BS INGENIEURE

Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.27
Fax 07141.8696.33
www.bsingenieure.de
Frank P. Schäfer ☏ .27
schaefer@bsingenieure.de

A 6846 cli/jn/sf

25. August 2025

[redacted]

BS INGENIEURE • Wettemarkt 5 • 71640 Ludwigsburg

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Projektgesellschaft mbH
[redacted]

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb – Innenstadttrasse in Pfullingen
Verkehrsuntersuchung zu den Verkehrsverlagerungen im motorisierten Individualverkehr (MIV)

Unser Honorarangebot vom 24. Juni 2025
Ihre Auftragsbestätigung vom 26. Juni 2025

VERKEHRLICHE STELLUNGNAHME

1. Aufgabenstellung

Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb plant auf einer Gesamtstreckenlänge von 198 km eine Regional-Stadtbahn (RSB), die die Menschen der Region Neckar-Alb künftig auf dem Schienenweg in hervorragender Qualität miteinander verbindet. Das künftige Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb setzt sich aus neun miteinander verknüpften Einzelstrecken in den Landkreisen Reutlingen, Tübingen und dem Zollernalbkreis zusammen.

Der Trassenabschnitt zwischen Engstingen und Reutlingen verläuft durch das Stadtgebiet von Pfullingen. Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb befindet sich bei dieser Teilstrecke der Regional-Stadtbahn in der Vorplanung.

Im Pfullinger Stadtgebiet werden dabei zwei Trassenverläufe („Alte Bahntrasse“, Innenstadttrasse) auf ihre Machbarkeit hin untersucht und bewertet.

Die Variante „Alte Bahntrasse“ verläuft am östlichen Ortsrand, vom Südbahnhof über die „Alte Bahntrasse“ bis zur Bahnbrücke Klosterstraße.

Die im Rahmen dieser Untersuchung maßgebende Variante „Innenstadttrasse“ führt auf einer Länge von 4,1 km vom ehemaligen Südbahnhof über die Marktstraße-Lindenplatz-Klosterstraße bis Pfullingen-Süd. Sie ist durchgehend zweigleisig ausgebaut.

Am Knotenpunkt B 464/Marktstraße/Am Südbahnhof sind seitens des Zweckverbandes derzeit 2 Führungen der RSB geplant. In Abstimmung mit dem Zweckverband werden hier zwei Varianten untersucht:

- Planfall Variante 1: Trassenführung längs der B 464
- Planfall Variante 2: Trassenführung mit Querung der B 464

Rund 50 % (ca. 2,1 km) der Streckenführung „Innenstadttrasse“ verlaufen im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), d. h. ohne eigenen Gleiskörper. Insgesamt sind fünf Haltestellen sowie zwei Pförtner-Signalanlagen vorgesehen, die der gezielten Dosierung des Kfz-Verkehrs dienen. Die Pförtner-Signalanlagen befinden sich jeweils an den Übergangsbereichen im Süden und Norden zwischen den Bereichen mit eigenem Gleiskörper und dem Mischverkehrsabschnitt der RSB mit dem MIV (vgl. Plan 01 Datengrundlagen).

In den Abschnitten mit Mischverkehr (RSB/MIV) ist ein Überholen der Stadtbahn durch den MIV nicht zulässig und nicht möglich. Durch die Führung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Mischverkehr ist daher mit einer erhöhten Fahrzeit für den MIV zu rechnen. Insbesondere an den Haltestellen entstehen für den Kfz-Verkehr zusätzliche Wartezeiten. Auf Grund dieser erhöhten Fahrtzeiten wird es zu Verkehrsverlagerungen des MIV im Stadtgebiet von Pfullingen kommen.

Ziel der Verkehrsuntersuchung ist es, aufzuzeigen, wie sich der MIV im Stadtgebiet von Pfullingen aufgrund der durch die RSB Neckar-Alb erhöhten Fahrtzeit innerhalb des zu betrachteten Straßennetzes verlagert.

2. Grundlagen/Rahmenbedingungen RSB

Den Umlegungsberechnungen wurden folgende Rahmenbedingungen zu Grunde gelegt:

