Drucksache Nr. 054/1/2025

Dezernat 1
Fachbereich 4
Ersteller: Marc-Christian Knoblich
Bezug: A022.32; 115.03
Datum: 23.10.2025

Beratungsfolge	Datum	Zweck	Status	TOP
Gemeinderat	07.10.2025	Vorstellung	öffentlich	3.
Bauausschuss	21.10.2025	Vorberatung	nichtöffentlich	3.
Gemeinderat	04.11.2025	Information	öffentlich	4.
Gemeinderat	04.11.2025	Vorberatung	nichtöffentlich	1.
Gemeinderat	18.11.2025	Beschlussfassung	öffentlich	

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
hier: Entscheidungsniveau - Trassenentscheidung

Bezugsdrucksache(n)
GR-DS Nr. 38/2019
GR-DS Nr. 11/2020
GR-DS Nr. 74/2022
Mdl. Bericht 18.04.2023: Sachstand des ZV RSBNA
GR-DS Nr. 019/2023
GR-DS Nr. 019/1/2023
GR-DS Nr. 019/2/2023
GR-DS Nr. 015/2025
GR-DS Nr. 054/2025

Anlage(n):
Anlage 1: Planunterlagen Entscheidungsniveau „Alte Bahntrasse“ vom 19.09.2025
Anlage 2: Planunterlagen Entscheidungsniveau „Innenstadttrasse“ vom 19.09.2025
Anlage 3: Beschreibung Trassenverläufe
Anlage 4: Lagebild – qualitative Merkmale und Kriterien (ergänzt)
Anlage 5: Verkehrsprognose vom 25.08.2025
Anlage 6: Planungsprinzipien und Gestaltungsvorschläge (ergänzt)
Anlage 7: Kostenübersicht des ZV RSBNA (Stand 09/2025) (nachgereicht)
Anlage 8: Planungsprozess Regional-Stadtbahn
Anlage 9: Stellungnahme der Gemeinde Eningen unter Achalm
Anlage 10: Gestaltungsvorschläge „Alte Bahntrasse“ / „Innenstadttrasse“
Anlage 11: Ergänzende Gutachten
Anlage 12: FAQ - Fragen aus dem Gemeinderat

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat nimmt die Ergebnisse der Planung „Entscheidungsniveau“ (Anlagen 1 und 2) zur Kenntnis.

2. Der Gemeinderat beschließt, die Innenstadttrasse als Vorzugstrasse für die weitere Planung (Vorplanung) zu Grunde zu legen.



Stefan Wörner
Bürgermeister

Finanzierungsübersicht:

Direkte finanzielle Auswirkungen auf den Haushaltsplan: ☐ Ja ☐ Nein

Bemerkungen: Kostenrahmen / Kostenschätzung / Kostenberechnung etc.

GESAMTKOSTEN der Maßnahme	jährliche Folgekosten	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/Beiträge)
	€	

Die Maßnahme ist im Haushaltsplan unter

der Investitionsnummer	
der Kostenstelle/Kostenträger/ Sachkonto	
bzw. im Budget	

mit einem Ansatz von Euro veranschlagt.

Ausreichende Mittel sind ☐ vorhanden ☐ nicht vorhanden (ÜPL / APL)

Finanzierung Über-/außerplanmäßige Ausgaben:

Betrag	Deckung über KST/KTR/SK	☐ Mehreinnah. ☐ Wenigerausg.	Erläuterungen
€			

Bei Maßnahmen des Finanzhaushalts zusätzlich:

Kalkulatorische Kosten:

Die dargestellte Maßnahme hat unter Berücksichtigung der nachfolgenden Annahmen Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt.

