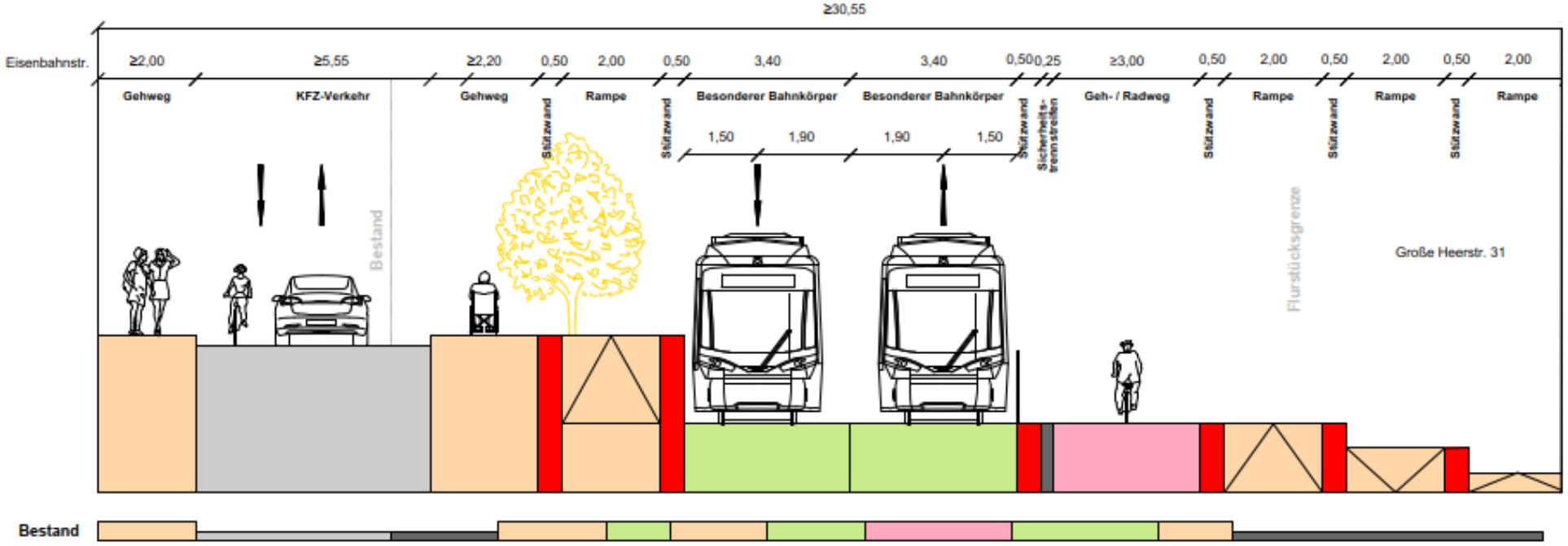
Alte Bahntrasse | Fußgängerquerung Brühlstraße





Alte Bahntrasse | Fußgängerquerung Gartenstraße





Alte Bahntrasse | Bahnübergang Schulstraße

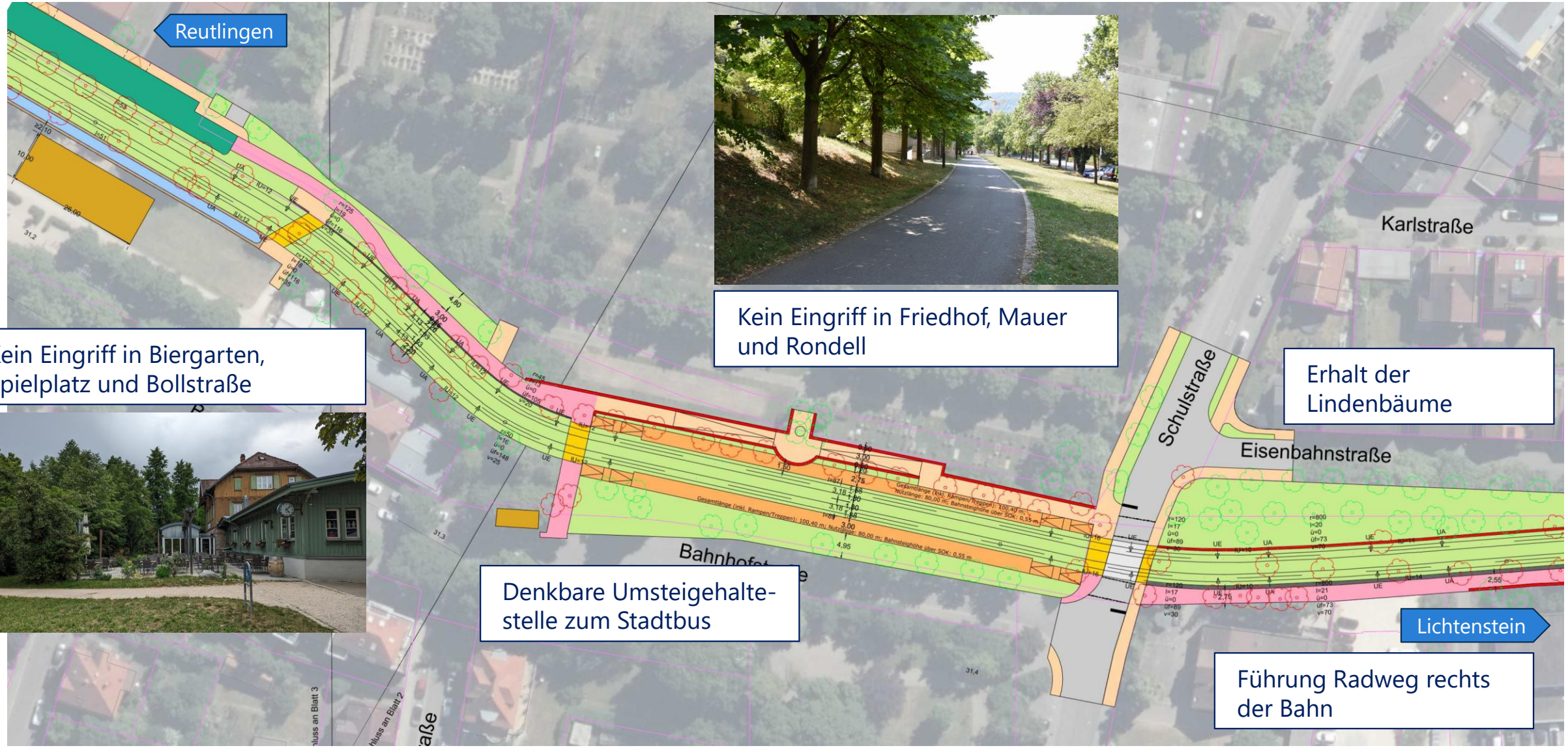


„Bahnübergang“ im Straßenbahnbereich (*Karlsruhe*)