- Aktuelle Pläne (Stand 12.05.2025) des Zweckverbandes zur Streckenführung der RSB mit Realisierung einer Innenstadttrasse in Pfullingen, Stadtbahn teilweise im Mischverkehr (ca. 2,1 km bzw. 2,3 km zwischen den beiden Pförtner-Signalanlagen) mit 5 Haltestellen und 2 Pförtner-Signalanlagen.
- Vorläufiger Fahrplan der RSB entlang der Innenstadttrasse.
- Taktfrequenz RSB: 4 Bahnen/Stunde/je Richtung (15 Minuten-Takt)
- Reduzierung der bestehenden Anzahl von Buslinien entlang der Nord-Süd-Achse auf eine Buslinie mit ca. 55 Fahrten je Richtung/Tag (im Bestand 150 Fahrten je Richtung/Tag).
- Wartezeit an den Haltestellen von jeweils 30 s zuzüglich der Zeit für Brems- und Beschleunigungsvorgänge.
- Wartezeit an den Pförtner-Signalanlagen (Zuflussdosierungen) von 30 s.
- Reduzierung der Streckenkapazität im nördlichen Bereich der Marktstraße. Hier fährt die RSB auf einem separaten Gleiskörper. Dadurch entfallen Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr. Die Reduzierung der verfügbaren Verkehrsflächen bzw. Fahrstreifen geht im Verkehrsmodell durch die Minderung der Kapazität, d. h. die Aufnahmefähigkeit des Streckenabschnitts, ein.
- Erhöhung des Widerstandes der einzelnen Verkehrsströme in den untergeordneten Straßen an den Signalanlagen um jeweils 3 s.
- Am Knotenpunkt B 464/Marktstraße/Am Südbahnhof sind seitens des Zweckverbandes derzeit 2 Führungen der RSB geplant. In Abstimmung mit dem Zweckverband werden hier zwei Varianten untersucht:

  Planfall Variante 1: Trassenführung längs der B 464

  Planfall Variante 2: Trassenführung mit Querung der B 464

- Bei Variante 2 werden die Konfliktströme mit der Bahntrasse am Knotenpunkt B 464/Marktstraße/Am Südbahnhof um 3 s erhöht.
- Für die Untersuchung der Verkehrsverlagerungen wird das makroskopische Verkehrsmodell (Programm VISUM) der Stadt Pfullingen verwendet, welches wir im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Pfullingen [1] erarbeitet haben. Es wird darauf hingewiesen, dass das makroskopische Verkehrsmodell Verkehrsnachfragematrizen des Tagesverkehrs verwendet und somit auch die Verkehrsverlagerungen nur bezogen auf den ganzen Tag [Kfz/24 h] ermittelt und aufgezeigt werden können.

3. Berechnung der künftigen Fahrtzeiten des MIV im Abschnitt Mischverkehr (RSB/MIV)

Aufbauend auf dem Bezugsfall (Prognose-Nullfall 2035) müssen die vorgesehenen Maßnahmen im Mischverkehrsabschnitt mit Einfluss auf den Kfz-Verkehr für die Innenstadttrasse in das Verkehrsmodell implementiert werden. Hier wird z. B. die Anpassung der maximal fahrbaren Geschwindigkeit mit Berücksichtigung der Wartezeiten an den Haltestellen/Pförtner-Signalanlagen u. a. durch die Reduzierung der Geschwindigkeitsparameter im Verkehrsmodell eingepflegt.

Der maßgebende Streckenabschnitt erstreckt sich über eine Länge von 2,3 km und befindet sich zwischen den beiden Pförtner-Signalanlagen (nördlich Haltestelle Bismarckstraße und südlich Haltestelle Pfullingen-Süd).

Laut dem Verkehrsmodell VISUM (Prognose-Nullfall 2035) beträgt die aktuelle Fahrzeit für den MIV auf dieser Strecke 222 Sekunden.

Die Fahrtzeit der projektierten RSB auf dem relevanten Streckenabschnitt kann dem uns zur Verfügung gestellten Fahrplan entnommen werden. Die beiden dargestellten Linien verkehren jeweils alle 30 Minuten.

Tabelle 01: Fahrplan RSB Innenstadttrasse in Pfullingen

Haltestelle	Linie Richtung Nord nach Süd			Linie Richtung Süd nach Nord		
		S6	S5		S6	S5
Reutlingen Süd	an	05:46:44	06:01:44	ab	05:10:46	05:25:46
	ab	05:47:14	06:02:14	an	05:10:16	05:25:16
Hauffstraße	an	05:48:44	06:03:44	ab	05:08:46	05:23:46
	ab	05:49:14	06:04:14	an	05:08:16	05:23:16
Bismarckstraße	an	**05:50:36**	**06:05:36**	ab	**05:06:54**	**05:21:54**
	ab	**05:51:06**	**06:06:06**	an	**05:06:24**	**05:21:24**
Marktplatz	an	**05:53:35**	**06:08:35**	ab	**05:03:55**	**05:18:55**
	ab	**05:54:05**	**06:09:05**	an	**05:03:25**	**05:18:25**
Klostergarten	an	**05:56:04**	**06:11:04**	ab	**05:01:26**	**05:16:26**
	ab	**05:56:34**	**06:11:34**	an	**05:00:56**	**05:15:56**
Pfullingen Süd	an	**05:58:29**	**06:13:29**	ab	**04:59:01**	**05:14:01**
	ab	**05:58:59**	**06:13:59**	an	**04:58:31**	**05:13:31**
Unterhausen Spinnerei	an	06:01:12	06:16:12	ab	04:56:18	05:11:18

Quelle: Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Projektgesellschaft mbH, korrigiert BSI

Basierend auf dem vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten Fahrplan ergibt sich für die Regional-Stadtbahn (RSB) zwischen den Haltestellen Bismarckstraße (Ankunft) und Pfullingen Süd (Abfahrt) in beiden Fahrtrichtungen eine Fahrzeit von jeweils 8,23 Minuten (493 Sekunden).