Angenommene Nutzungsdauer (ND): Jahre -> jährl. AfA-Satz: Prozent
Kalk. Zins = (Buchwert 01.01. + Buchwert 31.12.) x 0,5 x Zinssatz 3,5 %

	Jahr der Investition	Jahr der Investition + 1	Jahr der Investition + 2	Jahr der Investition + 3
Abschreibung				
Kalk. Zinsen				

Sachverhaltsdarstellung:

1. Ausgangslage

Die Regional-Stadtbahn ist in den nächsten Jahren das maßgebliche Infrastrukturprojekt für die Stadt Pfullingen und auch für die Region um die Mobilitätswende weiter voranzubringen. Aus diesem Grund hat sich der Gemeinderat bereits intensiv mit der Regional-Stadtbahn und der damit einhergehenden Trassenfrage bzw. Trassenfindung auseinandergesetzt. Am 09.04.2019 (DS Nr. 38/2019) wurden die möglichen Trassenvarianten auf Grundlage der Machbarkeitsstudie der Fa. TTK beraten und mehrheitlich beschlossen, dass seitens des Landratsamtes die Abstimmung möglicher Varianten mit dem Zweckverband erfolgen kann. Laut Niederschrift bestand Einigkeit darin, dass Stadt und Zweckverband die Stadtbahn wollen und keine widerstreitenden Interessen bestehen. Damaliger Stand war, dass nur die Trasse auf der Alten Bahntrasse zuschussfähig ist und die sogenannten Variante III (Alte Bahntrasse) vom Zweckverband und der Stadt bevorzugt werde. In seiner Sitzung am 18.07.2023 (DS 19/2/2023) hat der Gemeinderat beschlossen, dass die Realisierungsabsichten der Regional-Stadtbahn, als Teil eines insgesamt zukunftsorientierten Mobilitätsangebots, grundsätzlich befürwortet und beide Trassenalternativen ergebnisoffen durch den Zweckverband Regional-Stadtbahn geprüft werden sollen. Zwischenzeitlich wurde seitens Bund und Land bestätigt, dass auch die Innenstadtstrecke grundsätzlich gleichrangig zuschussfähig ist.

In einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 13.12.2023 wurde durch den Zweckverband Regional-Stadtbahn das weitere planerische Vorgehen aufgezeigt. Es wurde dargestellt, dass die Vorplanung (LPH 2 nach HOAI) stufenweise erfolgt.

Zuletzt wurde der Gemeinderat am 11.03.2025 (DS 015/2025) informiert, dass beide Trassenalternativen „Alte Bahntrasse“ und „Innenstadttrasse“ den Kriterien entsprechen und grundsätzlich technisch machbar sind (Machbarkeitsniveau).

Auf Grundlage des Machbarkeitsniveaus wurden beide Trassenalternativen im sogenannten „Entscheidungsniveau“ vom ZVRSB vertieft betrachtet und ausgearbeitet. Diese Planungsphase sollte die Fragen klären, welche Trassenführung - Innenstadttrasse oder Alte Bahntrasse - in der nächsten Stufe (Vorplanungsniveau) in Betracht gezogen werden soll. Dabei wurden neben den harten Kriterien der Reisezeit, zum Teil auch ökologische und städtebauliche Aspekte berücksichtigt. Bei der Erarbeitung des Entscheidungsniveaus hat der ZVRBS das Hauptaugenmerk auf die optimale Trassenlage aus trassierungstechnischer Sicht ~~Sicht der Regionalstadtbahn~~ gelegt.

Der Zweckverband Regionalstadtbahn Neckar Alb hat die Strecke der Echaztalbahn in zwei unterschiedliche Lose aufgeteilt.
Los 1: Reutlingen Hauptbahnhof bis Pfullingen Arbachstraße
Los 3: Pfullingen Arbachstraße bis Engstingen.
Daher wurden die Unterlagen von unterschiedlichen Fachbüros erarbeitet. Die Schnittstellen zwischen den Losen sind zwischen den beauftragten Planungsbüros abgestimmt. Noch vorhandene Planungsunschärfen werden im weiteren Prozess geklärt. ~~An den Schnittstellen entsteht dadurch eine gewisse Planungsunschärfe.~~

Alle drei möglichen Trassenalternativen aus Reutlingen kommend sind mit beiden Trassenalternativen in Pfullingen kompatibel. Damit ist die Entscheidung in Pfullingen, nicht von der Entscheidung in Reutlingen abhängig.