Bahnübergang Schulstraße | beispielhafter Verkehrsablauf (Stuttgart)



Haltestelle Pfullingen Bahnhof



Kein Eingriff in Friedhof, Mauer und Rondell

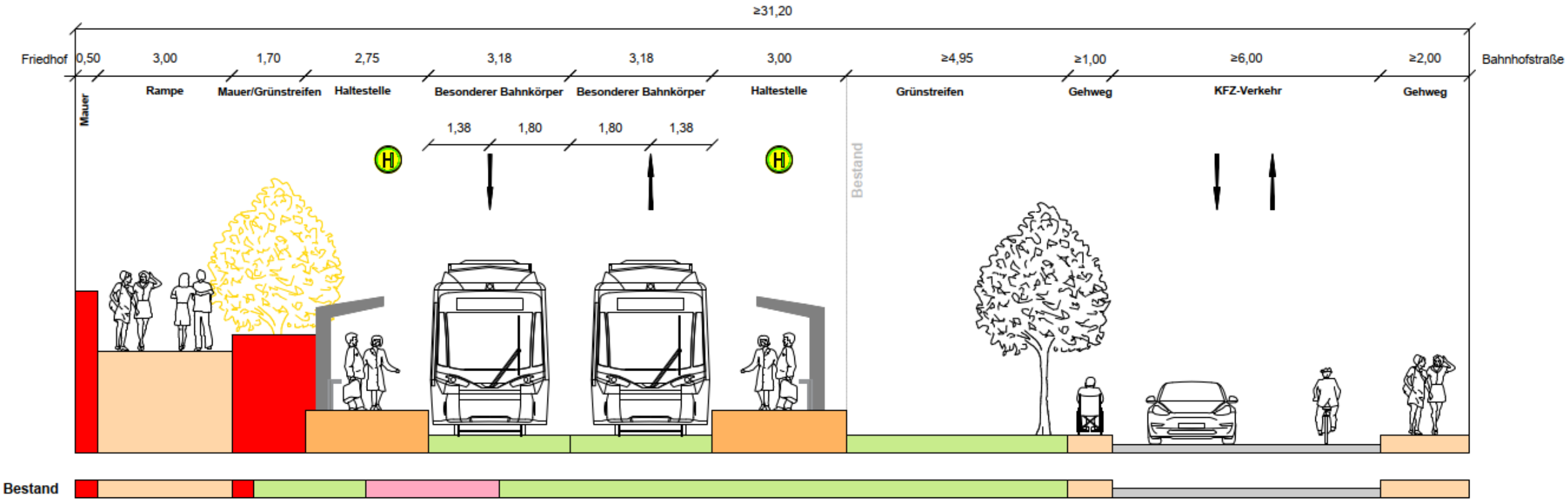
Kein Eingriff in Biergarten, Spielplatz und Bollstraße

