Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Anlage 12:
FAQ – Fragen aus dem GR

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Hat eines der Gremien der Gemeinden Pfullingen, Lichtenstein, Engstingen einem formalen Beschluss zum Bau der RSB zugestimmt?

Der Gemeinderat der Stadt Pfullingen hat zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb folgende Beschlüsse gefasst:

2019 – Der Gemeinderat legt fest, dass im Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb die Abstimmung möglicher Varianten durch das Landrastamt erfolgen kann.

2023 – Der Gemeinderat beschließt, dass die Realisierungsabsichten der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, als Teil eines insgesamt zukunftsorientierten Mobilitätsangebots, grundsätzlich befürwortet werden (Grundsatzbeschluss) und beide Trassenalternativen ergebnisoffen durch den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb geprüft werden sollen.

Diese Beschlüsse des Gemeinderats Pfullingen waren Anlass zum einen für den Kreistag und auch die Verbandsversammlung des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb die Planungen der Echaztalbahn weiter fortzuführen und zu konkretisieren.

Den klassischen „Baubeschluss“ im engeren Sinne (d.h. Umsetzung der LPH 5-9) wird die Verbandsversammlung des ZV RSBNA auf Basis der Genehmigungsplanung und des konkreten GVFG-Förderbescheids für die Echaztalbahn treffen.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Was passiert, wenn die Gremien der o. g. Gemeinden dem Bau der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb nicht zustimmen?

Grundsätzlich obliegt es der Verbandsversammlung des Zweckverbands Regional-Stadtbahn, zu entscheiden, welche Trasse in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Echaztalbahn berücksichtigt wird.
Die bisherige Abstimmung mit dem Zweckverband Regional-Stadtbahn erfolgte dahingehend, dass der Zweckverband das Votum des Pfullinger Gemeinderats bei der finalen Trassenentscheidung berücksichtigen wird.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Mit Beschluss der Drucksache 19/2/2023 wurden Mittel für ergänzende städtische Untersuchungen der Stadt Pfullingen beschlossen. Welche Untersuchungen wurden durchgeführt und liegen dazu Ergebnisse vor?

Zur Bewertung der Trassenalternativen wurden von der Verwaltung nachfolgende Gutachten/Untersuchungen in Auftrag gegeben:

Verkehrsplanung: BS Ingenieure wurde beauftragt beide Trassenalternativen unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Mobilitätskonzepts und der damit zusammenhängenden Ziele zu bewerten.

Radverkehrszählung: BS Ingenieure wurde beauftragt an drei Stellen auf dem Radweg eine 24 Stunden-Zählung über 7 Tage durchzuführen.

Stadtklima: Das IB Rau wurde beauftragt, beide Trassen im Hinblick auf das gesamtstädtische Klimagutachten zu bewerten. Beide Trassen (Varianten) haben keine nennenswerte bzw. weitreichende Auswirkung, weder auf die Durchlüftung noch auf die thermischen Verhältnisse. Bei beiden Varianten sind Maßnahmen wie Gleisbettbegrünung, teilweise Verringerung von Fahrspurbreiten (geringere Versiegelung) geplant, die die Wirkung des Eingriffs insgesamt minimieren.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Mit Beschluss der Drucksache 19/2/2023 wurden Mittel für ergänzende städtische Untersuchungen der Stadt Pfullingen beschlossen. Welche Untersuchungen wurden durchgeführt und liegen dazu Ergebnisse vor?

Zur Bewertung der Trassenalternativen wurden von der Verwaltung nachfolgende Gutachten/Untersuchungen in Auftrag gegeben:

Arten- und naturschutzfachlichen Betroffenheiten - Innenstadttrasse:

- Die Innenstadttrasse weist keine direkten arten- und naturschutzfachlichen Konflikte auf.
- Die Einzelbäume (zum Großteil Platanen) sind als potenzieller Brutplatz für typische Baumbrüter der Siedlung geeignet. Dies sind beispielsweise Amseln, Elstern oder Ringeltaube.
- Es besteht keine hervorzuhebende artenschutzfachliche Bedeutung für einzelne diese Arten.

Arten- und naturschutzfachlichen Betroffenheiten - Alte Bahntrasse:

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

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Wurde die Alternative optimierter Busverkehr anstatt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb hinsichtlich Machbarkeit, Ergebnis und Kosten geprüft?