Für den Kfz-Verkehr, der direkt hinter einer Bahn fahren muss, ist zusätzlich zur reinen Fahrtzeit eine mittlere Wartezeit von 30 Sekunden aufgrund der vorgesehenen Pförtner-Signalanlage zu berücksichtigen. Damit ergibt sich im Falle einer Beeinflussung durch die Stadtbahn auf diesem Streckenabschnitt für den MIV eine prognostizierte Gesamtfahrzeit von 8,53 Minuten (533 Sekunden).

Die Regionalstadtbahn verkehrt je Richtung im 15-Minuten Takt (alle 900 Sekunden). In den Abschnitten mit Mischverkehr ist ein Überholen der Stadtbahn durch den MIV nicht zulässig und auch nicht möglich.

Im Rahmen der Verkehrsmodellierung ist zu untersuchen, wie sich die mittlere Reisezeit des MIV innerhalb der 15 Minuten verändert, indem der Zustand ohne Einfluss des Stadtbahnbetriebs (unbeeinflusste Strecke) dem Zustand mit aktivem Stadtbahnbetrieb (beeinflusste Strecke) gegenübergestellt wird.

Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeiten:

Unbeeinflusste Strecke (v_{Kfz}):

v_{Kfz} = 2,3 km/222 s = 0,01036 km/s = 37,3 km/h

Beeinflusste Strecke ($v_{mit\ Bahn}$):

$v_{mit\ Bahn}$ = 2,3 km/533 s = 0,00432 km/s = 15,6 km/h

Beeinflussung des MIV nach Bahnstart:

Wenn ein Kfz x Sekunden nach der Bahn losfährt, dann holt es die Bahn nach t Sekunden ein.

Einholzeit: $t = 2{,}3\ km/(v_{Kfz} - v_{mit\ Bahn}) = 380{,}5\ s$

Alle Kfz, die innerhalb des Zeitfensters von 380,5 s nach „Bahnstart“ losfahren, werden durch die RSB ausgebremst.

Wahrscheinlichkeit als Kfz-Fahrer von der Bahn betroffen zu sein:

Die Stadtbahn fährt alle 900 Sekunden (15-Minuten-Intervall), davon ist ein Zeitfenster von 380,5 s „kritisch“ d. h.:

In 42,3 % (= 380,5/900) der Fälle fährt das Kfz hinter der RSB her (Fahrtzeit von 533 Sekunden).
In 57,7 % (= 1,0 – 0,423) der Fälle fährt das Kfz unbeeinflusst (Fahrtzeit von 222 Sekunden).

In diesem Fall wird unterstellt, dass in 42,3 % der Fälle der Kfz-Verkehr die komplette Strecke hinter der Bahn herfährt und eine Fahrtzeit von 533 Sekunden benötigt (konservativer Ansatz).

In einem weiteren Rechenschritt wird ein realistischer Ansatz berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass der MIV nicht zeitgleich mit der Stadtbahn startet, sondern mit einem zeitlichen Versatz. Je später der MIV gegenüber dem Bahnstart losfährt, desto kürzer ist die Strecke, auf der er sich hinter der Bahn einordnet und mit deren Geschwindigkeit mitgeführt wird. Zu Beginn der Fahrt kann der MIV auf einem Abschnitt ohne Behinderung durch die Stadtbahn mit freier (höherer) Geschwindigkeit verkehren, bis er diese einholt.

Berechnung durchschnittliche Fahrtzeit MIV (realistischer Ansatz):

Hier wird ein vereinfachter Ansatz gewählt, d. h. im Mittel fährt der MIV nur etwa die Hälfte der Strecke mit der Bahn mit. Bei dem vereinfachten Ansatz wird eine gleichmäßige Verteilung der Startzeiten und eine lineare Zeit für die Einholung der Bahn unterstellt.

Mittlere Verzögerung: = (533 s+ 222 s)/2 = 377,5 s

Durchschnittliche Fahrtzeit für den MIV mit RSB:

0,423 x 377,5 s + 0,577 x 222 s = 287,65 s

Dies entspricht einer durchschnittlichen Fahrtzeiterhöhung für den MIV auf der Strecke im Mischverkehr (2,3 km) von ca. 66 s (287,65 s – 222 s).