Denkbare Umsteigehalte-stelle zum Stadtbus

Erhalt der Lindenbäume

Führung Radweg rechts der Bahn

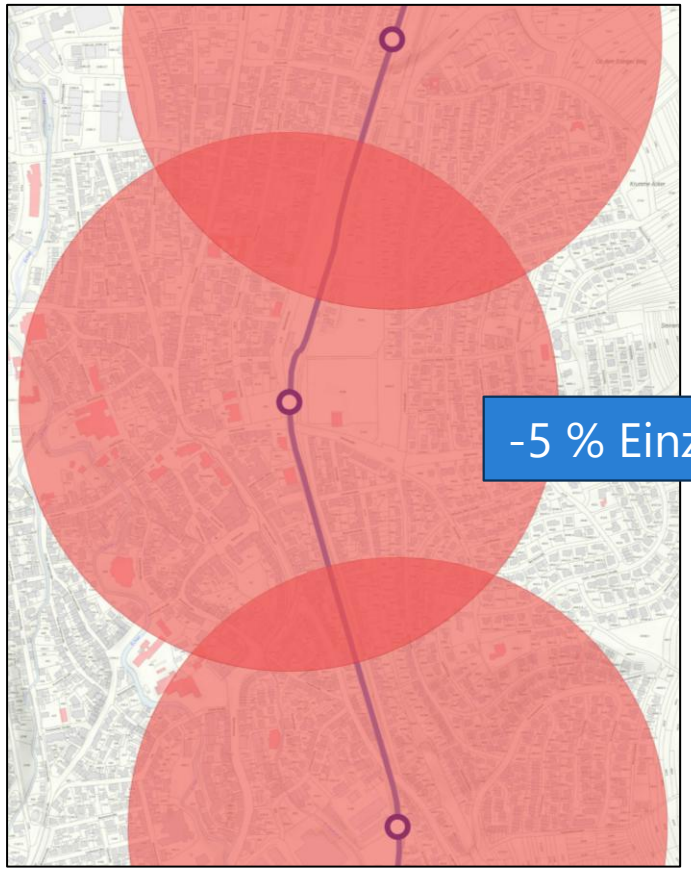
Querschnitt Pfullingen Bahnhof



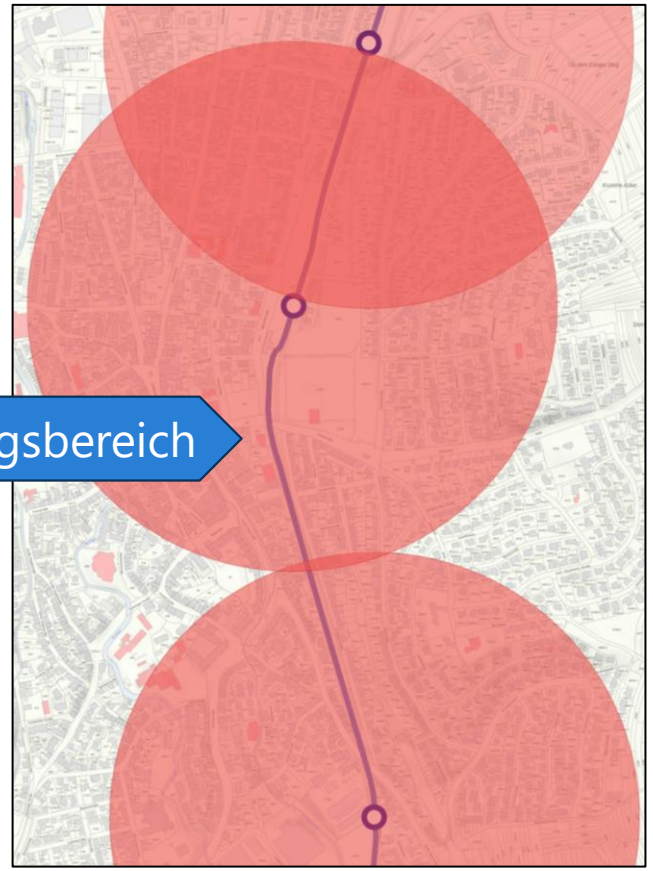


Platzierung der Haltestelle Pfullingen Bahnhof

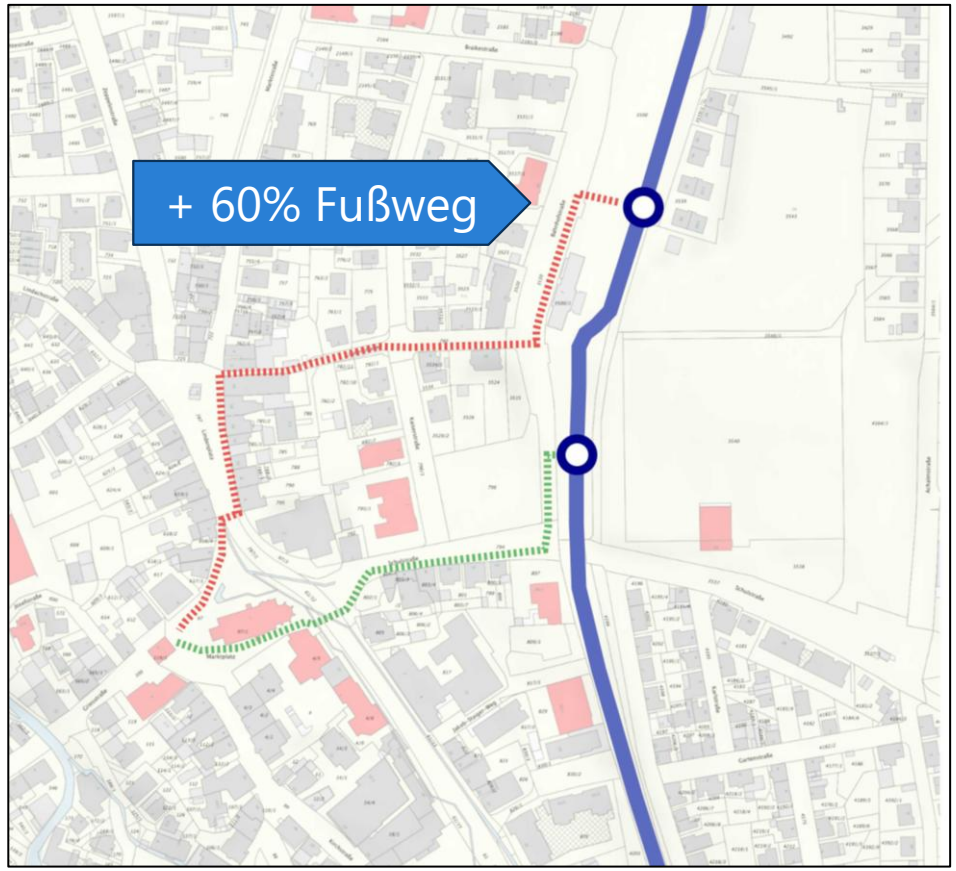
Geplante Haltestellenlage
„nördlich der Schulstraße“



Alternative Haltestellenlage
„Bahnhofsanger“



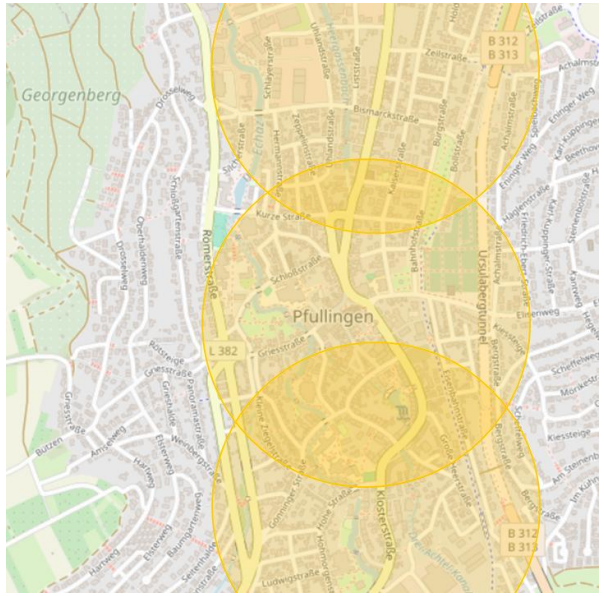
Weg auf den Marktplatz
für beide Lagen im Vergleich



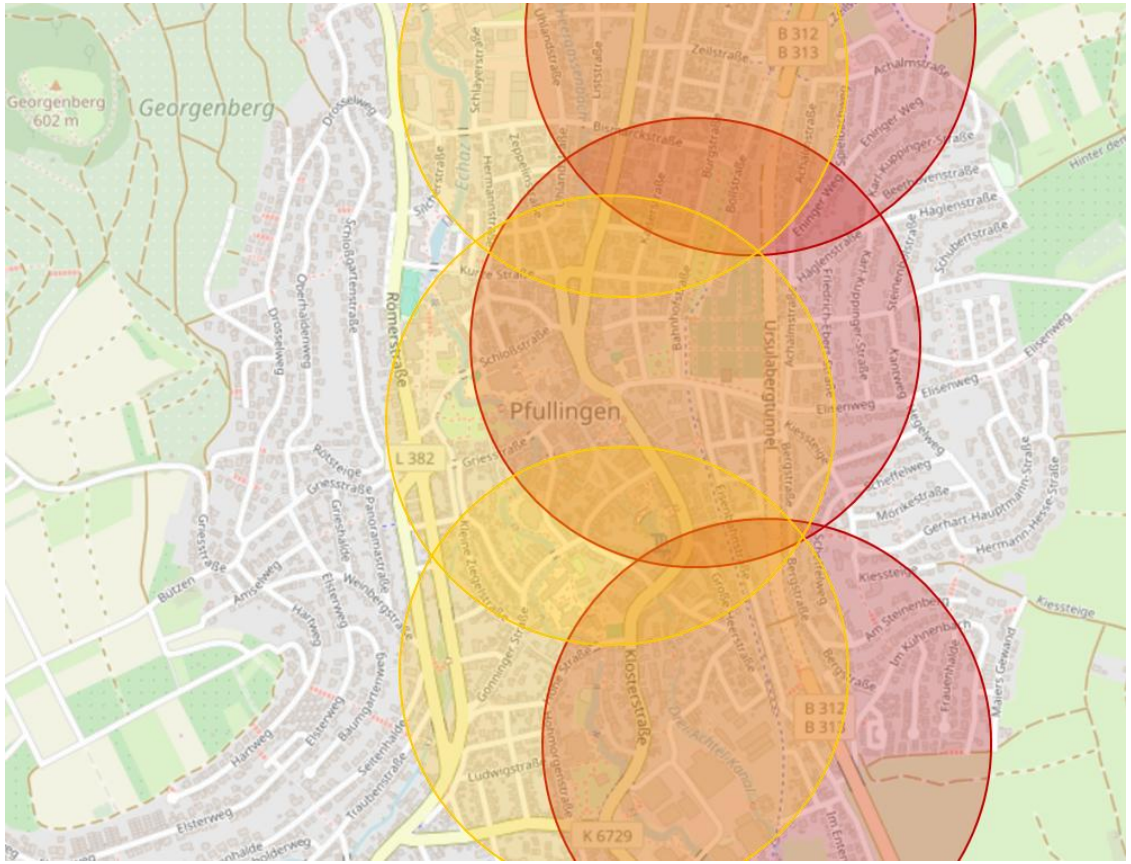
Die Verringerung des Einzugsbereichs und die Verlängerung des Fußwegs zu zentralen Zielen reduziert das Fahrgastpotenzial.