Bereits im Jahr 2012 wurde eine standardisierte Bewertung für das Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb durchgeführt.
Das Bewertungsverfahren der Standardisierten Bewertung ist dergestalt aufgebaut, dass die geplante Investition (hier also die RSBNA) immer mit einem optimierten Istzustand (also einem optimierten Bussystem im Echaztal) verglichen werden muss.
Der für den Abschnitt Pfullingen ermittelte NKI von 1,20 bzw. 1,07 steht also für den Mehrnutzen der RSBNA gegenüber einem optimierten Bussystem, und nicht gegenüber dem Ist-Zustand (sog. Mitfall/Ohnefall-Prinzip der Standardisierten Bewertung).

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Welche Vorteile haben die Pfullinger Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich der Erreichbarkeit der Pfullinger Innenstadt und der Anschlüsse an den Regionalverkehr in Reutlingen mit der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gegenüber dem bestehenden und einem weiter ausgebauten Busverkehr?

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ergänzt den Stadtbus dort, wo besonders viele Menschen unterwegs sind, weil zur innerstädtischen Mobilität auch noch der Regionalverkehr hinzukommt. Dank des Zweisystem-Stadtbahnkonzepts kann zudem bestehende Infrastruktur – wie beispielsweise die Eisenbahnstrecken nach Tübingen und Bad Urach – mitgenutzt werden. So lassen sich umsteigefreie Direktverbindungen realisieren, was den Reisekomfort deutlich erhöht. Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb bietet außerdem eine höhere Beförderungskapazität als ein Bus. Zu Stoßzeiten kann diese durch das Kuppeln eines zweiten Zuges flexibel an den Bedarf angepasst werden. Darüber hinaus werden Stadtbahnen von Fahrgästen als angenehmer empfunden – insbesondere wegen des ruhigeren und gleichmäßigeren Fahrverhaltens. Dieser Effekt ist in der Psychologie als „Schienenbonus“ bekannt, und lässt sich z.B. im Ermstal sehr gut in der Praxis beobachten.

Die Kapazität der Züge sowie die höhere Reisegeschwindigkeit ist gerade im Berufs- und Schülerverkehr, wenn besonders viele Personen in Reutlingen von/nach Stuttgart umsteigen wollen, von Bedeutung (keine überfüllten Busse). Nach Tübingen, Betzingen (Industriegebiet), Mössingen muss zukünftig von Pfullingen kommend gar nicht mehr umgestiegen werden.
Die bessere Erreichbarkeit der Pfullinger Innenstadt nutzt Handel, Gewerbe, Gastronomie und wird damit in Pfullingen für Prosperität sorgen..

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Welche Auswirkungen wird die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb in Pfullingen auf das Stadtbild, die Aufenthalts- und Wohnqualität entlang der Trassen und auf die Parkplatzsituation in der Innenstadt haben?

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird das Erscheinungsbild der Stadt Pfullingen verändern. Damit einher geht die Chance den öffentlichen Raum - egal auf welcher Trasse - neu zu gestalten. Die größten Potenziale bzw. Herausforderungen für Veränderungen sind

Innenstadttrasse:

- **Haltestelle am Knotenpunkt Marktstraße / Arbachstraße** → Schaffung einer attraktiven Stadteingangssituation
- **Marktstraße zwischen der Zeil- und Kurze Straße** → Entfall von öffentlichen Parkplätzen
- **Lindenplatz** → Schaffung von Aufenthaltsqualität mit Platz für Außengastronomie, Auslagen von Geschäften, höherer Grünanteil
- **Klosterstraße im Bereich zwischen Hohe Straße und Sandstraße** → Entfall von öffentlichen Parkplätzen
- **Haltestelle „Pfullinger Hallen“** → hohe stadträumliche und funktionale Qualitäten, Schaffung einer attraktiven Stadteingangssituation

Alte Bahntrasse:

- **Haltestelle „Arbach-Quartier“** → im Kontext mit dem Arbach-Quartier attraktiver Ankunfts- und Aufenthaltsort
- **Haltestelle „Friedhof / Alter Bahnhof“** → strategisch zentrale Lage im Stadtgebiet / Rad- und Fußverkehr nicht optimal berücksichtigt
- **Bereich westlich der Eisenbahnstraße** → Eingriff in die Grünflächen / das Gelände; Führung der RSB über dem ursprünglichen Gelände
- **Bereich Haltestelle „Große Heer Straße“** → Beeinträchtigung der angrenzenden Bebauung / Wohnnutzung

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Welche Verkehrsverlagerungen sind durch die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb bei Führung auf der Innenstadttrasse im Normalbetrieb, bei Stau oder Sperrungen im Ursulabergtunnel auf die Römer-, Seiten-, Friedrich- und Gönninger Straße und in die Wohngebiete in der Ost- und Weststadt zu erwarten?