Dass die Regionalstadtbahn im Echaztal kommt ist bereits auf Kreis- und Regionsebene – vom Kreistag bzw. Zweckverband Regionalstadtbahn – beschlossen. Die Stadt Pfullingen hat nun die Möglichkeit, aus zwei Trassenalternativen, die für die Stadt Pfullingen und deren Bewohner, die am besten geeignete Trasse auszuwählen. Ganz nach dem Motto: „Suchet der Stadt bestes."

Ziel der Drucksache ist es, die Ergebnisse des Entscheidungsniveaus aufzuzeigen und die städtebaulichen Herausforderungen und Chancen an beiden Trassen darzustellen, damit auf dieser Grundlage eine Vorzugstrasse ausgewählt werden kann. Eine Trassenfestlegung ist erforderlich, um auf dieser Grundlage die Vorplanungsphase weiter ausarbeiten zu können.

Historie – Ablauf der bisherigen Beratungen im politischen Gremium
Die ersten Überlegungen zum Projekt „Regional-Stadtbahn" gehen zurück bis ins Jahr 1994, weshalb sich auch der Gemeinderat der Stadt Pfullingen über die Jahre hinweg intensiv mit der Regional-Stadtbahn auseinandergesetzt hat. Ein Überblick mit den wesentlichen Eckpunkten ist nachfolgend dargestellt.

2004 Überprüfung der technischen Machbarkeit
2011 GR - Information (10.05.2011): Vorstellung des Planungsstands und der Ergebnisse der standardisierten Bewertung auf Grundlage der technischen Machbarkeit 2004
2019 Vorstellung einer vergleichenden Gegenüberstellung der Trassenvarianten. (GR-DS Nr. 38/2019)
2020 Die überarbeitete und fortgeschriebene Machbarkeitsstudie für den Streckenabschnitt Reutlingen - Südbahnhof - Engstingen wird vorgestellt (09/2020, GR-DS Nr. 110/2020)
2022 Im Rahmen des Mobilitätskonzepts werden aufgrund der Bedeutung zwei Trassenspaziergänge durchgeführt (GR-DS Nr. 74/2022). Hierbei war der Zweckverband Regional-Stadtbahn beteiligt um die Rückmeldungen der Bevölkerung in die Planungen einfließen lassen zu können.
2023 Im April 2023 teilt der Zweckverband in einem mündlichen Bericht (Vorstellung GR) mit, dass beide Trassenvarianten mit den Zielen der Regional-Stadtbahn verträglich sind und im Rahmen der Vorplanung vertieft untersucht und beschrieben werden müssen.
2023 Der Gemeinderat befürwortet (Beschluss DS 19/2/2023), die Realisierungsabsichten der Regional-Stadtbahn grundsätzlich, als Teil eines insgesamt zukunftsorientierten Mobilitätsangebots. Beide Trassenalternativen sollen ergebnisoffen durch den Zweckverband Regional-Stadtbahn geprüft werden.
2023 Im Dezember 2023 stellt der Zweckverband Regional-Stadtbahn den aktuellen Stand der Planung (Planskizzen zu beiden Trassen) und den weiteren Planungsprozess in den Pfullinger Hallen vor.
2025 Die Ergebnisse des Machbarkeitsniveaus werden dem Gemeinderat vorgestellt (GR-DS 015/2025).