Haltestellen-Einzugsbereiche im Bereich Stadtmitte | beide Trassen

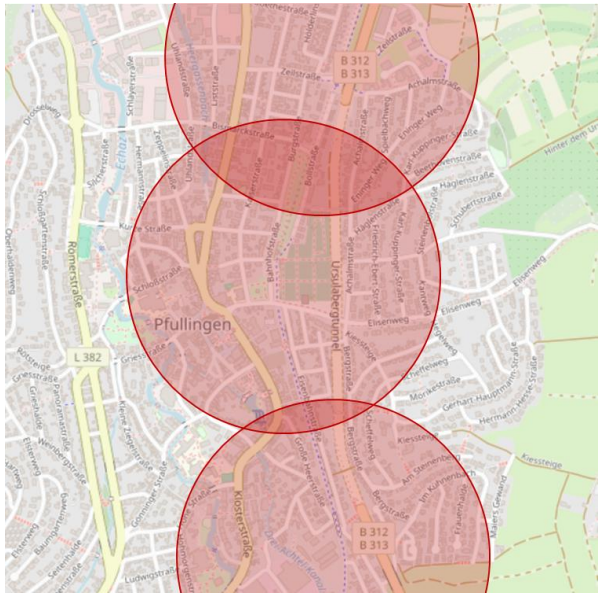
Innenstadttrasse



- Bessere Erschließung in den Bereichen Friedrichstraße, Gönninger Straße
- Fußweg (ab Bahnsteigmitte) zum Marktplatz (Rathaus I) ca. 150 m



Alte Bahntrasse



- Bessere Erschließung in den Bereichen Achalmstraße, Elisenweg
- Fußweg (ab Bahnsteigmitte) zum Marktplatz (Rathaus I) ca. 300 m

Haltestelle Zeilstraße und Entwässerung im Bereich Arbachquartier

Reutlingen

Anlage des Bahnkörpers durchgehend auf öffentlichen Grundstücken

Anordnung Entwässerungsgraben zwischen Radweg und B312



Erhalt der Radwegbrücke über die Zeilstraße

Fußgängerquerung Wielandstraße (Beispiel aus *Stuttgart*)