Verkehr aus/in Richtung Reutlingen verlagert sich ohne verkehrslenkende Maßnahmen und ohne die Berücksichtigung der Veränderung des Modal Split vom MIV auf die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

- den Ursulabergtunnel (+ 1.700 Kfz/24h [beide Fahrtrichtungen])
- Marktstraße (- 6.800 Kfz/24h [beide Fahrtrichtungen])
- Klosterstraße (- 4.750 Kfz/24h [beide Fahrtrichtungen])
- Sandstraße (-1.650 Kfz/24h [beide Fahrtrichtungen])
- die Römerstraße (+ 500 bis 1.500 Kfz/24h [beide Fahrtrichtungen])
- die Uhlandstraße (+ 1.650 Kfz/24h [beide Fahrtrichtungen])
- die Achalmstraße (+ 1.300 Kfz/24h [beide Fahrtrichtungen])

Bei dem innerstädtisch verlagerten Verkehr handelt es sich gemäß Verkehrsgutachten um Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Pfullingen, und nicht um Durchgangsverkehr.

Auf das Gutachten vom 25.08.2025 von BS Ing. im Auftrag der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Projektgesellschaft mbH wird verwiesen (siehe dazu Anlage zur DS 054/2025).

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Welche Buslinien bleiben nach Inbetriebnahme der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb bestehen, wie müssen sie angepasst werden und welche jährlichen Kosten entstehen dadurch für die Stadt und die Gemeinden im Echaztal?

Wenn die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb fährt, wird das bestehende Busnetz überarbeitet, damit möglichst viele Menschen eine Verbesserung des ÖPNV erfahren. Bereits heute durch Buslinien erschlossene Gebiete, die nicht im direkten Einzugsbereich der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb liegen, werden auch zukünftig von Bussen bedient. Der Ahlsberg und die Römerstraße werden in jedem Fall weiter mit dem Bus bedient. Ziel ist es, den Stadtbus mit der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu verknüpfen.

Jährliche Kosten können zum jetzigen Stand nicht benannt werden.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Wie könnte ein Konzept für ein der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gleichwertiges Mobilitätsangebot mit Busverkehren im Echaztal aussehen und welche jährlichen Kosten würden für die Stadt Pfullingen und die Gemeinden im Echaztal dadurch entstehen?

Alternativ zu einer Erschließung des Echaztals mit der RSBNA kommt nur ein massiver Ausbau des heutigen Bussystems in Frage. Autonome Shuttles o.ä. werden auch perspektivisch nicht in der Lage sein, den ÖPNV im Echaztal zu bedienen (z.B. Schülerverkehr, Berufsverkehr, Ausflugsverkehr).

Die zusätzlichen Busse müssten in Pfullingen entweder auf vorhandener Straßeninfrastruktur verkehren, die dafür zu ertüchtigen wäre (zusätzliche Busspuren usw.). Sollte dies nicht ausreichend sein und einen zuverlässigen Busverkehr gewährleisten, wäre eine komplett eigenständige Trassierung (z.B. Fortführung der Busspur aus Unterhausen auf der alten Bahntrasse durch Pfullingen) erforderlich.

Den Aufwand für diese Optimierungen der Bahn gegenüberzustellen ist eine der Aufgaben der Standardisierten Bewertung. Er kommt im NKV zum Ausdruck, der immer den Mehrnutzen (NKV > 1) bzw. Nutzenverlust (NKV < 1) der Schienenlösung gegenüber einer optimierten Buslösung (also gegenüber einem Hinausgehen beim Bus über den heutigen Zustand hinaus) darstellt. Das ermittelte NKV > 1 für beide Trassenalternativen bedeutet also, dass die Bahn auch einer optimierten Buslösung vorzuziehen ist.

Die Betriebskosten (abhängig von der politisch gewünschten Linienführung, Taktdichte und Fahrzeugflotte) wären in diesem Fall vollständig vom LK RT und den Kreisgemeinden zu tragen, da das Angebot des Landes für die Betriebsfinanzierung nur für den Fall einer Reaktivierung der Echaztalbahn als Schienenverkehrssystem gilt.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Welche Auswirkungen hat eine Regional-Stadtbahn Neckar-Alb durch das Echaztal auf die regionalen Busanbieter und welche Chancen gibt es für die Anbieter bei einem Mobilitätsangebot nur mit Busverkehren?