4. Umlegungsberechnungen

Auf Grundlage der in den Kapiteln 2 und 3 genannten Rahmenbedingungen mit Verminderung der Kapazität im nördlichen Bereich der Marktstraße und der Widerstandserhöhung der einzelnen Verkehrsströme in den untergeordneten Straßen sowie der durchschnittlichen Fahrtzeiterhöhung für den MIV auf der Strecke im Mischverkehr werden mit Hilfe des Verkehrsmodells VISUM für die Varianten 1 und 2 Umlegungsberechnungen durchgeführt. Die Fahrtzeiterhöhung wurde modelltechnisch durch Geschwindigkeitsverminderungen auf der Strecke im Mischverkehr und durch zeitliche Widerstandserhöhungen an den einzelnen Haltestellen und an den Pförtnerampeln erreicht.

Ziel der Umlegungsberechnungen ist es, die Verkehrsverlagerungen für den MIV aufzuzeigen, wenn die Innenstadttrasse der Regional-Stadtbahn in Pfullingen realisiert wird. Bezugs- und Vergleichsfall ist der im Rahmen unseres Mobilitätskonzeptes für Pfullingen erarbeitete Prognose-Nullfall 2035. Die Tagesverkehrsbelastungen (durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (DTV_w) des Prognose Nullfalls 2035 sind auf Plan 02 dargestellt.

Planfall Variante 1 (Trassenführung längs der B 464):

Die Verkehrsbelastungen des DTV_w für den Prognose-Planfall 2035 Variante 1 werden auf Plan 03 dargestellt. Die Zunahmen und Entlastungen in Bezug auf den Prognose-Nullfall 2035 können Plan 04 entnommen werden.

Hierbei wird deutlich, dass der Streckenzug, auf dem die projektierte RSB verläuft, um bis zu maximal 6.800 Kfz/24h (auf Höhe der Haltestelle Bismarckstraße) entlastet wird. Weitere Entlastungen sind auf der Sandstraße (-1.650 Kfz/24h), der Kurzen Straße (-500 Kfz/24h) und auf der B 464 (-1.850 Kfz/24h) westlich der Markstraße zu erwarten.

Die Mehrbelastungen finden sich dagegen hauptsächlich auf der B 313/Ursulabergtunnel (+1.700 Kfz/24h), der Römerstraße (+1.500 Kfz/24h), der Achalmstraße (+1.300 Kfz/24h) und der Uhlandstraße (+1.650 Kfz/24h) wieder.

Die Verkehrsverlagerungen kommen zum größten Teil durch den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Pfullingen zustande, der sich nun andere Wege sucht, um diesen Streckenzug zu meiden. Die Mehrbelastung auf der Achalmstraße entsteht durch den Verkehr aus dem östlichen Wohngebiet und die Verkehre aus der Innenstadt und der Gönninger Straße, die nun nicht mehr über die Marktstraße nach Norden fahren, sondern über die Achalmstraße und die B 313.

Variante 2 (Trassenführung mit Querung der B 464):

Die Verkehrsbelastungen für den Prognose-Planfall 2035 Variante 2 werden auf Plan 05 und die Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall 2035 auf Plan 06 dargestellt.

Die Verkehrsverlagerungen der Variante 2 verhalten sich nahezu identisch zu den Verkehrsverlagerungen der Variante 1.

Größere Unterschiede finden sich lediglich im nördlichen Bereich der Stadt Pfullingen. Da die Stadtbahntrasse in der Variante 2 die B 464 am Knotenpunkt B464/Marktstraße/Am Südbahnhof in Richtung Norden quert, wird vor allem der Verkehr auf der B 464 stärker beeinflusst.

Daher sind auf der B 464 größere Entlastungen zu erwarten als bei der Variante 1. Auch die Marktstraße nördlich der Daimlerstraße erfährt mit einer Abnahme von rund 4.500 Kfz/24h statt 4.000 Kfz/24h in der Variante 1 größere Entlastungen. Größere Verkehrszunahmen lassen sich dagegen in der Römerstraße, auf der B 313 und in der Zeilstraße feststellen.

5. Vergleich der Verkehrskenndaten

In der nachfolgenden Tabelle sind die Verkehrsbelastungen maßgebender Querschnitte im Vergleich von Prognose-Nullfall 2035 zu den zwei Varianten des Prognose-Planfalls 2035 dokumentiert.

Tabelle 02: Vergleich maßgebende Querschnittbelastungen Prognose-Nullfall 2035, Prognose Planfall 2035 (RSB-Innenstadttrasse), Variante 1 und 2 [Kfz/24 h]