Fußgängerquerung Hölderlinstraße

Haltestelle Zeilstraße mit Außenbahnsteigen

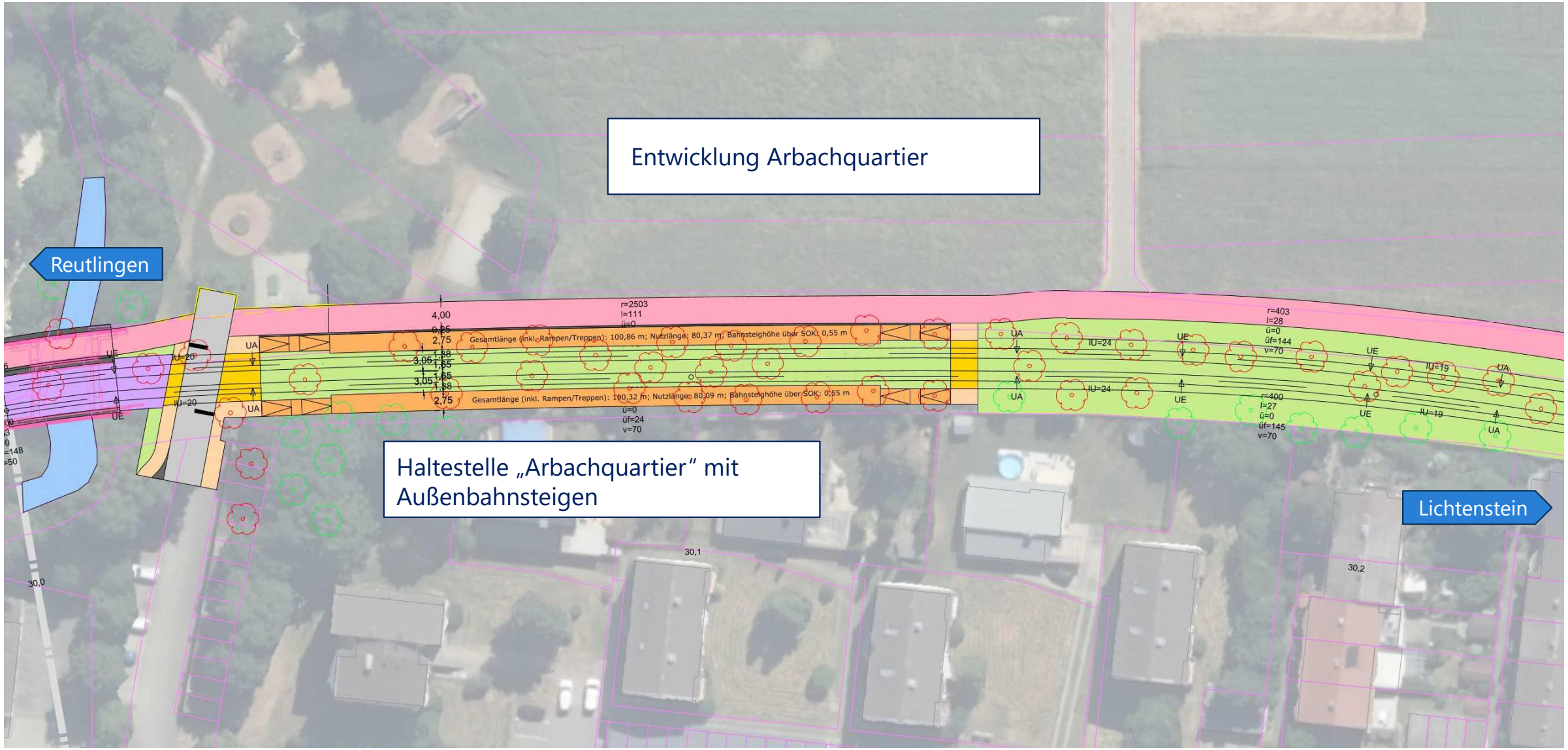
Hauffstraße

Hölderlinstraße

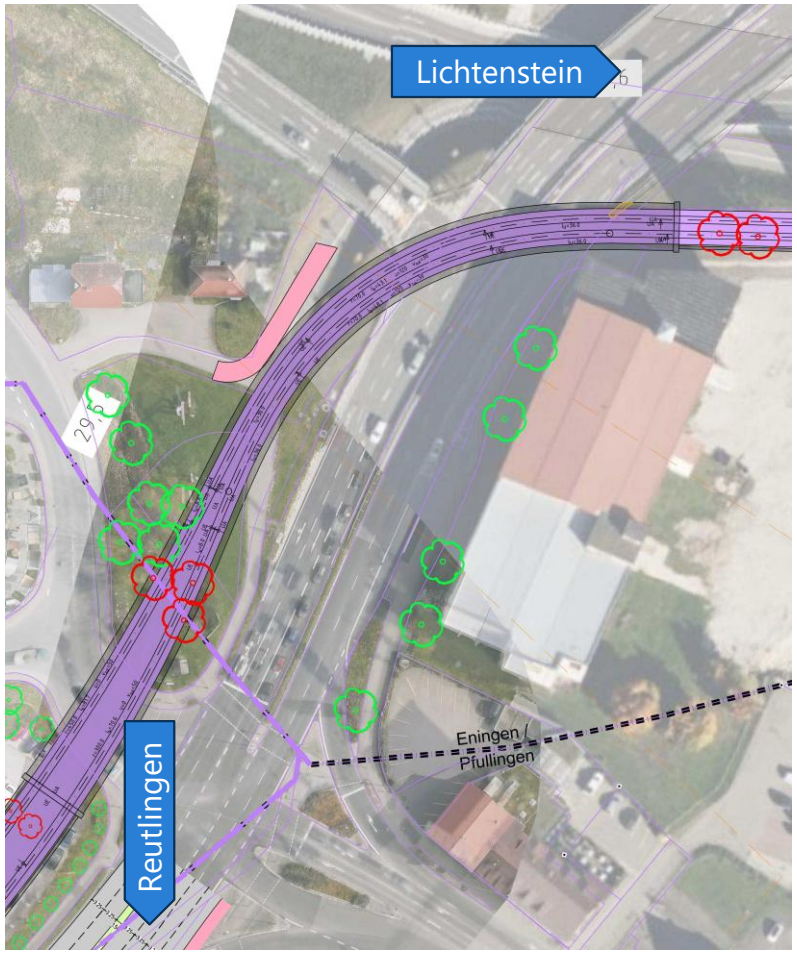
Zeilstraße

Lichtenstein

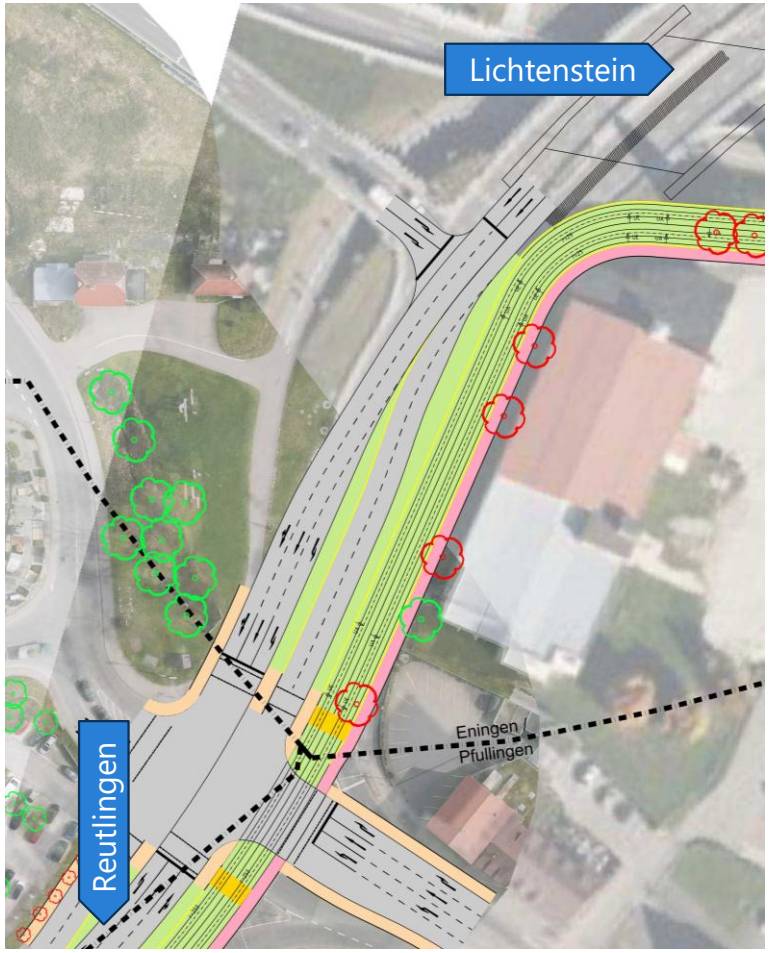
Haltestelle Arbachquartier



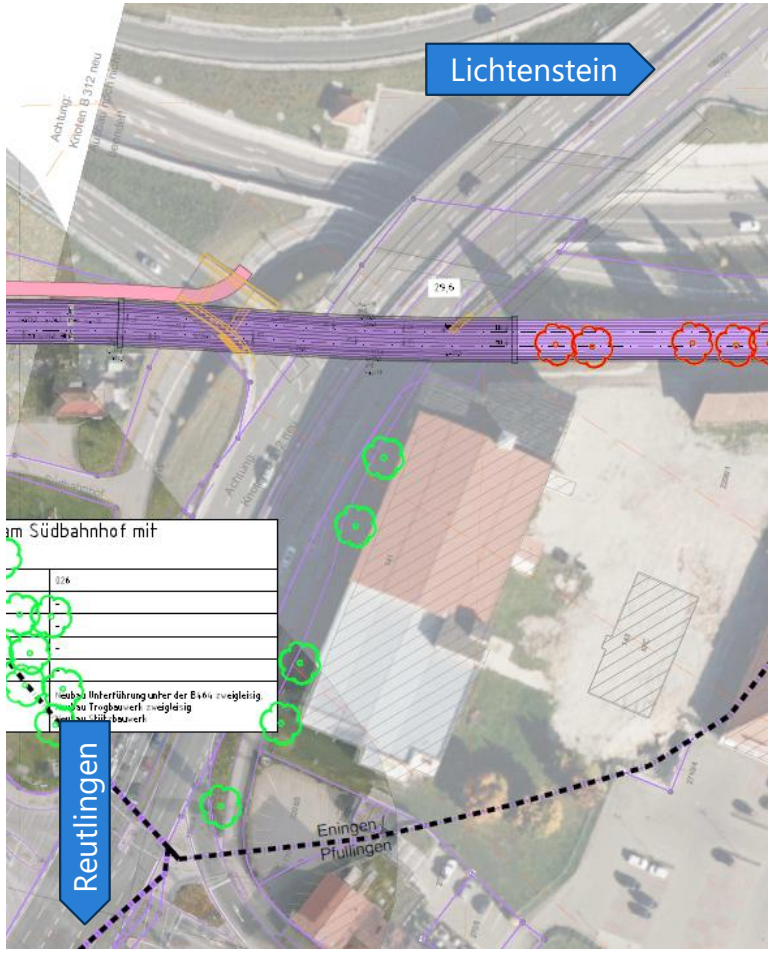
Anschluss nach Reutlingen | Alte Bahntrasse



Variante „Lederstraße RT“



Variante „Gartenstraße RT“



Variante „Honauer Bahn RT“

Agenda

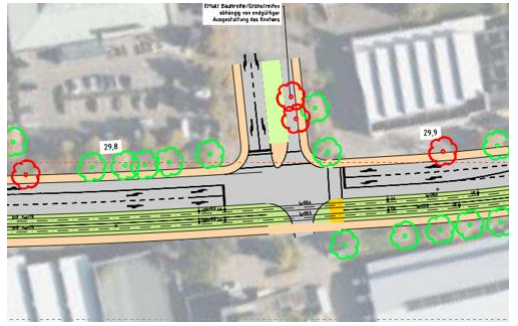
1. Ergebnisse der Standardisierten Bewertung

- Eingangsparameter in die Nutzen-Kosten-Untersuchung
- Nutzen-Kosten-Verhältnis im Vergleich



2. Weiterentwicklung der Trassierung auf Entscheidungsniveau

- Beantwortung des Fragenkatalogs des Gemeinderats
- Einarbeitung der Anmerkungen aus der Sitzung des Gemeinderats vom 11.03.2025
- Betrachtung von Schwerpunktbereichen



3. Verkehrliche Effekte auf den Straßenverkehr

- Verkehrsentwicklung und Verkehrsverlagerungen mit der Innenstadttrasse
- Sonderthema „Tunnelsperrung“

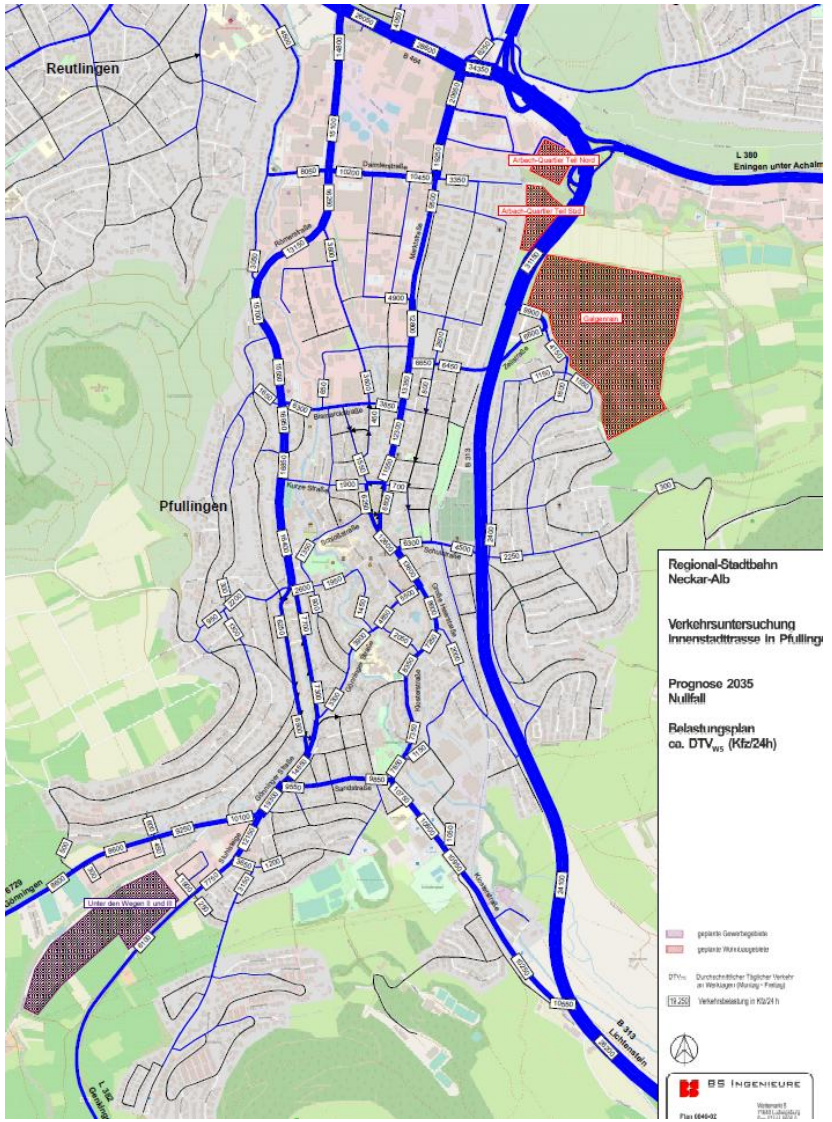