2. Ergebnisse Entscheidungsniveau

Am Ende der Stufe 2 „Entscheidungsniveau" liegt das Ergebnis in der Entscheidung, welche Trasse in der Vorplanung final ausgearbeitet werden soll. Grundlegende Fragestellungen, wie beispielsweise die prinzipielle Aufteilung des Straßenquerschnitts bzw. des öffentlichen Raums, wurden bereits während des Entscheidungsniveaus unter Berücksichtigung von Planungszwangspunkten (z. B. minimal

zulässige Kurvenradien, Sicherheitsabstände) geklärt und in den Plänen dokumentiert (**vgl. Anlagen 1 und 2).** Dabei ist der ZVRSB im Wesentlichen darauf eingegangen, die optimale Lage der Trasse zu definieren. Die Gestaltung des Straßenraums bei der Innenstadttrasse bzw. des öffentlichen Raums entlang der Alten Bahntrasse obliegt nun der Stadt Pfullingen. Hierin liegt ein großes Entwicklungspotenzial. Ziel sollte es daher sein, den Straßen- bzw. öffentlichen Raum attraktiv, klimaresilient und für die alle Verkehrsträger zukunftsfähig auszurichten bzw. zu gestalten. Die einzelnen Trassenverläufe sind in **Anlage 3** beschrieben.

Um einen vergleichbaren Überblick über beide Trassenplanungen zu erhalten, wurden diese mittels einer sogenannten „vereinfachten" standardisierten Bewertung („Mini-Standi") – bestehend aus einer Nutzen-Kosten-Analyse sowie einer Folgekostenrechnung – gesamtwirtschaftlich gegenübergestellt.

2.1 Standardisierte Bewertung – Definition

Die standardisierte Bewertung ist ein bundeseinheitliches Verfahren zur Bewertung von Investitionen in Verkehrsinfrastruktur**,** vor allem im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und anderer ÖPNV-Maßnahmen. Ziel ist es, die Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit eines Projekts anhand eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) zu ermitteln. Das Ziel ist es zu prüfen, ob ein Projekt – im konkreten Fall ein Trassenabschnitt – mit Bundesmitteln (GVFG-Fördermittel) gefördert werden kann. Grundsätzlich gilt, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer als 1,0 sein muss, dann gilt ein Projekt bzw. in diesem Fall Streckenabschnitt als volkswirtschaftlich sinnvoll.
Wenn mehrere Alternativen vorliegen, die einen NKV über 1,0 aufweisen werden neben den quantitativen Kennzahlen (NKV) auch qualitative Faktoren (Umweltverträglichkeit, soziale Auswirkungen, technische Kriterien der Umsetzung, Aspekte der zukünftigen Stadtentwicklung, ...) bei der Bewertung herangezogen. Die Entscheidung erfolgt dann durch die politischen Gremien. Für die Trassenentscheidung hier konkret der Pfullinger Gemeinderat. Die Entscheidung bedarf der Bestätigung durch die Verbandsversammlung des ZV RSBNA. Die bisherige Abstimmung mit dem ZV RSBNA erfolgte dahingehend, dass der Zweckverband das Votum des Pfullinger Gemeinderats bei der finalen Trassenentscheidung berücksichtigen wird.

2.2 Ergebnis der Standardisierten Bewertung[1]

	Alte Bahntrasse	Innenstadttrasse
Streckenlänge (Baulänge)	4,5 km	4,8 km
Anzahl Haltestellen	5	5
Fahrgastpotenzial	16.000 Personen	19.600 Personen
Fahrgäste	20.200 Personen	20.000 Personen
Stärkster Querschnitt	7.700 Personen	7.400 Personen

Baukosten	111.051.000 €	78.835.000 €
- darunter regionaler Anteil	7.932.000 €	5.631.000 €
Folgekosten p.a.	5.101.000 €	4.694.000 €
- darunter regionaler Anteil	865.000 €	996.000 €