Querschnitt		DTV_w [Kfz/24 h]		
		Prognose-Nullfall 2035	Prognose-Planfall 2035	
			Variante 1	Variante 2
Q 01	B 464 westlich Marktstraße	28.600 (100 %)	26.750 (94 %)	26.400 (92 %)
Q 02	B 464 östlich Marktstraße	34.350 (100 %)	34.400 (100 %)	33.700 (98 %)
Q 03	Marktstr. südlich B 464	20.650 (100 %)	16.650 (81 %)	16.100 (78 %)
Q 04	Marktstr. südl. Zeilstraße	13.350 (100 %)	6.550 (49 %)	6.400 (48 %)
Q 05	Klosterstr. nördl. Sandstraße	7.850 (100 %)	3.400 (43 %)	3.350 (43 %)
Q 06	Sandstr. westl. Klosterstraße.	9.850 (100 %)	8.200 (83 %)	8.200 (83 %)
Q 07	Römerstraße südlich B 464	14.800 (100 %)	16.300 (110 %)	16.500 (115 %)
Q 08	Daimlerstr. östl. Römerstraße	10.200 (100 %)	11.250 (110 %)	11.300 (111 %)
Q 09	Uhlandstr. nördl. Bismarckstr.	3.600 (100 %)	5.250 (146 %)	5.350 (149 %)
Q 10	Steinmauer östl. B 313	9.900 (100 %)	12.050 (122 %)	12.350 (125 %)
Q 11	Achalmstr. nördl. Schulstraße	2.400 (100 %)	3.700 (154 %)	3.850 (160 %)
Q 12	B 313 nördl. Klosterstraße	24.100 (100 %)	25.800 (107 %)	25.800 (107 %)
Q 13	Gönninger Straße östlich Friedrichstraße	3.300 (100 %)	4.100 (124 %)	4.050 (123 %)

Die maximalen Verkehrszunahmen weisen die Uhlandstraße (nördlich Bismarckstraße) mit bis zu + 49 % und die Achalmstraße nördlich Schulstraße mit bis zu + 60 % auf.

Die höchsten Verkehrsabnahmen ergeben sich im Querschnitt Klosterstraße, nördlich der Sandstraße mit einer Entlastung um 57 % sowie in der Marktstraße südlich der Zeilstraße mit einer Entlastung um bis zu 52 %.

Positiv zu bewerten ist, dass der Ursulabergtunnel einen Teil des verlagerten Verkehrs durch die Führung der RSB auf der Innenstadttrasse effektiv aufnimmt und somit zur verkehrlichen Entlastung der Innenstadt beiträgt.

Im Mobilitätskonzept Pfullingen 2035 wurden im Planfall 05 die verkehrlichen Auswirkungen bei einer Sperrung des Ursulabergtunnels aufgrund eines Störfalls o. ä. untersucht. Ergebnis war, dass bei einer Sperrung mit langen Wartezeiten und Staus gerechnet werden muss.

Da gemäß den Angaben des Landratsamtes Reutlingen lediglich an rund 17 Tagen/Jahr mit temporären Tunnelsperrungen zu rechnen ist, sind hier keine Ausbaumaßnahmen erforderlich. Die Mehrzahl der Tunnelsperrungen sind geplant und finden wegen Wartungs- und Instandsetzungsarbeitern in der Nacht und damit außerhalb der Betriebszeiten der RSB statt.

Im weiteren Arbeitsverlauf muss nun überprüft werden, ob die bestehenden Knotenpunkte entlang der Ausweichstrecken den aus der Verlagerung entstehenden Mehrverkehr aufnehmen können bzw. welche Maßnahmen entlang der Stadtbahnstrecke zur Vermeidung von Ausweichverkehren erforderlich sind. Gegebenenfalls sind auch entlang der Ausweichrouten Maßnahmen erforderlich, um das zusätzliche Verkehrsaufkommen leistungsfähig abwickeln zu können.

Ludwigsburg, den 25. August 2025

Literatur:

[1] BS Ingenieure
Stadt Ludwigsburg
Mobilitätskonzept Pfullingen 2035
Ludwigsburg, Februar 2025

Pläne:

Plan 01: Innenstadttrasse Datengrundlagen

Plan 02: Belastungsplan Prognose-Nullfall 2035 (Kfz/24h)

Plan 03: Belastungsplan Prognose-Planfall 2035 Variante 1 (Kfz/24h)

Plan 04: Differenzplan Prognose-Planfall 2035 Variante 1 zum Prognose-Nullfall 2035 (Kfz/24h)

Plan 05: Belastungsplan Prognose-Planfall 2035 Variante 2 (Kfz/24h)

Plan 06: Differenzplan Prognose-Planfall 2035 Variante 2 zum Prognose-Nullfall 2035 (Kfz/24h)

Marktstraße
Reutlinger Straße
Arbach ob d. Straße
Daimlerstraße
Arbachstraße
Dieselstraße
Kunstmühlestraße
Zeilstraße
Bismarckstraße
Braikestraße
Kurze Straße
Zeppelinstraße
Lindachstraße
Lindenplatz
Schulstraße
Marktplatz
Große Heerstraße
Badstraße
Klosterstraße
Hohe Straße
Klostergarten
Sandstraße
Sandwiesenstraße
Pfullingen Süd
Roßwagstraße
B 313
© OpenStreetMap und Mitwirkende

Legende:

- Haltestelle
- Pförtnerampel
- signalisierter Knotenpunkt (Bestand)
- signalisierter Knotenpunkt (Planung)
- Mischverkehr
- separates Bahngleis