Verkehrsuntersuchung Kfz-Verkehr

- **Verkehrsuntersuchung für die Variante „Innenstadttrasse“**
- **Prognosejahr 2035** (→ Mobilitätskonzept)
- **Veränderung des Kfz-Verkehrs in Pfullingen** bei Führung der RSBNA auf der Innenstadttrasse **ohne Berücksichtigung einer Veränderung des Modal Splits** (Verkehrsmittelwahl) vom MIV auf die RSBNA

- **Kernergebnisse:**
  - Auf der Ortsdurchfahrt kommt es durch den Verkehr der RSBNA im 15-Minuten-Takt zu einer **durchschnittlichen Fahrzeitverlängerung von 66 Sekunden** bezogen auf den Mischverkehrsabschnitt (MIV/RSBNA)
  - Durch die Führung der RSBNA auf der Innenstadttrasse werden 4.000 (–19 %) bis 6.800 (–51 %) Kfz/24 h von der Marktstraße und 4.450 Kfz/24 h (–57 %) von der Klosterstraße **auf alternative Strecken verlagert**
  - Es wird lediglich **der Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Pfullingen verlagert**

- **Gutachterempfehlung:**
  - **Knotenpunktuntersuchungen** entlang der Innenstadttrasse und der Ausweichstrecken zur Identifizierung von gegebenenfalls notwendigen Maßnahmen zur Knotenpunkt- und Streckenertüchtigung.