Die Einführung einer Regional-Stadtbahn im Echaztal hätte sowohl direkte Auswirkungen auf die regionalen Busanbieter als auch Chancen für diese, insbesondere im Kontext eines Mobilitätsangebots, das nur Busverkehre umfasst. Die Auswirkungen und Chancen hängen dabei stark von der spezifischen Integration des neuen Verkehrssystems, der geplanten Streckenführung und den Wechselwirkungen zwischen Bahn und Bus ab.

Bahnparallele Busverkehre sollen mit Betriebsaufnahme der RSBNA vermieden werden. Dafür bieten die freiwerdenden Buskilometer die Chance, andere Gebiete besser zu erschließen, die heute nicht optimal erschlossen sind.
Busunternehmen können von der Koordination mit der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb profitieren und als Zubringer, On-Demand-Dienste und alternative Verkehrsträger fungieren, die Lücken im Nahverkehrssystem füllen. Sie haben die Möglichkeit, durch flexible Angebote, umweltfreundliche Fahrzeuge und kooperative Tariflösungen ihre Marktstellung zu stärken und ihre Rolle im öffentlichen Verkehr langfristig zu sichern.
Der Bus, und mit ihm die Busunternehmer, werden also nicht „arbeitslos“.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Welche jährlichen Kosten entstehen für die Stadt Pfullingen durch den Bau und Betrieb der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Echaztal?

Alte Bahntrasse

Gesamtkosten

Bau-/Planungskosten Echaztalbahn (Anteil Landkreis)	*19,1 Mio. €*
Anteil Pfullingen; 40% davon 1/3	ca. 2,54 Mio. €
städtebaul. Kosten*	ca. 6,70 Mio. €
Gesamtkosten	**ca. 9,31 Mio. €**

Refinanzierung der Investitionen
(Anteil an Zins und Tilgung p.a., ohne Berücksichtigung von Abschreibungen)

Streckenabschnitt Alte Bahntrasse	3.191.000 € p.a.
davon Anteil Landkreis RT	185.700 € p.a.
davon Städtischer Anteil**	31.750 € p.a.

Betrieb und Unterhalt

Anteil LKR RT S5 + S6 (jeweils Gesamtlinie)	2.200.000 € p.a.
Anteil Pfullingen***	135.000 € p.a.

Innenstadttrasse

Gesamtkosten

Bau-/Planungskosten Echaztalbahn (Anteil Landkreis)	*16,7 Mio. €*
Anteil Pfullingen; 40% davon 1/3	ca. 2,23 Mio. €
städtebaul. Kosten*	ca. 6,90 Mio. €
Gesamtkosten	**ca. 9,13 Mio. €**

Refinanzierung der Investitionen
(Anteil an Zins und Tilgung p.a., ohne Berücksichtigung von Abschreibungen)

Streckenabschnitt Innenstadttrasse	2.170.000 € p.a.
davon Anteil Landkreis RT	126.300 € p.a.
davon Städtischer Anteil**	21.500 € p.a.

Betrieb und Unterhalt

Anteil LKR RT S5 + S6 (jeweils Gesamtlinie)	2.400.000 € p.a.
Anteil Pfullingen***	150.000 € p.a.

Hinweis: Es handelt sich hierbei um ein modellhaftes Herunterbrechen von Zahlen auf die lokalen Verhältnisse. Dies entspricht nicht der Logik des Finanzierungsschlüssels, der auf der Betrachtung kompletter Strecken (Planung und Bau) bzw. Linien (Betrieb) aufbaut. Für die Gesamt-Mitfinanzierungsverantwortung des LK Reutlingen gilt der in der Verbandsversammlung beschlossene Finanzierungsschlüssel. Die Stadt Pfullingen wird gemäß Kreisumlage (Anteil 6,31 %) an den Gesamtkosten beteiligt. Die Anteile „Gemarkung Pfullingen“ bzw. „Linien durch Pfullingen“ werden in dieser Gesamtbetrachtung enthalten sein.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Wie hoch sind jeweils die Kosten der Gemeinde durch die Anpassung der Infrastruktur an die Bahntrassen, also entlang der Innenstadttrasse und der alten Bahntrasse. Beispielsweise bezüglich des Baus neuer Geh- und Radwege, das Pflanzen neuer Bäume und Aufenthaltsmöglichkeiten, das Anlegen neuer Parkplätze.