Index	Änderung	Datum	gez.
i			
h			
g			
f			
e			
d			
c			
b			
a			

BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz
www.bsingenieure.de
71640 Ludwigsburg
Wettemarkt 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

Regional-Stadtbahn Neckar Alb

Plan-Nr. 01

Index -

Innenstadttrasse in Pfullingen

Datengrundlagen

	Datum	Zeichen
bearbeitet	29.07.2025	jn
gezeichnet	29.07.2025	pl

Lageplan

Auftragsnummer: A 6846

PDF-Datei :

Plangröße: 590 x 891 mm

Reutlingen

Eningen unter Achalm

B 313
Metzingen

B 464

L 380
Eningen unter Achalm

Daimlerstraße

Römerstraße

Marktstraße

Bismarckstraße

Zeilstraße

Arbach-Quartier Teil Nord

Arbach-Quartier Teil Süd

Galgenrain

B 313

Pfullingen

Kurze Straße

Schloßstraße

Schulstraße

Große Heerstraße

Klosterstraße

Gönninger Straße

Sandstraße

Stuhlsteige

K 6729
Gönningen

Unter den Wegen II und III

L 382
Genkingen

B 313
Lichtenstein

© OpenStreetMap und Mitwirkende

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Verkehrsuntersuchung Innenstadttrasse in Pfullingen

Prognose 2035 Nullfall

Belastungsplan ca. DTV_{W5} (Kfz/24h)

geplante Gewerbegebiete

geplante Wohnbaugebiete

DTV_{W5} Durchschnittlicher Täglicher Verkehr an Werktagen (Montag - Freitag)

19.250 Verkehrsbelastung in Kfz/24 h

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33

Plan 6846-02
2025

Reutlingen

Eningen unter Achalm

B 313
Metzingen

B 464

L 380
Eningen unter Achalm

Daimlerstraße

Römerstraße

Marktstraße

Bismarckstraße

Zeilstraße

Kurze Straße

Schloßstraße

Schulstraße

Große Heerstraße

Klosterstraße

Gönninger Straße

Sandstraße

Stuhlsteige

B 313

Pfullingen

K 6729
Gönningen

L 382
Genkingen

B 313
Lichtenstein

Arbach-Quartier Teil Nord

Arbach-Quartier Teil Süd

Galgenrain

Unter den Wegen II und III

28750 9750 24300 4050 4750 16300 26750 6100 34400 16650 16550 15250 7550 11250 11150 3350 17800 5850 4900 13600 3750 5200 7450 2600 16850 6450 6950 16450 550 5250 6550 1600 1900 7100 5050 450 17450 6500 17400 1650 5700 1400 650 3450 4000 17300 1350 2550 1900 1050 1550 5150 4250 6850 8150 4550 2200 2700 2200 7750 4100 7500 2800 200 16700 3400 8200 8550 19300 8450 9850 600 9000 450 8350 450 300 12350 3800 1350 8450 1900 7800 3150 250 6150 1750 10150 25800 9550 9900 25700 32650 12050 7350 5650 2550 1650 1650 3700 4700 2200 6650 7150 9500 5700 5850 300

Regional-Stadtbahn
Neckar-Alb

Verkehrsuntersuchung
Innenstadttrasse in Pfullingen

Prognose 2035
Planfall Variante 1
Trassenführung längs der B 464

Belastungsplan
ca. DTV_{W5} (Kfz/24h)