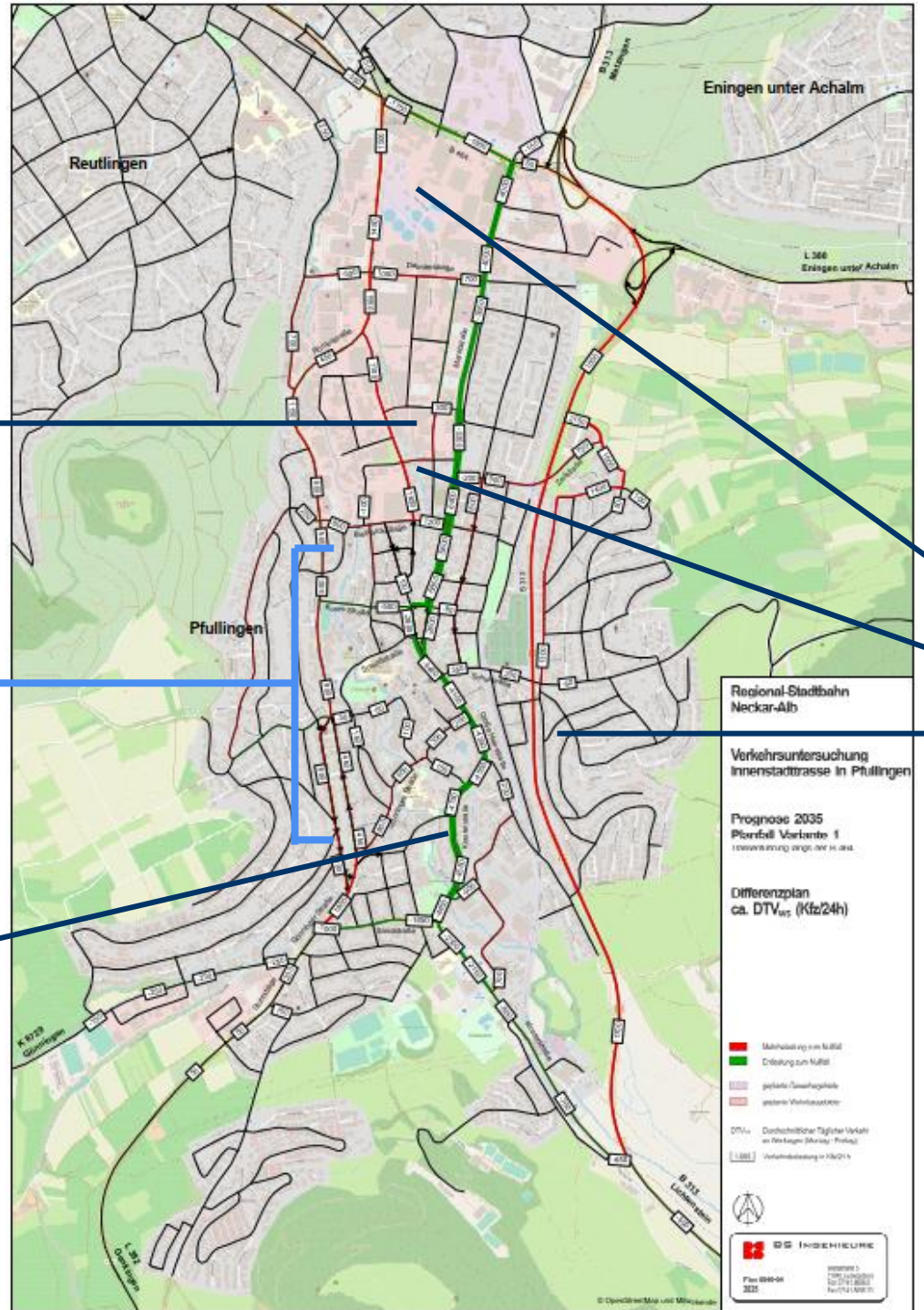


Differenzbelastungen

Starke Reduktion des Kfz-Verkehrs auf der **Marktstraße** (bis zu -51 %)

Kaum erhöhte Verkehrsbelastung in der **Stadtmitte**

Starke Reduktion des Kfz-Verkehrs auf der **Klosterstraße** (bis zu -57 %)



Verkehr aus/in Richtung Reutlingen **verlagert sich ohne verkehrslenkende Maßnahmen und ohne die Berücksichtigung der Veränderung des Modal Split** vom MIV auf die RSBNA in …

- den **Ursulabergtunnel** (+ 1.700 Kfz)
- die **Römerstraße** (+ 1.500 Kfz)
- die **Uhlandstraße** (+ 1.650 Kfz)
- die **Achalmstraße** (+ 1.300 Kfz)

Dabei handelt es größtenteils um **Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der Stadt Pfullingen**

Da die Verlagerung vom MIV auf die RSBNA nicht berücksichtigt ist, handelt es sich hierbei um ein **worst-case-Szenario**

Sperrung Ursulabergtunnel

- Bei einer **Sperrung muss mit Staus und Wartezeiten gerechnet** werden, v.a. tagsüber – mit und ohne RSBNA
- durchschnittlich ist an **17 Tagen (bzw. Nächten) pro Jahr (< 2 % der Tunnelbetriebszeit) mit temporären Sperrungen** des Tunnels (Wartung, Instandhaltung, Rettungsübungen usw.) zu rechnen
- Tunnelsperrungen finden meist **geplant** zu Wartungs- und Instandhaltungszwecken **in der Nacht** und damit **außerhalb der Hauptverkehrszeit,** regelmäßig sogar **außerhalb der Betriebszeit der RSBNA** statt
- In der Nacht **23-5 Uhr**: ca. 1 % des DTV je Stunde
- Gutachterempfehlung: Da die Tunnelsperrungen ganz überwiegend nachts stattfinden, sind auch bei Umsetzung der RSBNA **keine Ausbauarbeiten oder andere besondere Maßnahmen im innerstädtischen Straßennetz** zu ergreifen