Baukosten pro km	24.678.000 €	16.424.000 €

NKV	**1,20**	**1,07**

[1] Quelle: ZV RSBNA, Stand 08.08.2025

2.3 Fazit / Zusammenfassung

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) beider Trassenalternativen liegt über dem Schwellenwert von 1,0 somit sind beide Trassen wirtschaftlich sinnvoll und umsetzbar. Entsprechend liegt die Entscheidung zur Trasse beim Gemeinderat der Stadt Pfullingen, die durch die Verbandsversammlung des ZV RSBNA zu bestätigen ist. Wie bereits ausgeführt, erfolgte die bisherige Abstimmung mit dem ZV RSBNA dahingehend, dass das Votum des Gemeinderats bei der finalen Trassenentscheidung berücksichtigt wird.

Ausschlaggebend für die Entscheidungsfindung sind die qualitativen Merkmale und Kriterien, die mit in die Bewertung einfließen. Diese Merkmale und Kriterien sind in **Anlage 4** dargestellt.
Sämtliche aufgeführten qualitativen Merkmale und Kriterien sind für die zukünftige städtebauliche Entwicklung relevant und somit auch Bestandteil der im Kapitel **„Städtebauliche Herausforderungen und Chancen“** dargestellten Bereiche.

Der maßgebliche Unterschied bei der Ermittlung des NKV ergibt sich aus der Reisezeit. Die Fahrt von Engstingen nach Reutlingen ist über die Alte Bahntrasse im Vergleich zur Innenstadttrasse um etwa vier Minuten kürzer. Die geringere Fahrgeschwindigkeit der Innenstadttrasse führt zu einem niedrigeren Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) im Vergleich zur Alten Bahntrasse.
Ein wesentlicher Faktor hierfür sind die Personenkilometer, die das Maß für die gefahrenen Kilometer multipliziert mit der Anzahl der beförderten Personen darstellen und somit den Nutzen der Strecke maßgeblich beeinflussen.

Zu berücksichtigen ist, dass auf der Alten Bahntrasse eine Geschwindigkeit von 70 km/h möglich ist, während auf der Innenstadttrasse im Straßenraum die Geschwindigkeit zeitweise auf 30 km/h beschränkt ist. ~~allerdings, dass bei den Berechnungen für die Alte Bahntrasse eine Fahrgeschwindigkeit von 70 km/h zugrunde gelegt wurde, während für die Innenstadttrasse eine Geschwindigkeit von 30 km/h angenommen wird.~~ Gleichzeitig wird im Verkehrsgutachten prognostiziert, dass das Verkehrsaufkommen des MIV´s, insbesondere bei der Innenstadttrasse, auf Marktstraße, Lindenplatz, Große Heerstraße und Klosterstraße abnehmen werden. Siehe dazu Verkehrsprognose des Büros BS Ingenieure ~~ZVRSB~~ vom 25.08.2025 (**Anlage 5**)

Ebenso wirkt sich die um vier Minuten längere Fahrzeit auch auf die höheren Folgekosten (Personaleinsatz, Anzahl Züge, höherer Verschleiß, höhere Instandsetzung) aus.

3. Städtebauliche Herausforderungen und Chancen

Die Regional-Stadtbahn wird das Erscheinungsbild der Stadt Pfullingen verändern. Damit einher geht die Chance den öffentlichen Raum - egal auf welcher Trasse - neu zu gestalten.
Bereits während der Vorplanungsphase – Machbarkeits-/Entscheidungsniveau – wurden Bereiche entlang der Trassenlagen identifiziert, welche für eine vertiefende städtebauliche Betrachtung relevant sind. Sie zeichnen sich durch ein besonderes Aufwertungspotential und/oder besonders prägnante und städtebauliche wichtige Schlüsselräume aus.