Die Kosten für die Anpassung der Infrastruktur entlang der Regional-Stadtbahntrasse (sowohl auf der Innenstadttrasse als auch der alten Bahntrasse) können sich je nach Umfang und Art der Maßnahmen stark unterscheiden. Es handelt sich dabei um zusätzliche Investitionen, die erforderlich sind, um die Stadtentwicklung zu fördern, den öffentlichen Raum zu verbessern und die Lebensqualität zu steigern. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen wie Geh- und Radwege, Bäume, Aufenthaltsmöglichkeiten und Parkplätze von Bedeutung. Ausgehend von den aus Sicht der Verwaltung maßgeblichen Bereichen wurden anhand einer Modellrechnung Kostenanteile für städtebauliche Maßnahmen grob und überschlägig ermittelt (vgl. Folie 16). Zumindest ein Teil dieser Maßnahmen würde mittelfristig auch ohne Realisierung der RSBNA fällig. Damit würden die entsprechenden Kosten bei der Stadt Pfullingen anfallen, sobald die Anlagen zur Erneuerung anstehen, der Gemeinderat entsprechende Beschlüsse zur städtebaulichen Gestaltung fasst oder für andere ÖPNV-Systeme ein Umbau erforderlich würde.

Die Kosten für die Anpassung der Infrastruktur an die Regional-Stadtbahn entlang der Trasse hängen stark von der genauen Planung und den spezifischen Anforderungen ab.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Wie hoch sind die anteiligen Kosten für die Gemeinden im Echaztal und den Landkreis Reutlingen für den Bau und Betrieb der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Echaztal? Wo und wie sind die dreistelligen Millionenbeträge für die Bau- und Betriebskostenzuschüsse des Bundes und des Landes haushaltsrechtlich abgesichert?

Die haushaltsrechtliche Absicherung der Bau- und Betriebskosten für Infrastrukturprojekte wie eine Regional-Stadtbahn Neckar-Alb erfolgt auf mehreren Ebenen, sowohl durch den Bund, das Land, den Landkreis und die betroffenen Kommunen.
Die gesetzliche Grundlage für die Höhe der jährlich aus dem GVFG zur Verfügung stehenden Bundesmittel ergibt sich aus dem § 10 Abs. 1 GVFG.

Der Eigenanteil der Gemeinden und des Landkreises Reutlingen wird in den jeweiligen Haushaltsplänen der Kommunen und des Landkreises verankert. Dies geschieht durch Beschlüsse der Gemeinderäte und Kreistage, die die Finanzierung der jeweiligen Anteile festlegen.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Wie bewertet die Verwaltung die Zuverlässigkeit der Finanzierungszusagen von Bund, Land und Landkreis vor dem Hintergrund der wachsenden Defizite in den öffentlichen Haushalten?

Die Zuverlässigkeit der Finanzierungszusagen von Bund, Land und Landkreis für ein Projekt wie die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird grundsätzlich als hoch eingeschätzt, da der GVFG Rahmenantrag bereits auf Basis der positiven standardisierten Bewertung aus dem Jahr 2022 gestellt und bestätigt worden ist. Eine grundsätzliche Finanzierungszusage liegt vor.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Welche Auswirkungen haben der Bau und Betrieb der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Echaztal auf die Entwicklung des Kreishaushalts und die Kreisumlage?

Die Regional-Stadtbahn ist das zentrale Infrastrukturprojekt im Landkreis Reutlingen und der ganzen Region. Entsprechend wurden von Seiten des Zweckverbands Regional-Stadtbahn und den Verbandsmitgliedern gemeinsam alle erforderlichen Anstrengungen unternommen und Maßnahmen ergriffen, um die Regionalstadtbahn langfristig finanzieren zu können. Ziel ist es, dieses Zukunftsprojekt schrittweise umzusetzen um die Haushalte nicht zu überlasten.

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

pfullingen

Wer übernimmt Kostensteigerungen und Finanzierungsdefizite beim Bau und Betrieb der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, Kosten für Reparaturen und Ersatzbeschaffungen und Kosten für Eingriffe in die Anlagen und den Betrieb der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb bei notwenigen Arbeiten an der kommunalen Infrastruktur?

Die Kostenverantwortung für Kostensteigerungen, Reparaturen, Ersatzbeschaffungen und Eingriffe in die kommunale Infrastruktur wird in der Regel vertraglich geregelt und hängt von den Finanzierungsvereinbarungen zwischen den beteiligten Akteuren (Bund, Land, Landkreis, Kommunen und Betreiber) ab.