geplante Gewerbegebiete

geplante Wohnbaugebiete

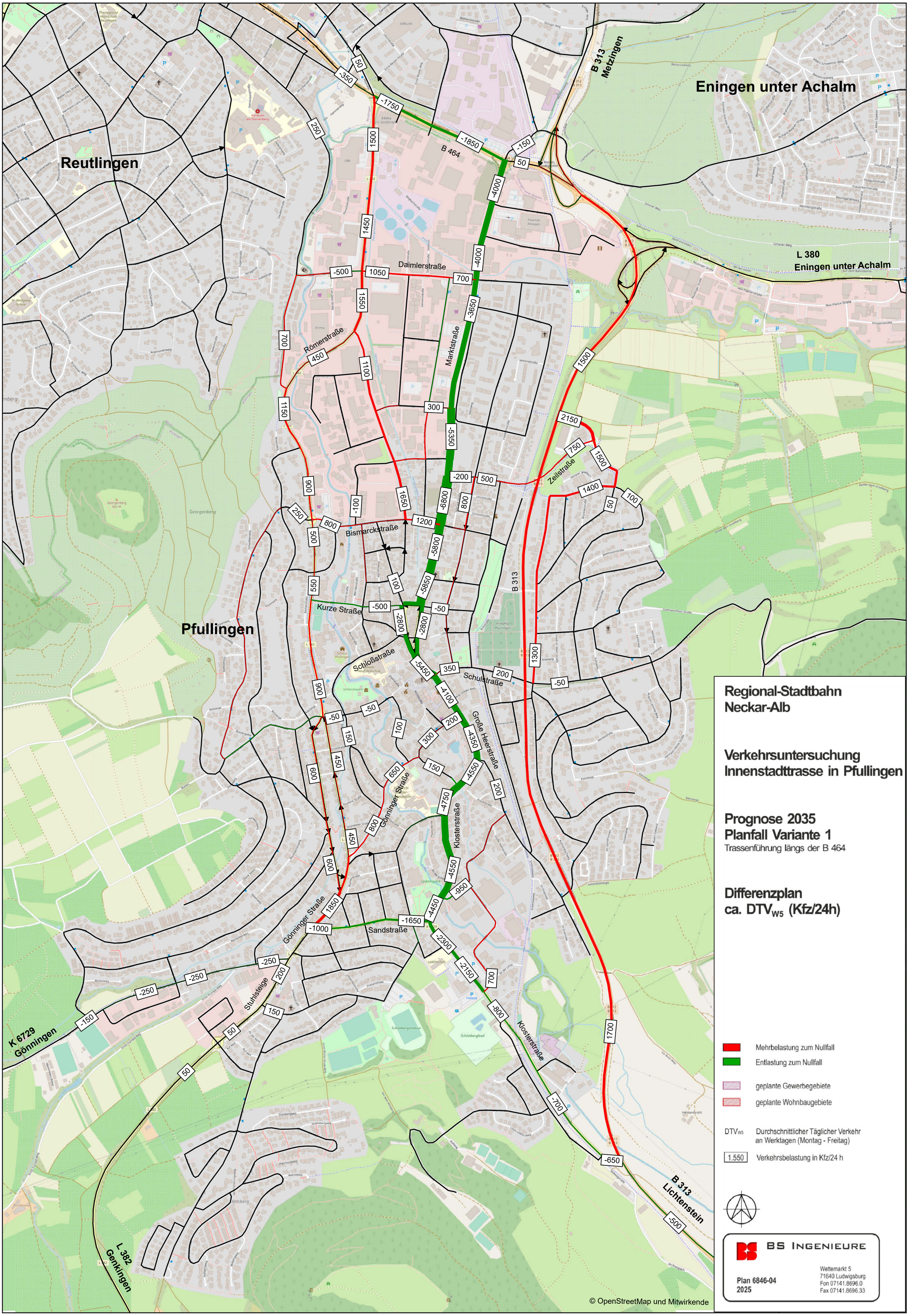
DTV_{W5} Durchschnittlicher Täglicher Verkehr an Werktagen (Montag - Freitag)

15.450 Verkehrsbelastung in Kfz/24 h

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33

Plan 6846-03
2025

© OpenStreetMap und Mitwirkende



© OpenStreetMap und Mitwirkende

Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Verkehrsuntersuchung Innenstadttrasse in Pfullingen

Prognose 2035
Planfall Variante 1
Trassenführung längs der B 464

Differenzplan
ca. DTV_{W5} (Kfz/24h)