Innenstadttrasse

- Die Haltestelle am Knotenpunkt Marktstraße / Arbachstraße leistet einen wichtigen Beitrag im öffentlichen Nahverkehr zur Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Steinge und der Burgwegsiedlung. Weshalb für den direkt angrenzenden öffentlichen Bereich eine besondere stadtgestalterische und auch funktionale Bedeutung im Sinne eines Ankunfts-/Umsteigepunkts zukommt. Ebenso besteht die Möglichkeit in diesem Bereich eine attraktive Stadteingangssituation zu schaffen, die durch ein klares und prägendes Element, bspw. mehrere Baumreihen, eine visuelle Identität und Orientierung ermöglichen.
- In der Marktstraße zwischen der Zeil- und Kurze Straße können keine öffentlichen Parkplätze angeboten werden. Der Straßenquerschnitt – vor allem die Seitenräume - in

diesem Bereich bieten über die verkehrlichen Aspekte hinaus die Möglichkeit den Straßenraum mit einem hohen Grünanteil zu qualifizieren. Dadurch können Räume mit einer hohen Aufenthaltsqualität (breite Gehwegflächen) geschaffen werden. Eine Kompensation der wegfallenden Parkplätze wäre auf dem städtischen Grundstück Markt-/Kurze Straße (Flst. Nr. 746) möglich. Die Lage und Prägung des Grundstücks ist geeignet um neben Wohnen und Gewerbe auch geschossweises Parken vorzusehen.

- Lindenplatz: Es hat sich herausgestellt, dass der Bereich zwischen Kurze Straße und Schulstraße durch die Integration der Regional-Stadtbahn städtebaulich-freiraumplanerische Qualitäten aufweist. Die Gliederung des Straßen- / Stadtraums ermöglicht die Schaffung von Aufenthaltsqualität (breite Gehwegflächen), mit Platz für Außengastronomie oder Auslagen der Geschäfte sowie mit höherem Grünanteil (Bäumen).
- Die Klosterstraße im Bereich zwischen Hohe Straße und Sandstraße ist durch den Verkehr und die Parkplätze geprägt. Durch die Regional-Stadtbahn werden in diesem Bereich öffentliche Parkplätze entfallen. Dadurch besteht aber auch die Möglichkeit den Straßenraum, im Wesentlichen die Seitenräume zu ordnen. So können neben Parkplätzen auch weitere Bäume integriert werden die zu einer Gliederung des Straßenraums beitragen.
- Der Bereich und Standort „Haltestelle Pfullinger Hallen“ weist aufgrund der angrenzenden öffentlichen und gewerblichen Nutzungen, den zahlreichen Parkplätzen (bspw. Sandwiesen), hohe stadträumliche und funktionale Qualitäten wie keine andere vorgesehene Haltstelle im Stadtgebiet auf. Ebenso besteht die Möglichkeit in diesem Bereich eine attraktive Stadteingangssituation zu schaffen, die durch ein klares und prägendes Element, bspw. mehrere Baumreihen, eine visuelle Identität und Orientierung ermöglichen.

Alte Bahntrasse

- Die Haltstelle „Arbachquartier“ bietet im städtebaulichen Kontext mit dem Arbachquartier Teil-Süd die Möglichkeit einen attraktiven Ankunfts- und Aufenthaltsort zu gestalten. Hier besteht die Möglichkeit ein integriertes ökologisches und freiraumplanerisches Gesamtkonzept auch unter Berücksichtigung von Kurzzeitparkplätzen und Fahrradabstellanlagen zu ermöglichen.
- Die Haltestelle „Friedhof / Alter Bahnhof“ zeichnet sich durch seine strategisch zentrale Lage im Stadtgebiet aus und der damit verbundenen guten Erreichbarkeit des Marktplatzes bzw. der Innenstadt. Möglichkeiten diesen Bereich unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Parkplätze im näheren Umfeld und auch Fahrradabstellanlagen weiter zu qualifizieren sind gegeben. Im direkten Umfeld der Haltestelle werden öffentliche Parkplätze, innerstädtische Grünflächen und Bäume entfallen. Der zentrale und exponierte Eingangsbereich zum Friedhof wird in seiner Wahrnehmung eingeschränkt. Die Vereinbarkeit der Bedarfe der verschiedenen Verkehrsträger (insbesondere Rad- und Fußverkehr) wurden mit dem vorliegenden Konzept nicht ausreichend herausgearbeitet. Die Lösung den Radverkehr über die Bahnhofstraße zu führen wird kritisch bewertet. Ziel sollte es sein, den Radverkehr parallel zur Bahnhofstraße bzw. der Haltestelle fortzuführen, auch wenn damit ein weiterer Verlust von Bäumen einhergeht.
- Die Trassen- und Radwegeführung westlich der Eisenbahnstraße stellt einen enormen Eingriff in die Grünflächen und in das Gelände dar. Ein wesentlicher Teil der bestehenden Bäume kann nicht erhalten werden. Von den Gutachtern wird in diesem Bereich vorgeschlagen, ~~Zwangsläufig ist~~ die Regional-Stadtbahn aufgrund der Topografie auf