Stellungnahme BS Ingenieure vom 25. August 2025



Bildquelle: Von Vux - Eigenes Werk, CC BY-SA

Rückblick und Ausblick auf die nächsten Schritte

Vorstudien

Bis 2023: Abschluss der **Trassierungs-studien und Machbarkeits-untersuchungen** zur Führung der RSBNA auf Pfullinger Stadtgebiet

Machbarkeitsniveau

Mitte 2024: Einstieg in die Vorplanung (LPH 2) mit der **technischen Untersuchung** aller in den Vorstudien entwickelten und vorausgewählten Trassenvarianten

Entscheidungsniveau

Sommer 2025: Vorstellung der **ausgeplanten und nach Wirtschaftlichkeits-kriterien bewerteten Trassenalternativen**

Vorplanungsniveau

Anfang 2026: Abschluss der Vorplanung (LPH 2) mit Übergabe der Planunterlagen für die **ausgeplante Vorzugsvariante**

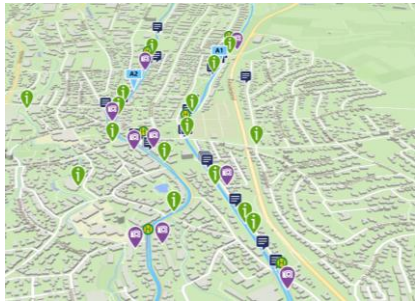
Entwurfsplanung

Ab Mitte 2026: Vorbereitung **planfeststellungs-reifer Unterlagen** für die Vorzugstrasse + **Vorbereitung GVFG-Antrag** (LPH 3+4)

Vorstellung und Diskussion des Planungsstands mit der Bevölkerung im Rahmen der **frühen Bürgerbeteiligung**



Vorstellung des Planungsstands und Kommentarfunktion auf einer **interaktiven digitalen Karte**



Vorstellung und Erläuterung der Planungsergebnisse in **Bürgerinformations-veranstaltungen**



Entscheid über die zukünftige Führung der RSBNA auf Pfullinger Stadtgebiet durch den Gemeinderat



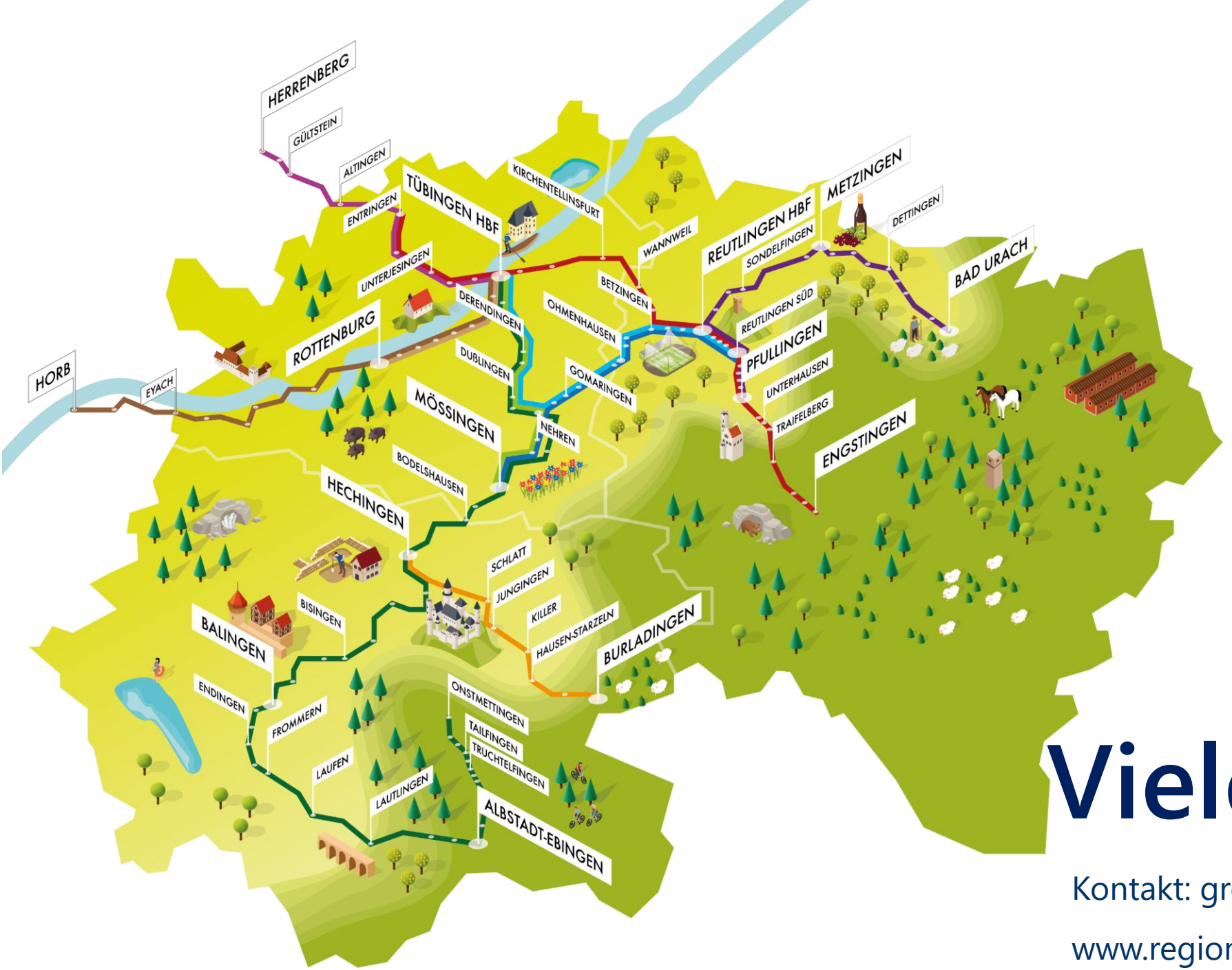
Nächste Termine



Mo, 13.10.2025, 18:30 Uhr
Informationsveranstaltung zu den Trassenvarianten in Pfullingen
Kulturhaus Klosterkirche, Klostergarten 2, 72793 Pfullingen



Di, 18.11.2025, Sitzungsbeginn: 17:00 Uhr
Gemeinderat Pfullingen
Kulturhaus Klosterkirche, Klostergarten 2, 72793 Pfullingen



Weitere Informationen unter:

Vielen Dank!

Kontakt: gremien@regional-stadtbahn.de

www.regional-stadtbahn.de