Mehrbelastung zum Nullfall

Entlastung zum Nullfall

geplante Gewerbegebiete

geplante Wohnbaugebiete

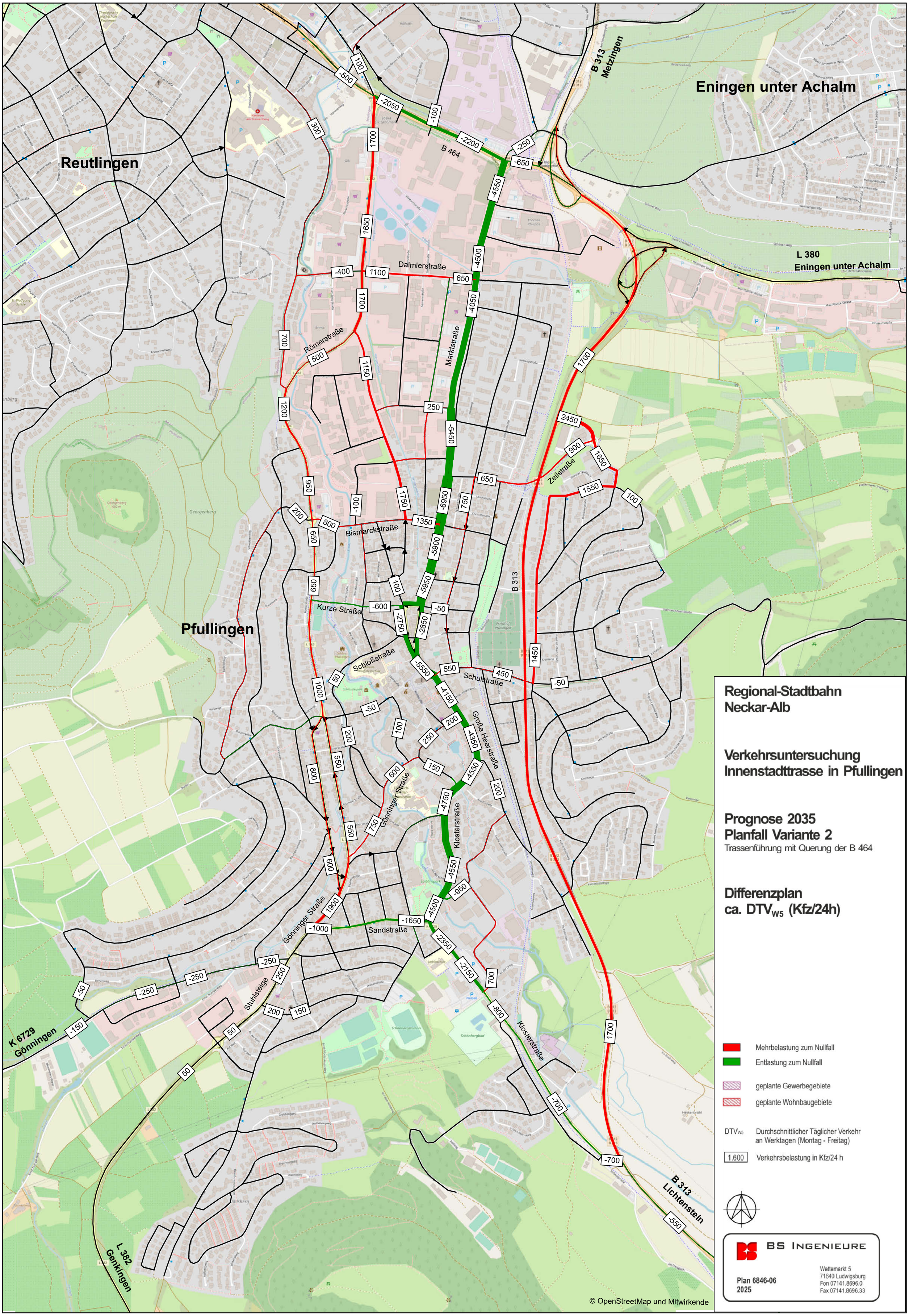
DTV_{W5} Durchschnittlicher Täglicher Verkehr an Werktagen (Montag - Freitag)

1.550 Verkehrsbelastung in Kfz/24 h

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33

Plan 6846-04
2025

Reutlingen
Eningen unter Achalm
Pfullingen
B 313 Metzingen
B 464
L 380 Eningen unter Achalm
B 313
L 382 Genkingen
K 6729 Gönningen
Daimlerstraße
Römerstraße
Marktstraße
Bismarckstraße
Zeilstraße
Kurze Straße
Schloßstraße
Schulstraße
Große Heerstraße
Gönninger Straße
Klosterstraße
Sandstraße
Stuhlsteige
Arbach-Quartier Teil Nord
Arbach-Quartier Teil Süd
Galgenrain
Unter den Wegen II und III
28600
9800
24000
3950
26400
6000
33700
4800
16500
16100
16750
14750
7650
11300
11100
3350
17950
5450
4950
13650
3750
5150
16900
7350
2600
32850
12350
7500
5800
2700
1650
1600
6650
7100
1550
16500
1850
7100
5350
550
5200
450
6400
6400
17600
17500
1650
5600
1300
650
3500
3950
17400
1400
7050
6850
4950
3850
2200
9450
2600
1900
1100
5700
4250
1550
5100
6850
8250
4500
2200
2700
2200
3600
7850
4050
7500
2800
200
16750
3350
8200
8400
8550
19300
9850
600
9000
450
8350
450
12400
300
3850
1350
8450
1900
7800
3150
250
6150
25800
10150
1750
8650
9550
9850
25650
300
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
Verkehrsuntersuchung Innenstadttrasse in Pfullingen
Prognose 2035
Planfall Variante 2
Trassenführung mit Querung der B 464
Belastungsplan
ca. DTV_{W5} (Kfz/24h)
geplante Gewerbegebiete
geplante Wohnbaugebiete
DTV_{W5} Durchschnittlicher Täglicher Verkehr an Werktagen (Montag - Freitag)
14.850 Verkehrsbelastung in Kfz/24 h
BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33
Plan 6846-05
2025
© OpenStreetMap und Mitwirkende



Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Verkehrsuntersuchung Innenstadttrasse in Pfullingen

Prognose 2035
Planfall Variante 2
Trassenführung mit Querung der B 464

Differenzplan
ca. DTV_{W5} (Kfz/24h)

Mehrbelastung zum Nullfall
Entlastung zum Nullfall

geplante Gewerbegebiete
geplante Wohnbaugebiete

DTV_{W5} Durchschnittlicher Täglicher Verkehr an Werktagen (Montag - Freitag)

1.600 Verkehrsbelastung in Kfz/24 h

BS INGENIEURE
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33

Plan 6846-06
2025