einem anderen Höhenniveau (bis zu 3,0 m über den parallelgeführten Geh- und Radweg) zu führen. Die durch die Regional-Stadtbahn bedingten Stützmauern und Bauwerke können im näheren Umfeld als Barriere wahrgenommen werden.

- Die Anordnung und Einbindung der Haltstelle „Entenseeweg“ in die bestehende bauliche Struktur führt dazu, dass das Wohnumfeld und möglicherweise die Erschließung der angrenzenden Bebauung / Wohnnutzung beeinträchtigt werden. Bereits im Bestand wirkt die „Alte Bahntrasse“ als Barriere zwischen den Wohngebäuden im „Entenseeweg“ und dem Bereich um das Bauvorhaben „Große Heerstraße 80“. Durch die Regional-Stadtbahn wird diese Barriere verstärkt. Ebenso ist in diesem Bereich die Wehranlage „Echazkanal“ welche für den städtischen Hochwasserschutz von erheblicher Bedeutung ist. Entsprechend ist der uneingeschränkte Zugang zur Wehranlage dauerhaft zu gewährleisten. Der Zugang ist dabei jederzeit freizuhalten.

Für die genannten Bereiche wurden exemplarisch Planungsprinzipien und Gestaltungsmöglichkeiten erstellt (vgl. **Anlage 6 und Anlage 10**). Parallel zur weiteren Trassenplanung (Vorplanungsniveau und Leistungsphase 3) sollen diese Gestaltungsvorschläge und Prinzipien auf Grundlage der Vorzugsvariante in einem freiraumplanerischen Entwurf weiterentwickelt werden. Aus den Ergebnissen sollen Standards abgeleitet und in die weitere Trassenplanung übernommen werden. Ziel ist dabei, so weit als möglich aufgrund der Trassenführung erforderliche ökologische Ausgleichmaßnahmen (bspw. Baumstandorte) direkt vor Ort zu integrieren, Versiegelung zu minimieren, hohe Aufenthaltsqualität sicherzustellen und Musterlösungen für ein integriertes ökologisches und freiraumplanerisches Gesamtkonzept zu entwickeln.

Durch eine enge Zusammenarbeit des Teams Stadtplanung mit dem Zweckverband Regional-Stadtbahn wird sichergestellt, dass die Ergebnisse der Bearbeitung in die Trassenplanung der Stadtbahn passend eingepflegt werden können.

4. Kosten und Kostenverteilung

Die Gesamtkosten mit dem regionalen Anteil sind in **Anlage 7** dargestellt. Neben der vom Zweckverband Regional-Stadtbahn dargestellten Kostenübersicht wurde auch von Seiten der Stadtverwaltung eine Grobkostenermittlung vorgenommen.

Kostenanteil Städtebau

Anhand von Modellrechnungen wurden für beide Trassen die Kostenanteile für städtebauliche Maßnahmen ermittelt. Angelehnt an die unter Ziffer 3 „Städtebauliche Herausforderungen und Chancen“ beschriebenen relevanten Bereiche wurden die Maßnahmenflächen ermittelt. Anhand eines Einheitswerts für Straßenraum und Platzgestaltung wurde für die jeweilige Trasse der Kostenanteil Städtebau berechnet.

Gesamtkosten

Bereits im Jahr 2021 wurde durch den Kreistag des Landkreises Reutlingen Eckpunkte für die Finanzierung des Infrastrukturprojekts einem Finanzierungsschlüssel zugestimmt (Kreistagsdrucksache DS 2021-4). Der Vorschlag der Landkreisverwaltung sieht vor, dass die Anliegergemeinden (Pfullingen, Lichtenstein, Engstingen) jeweils 1/3 von 40% des beim Landkreis Reutlingen nach Abzug aller Förderungen verbleibenden Planungs- und Baukostenanteils für die Echaztalbahn zu tragen haben. Der vorliegende Vorschlag zur Kostenverteilung ist zwischen den Anliegergemeinden und dem Landkreis zu verhandeln.

Eine verbindliche vertragliche Reglung zwischen den Landkreisen und den Kommunen hat noch zu erfolgen.

5. Ergänzende Gutachten (vgl. Anlage 11)

Um mögliche Auswirkungen der Trassenalternativen auf die stadtstrukturellen Gegebenheiten und städtische Projekte bewerten zu können wurden ergänzende Gutachten / Stellungnahmen beauftragt.
Bei den Gutachten / Stellungnahmen zum Stadtklima und zu arten- und naturschutzfachlichen Betroffenheiten handelt es sich um Vorabeinschätzungen die während der Erarbeitung des Entscheidungsniveaus erstellt worden sind.

Folgende ergänzenden Gutachten / Untersuchungen wurden in Auftrag gegeben:

- **Verkehrsplanung** - Abgleich mit dem Mobilitätskonzept und der damit zusammenhängenden Ziele
- **Radverkehrszählung** - entlang alte Bahntrasse
- **Stadtklima**
- **Arten- und naturschutzfachliche Betroffenheiten**

6. FAQ – Fragen aus dem Gemeinderat (vgl. Anlage 12)

Im Vorfeld der Beratung zur Regional-Stadtbahn haben Mitglieder des Gemeinderats zahlreiche Fragen eingebracht, die während der Beratungen intensiv diskutiert und beantwortet wurden. Um eine strukturierte und transparente Aufbereitung zu gewährleisten, wurden die gestellten Fragen sowie die erarbeiteten Antworten systematisch gesammelt und in Form von Frequently Asked Questions (FAQs) zusammengefasst.
Die FAQs ergänzen die vorliegenden Unterlagen und tragen dazu bei, den Beratungsprozess effizient und transparent zu gestalten.

7. Zeitplan und Weiteres Vorgehen

Der weitere Planungsprozess von Seiten des Zweckverbands Regional-Stadtbahn ist in **Anlage 8** dargestellt.

Als nächster Meilenstein in diesem Prozess ist die Entscheidung einer Vorzugstrasse – Innenstadttrasse oder Alte Bahntrasse – vorgesehen. Hierfür sind folgende Schritte vorgesehen.

07.10.2025	Gemeinderat: Vorstellung der Trassenplanungen auf Entscheidungsniveau (Ergebnisse)
13.10.2025	Öffentliche Informationsveranstaltung
20.10.2025	Jugendgemeinderat
21.10.2025	Bauausschuss: Vorberatung nicht öffentlich
04.11.2025	Gemeinderat: Vorberatung öffentlich / nichtöffentlich
18.11.2025	Gemeinderat: Beschluss öffentlich

gez.
Timo Kühnel
Leitung
Fachbereich 4 – Stadtentwicklung und Baurecht

gez.
Marc-Christian Knoblich
Stadtplaner
Team Stadtplanung