



Transport
Technologie -
Consult
Karlsruhe GmbH

Regional-Stadtbahn im Echaztal

Werkstattgespräch

Reutlingen, 10.11.2020

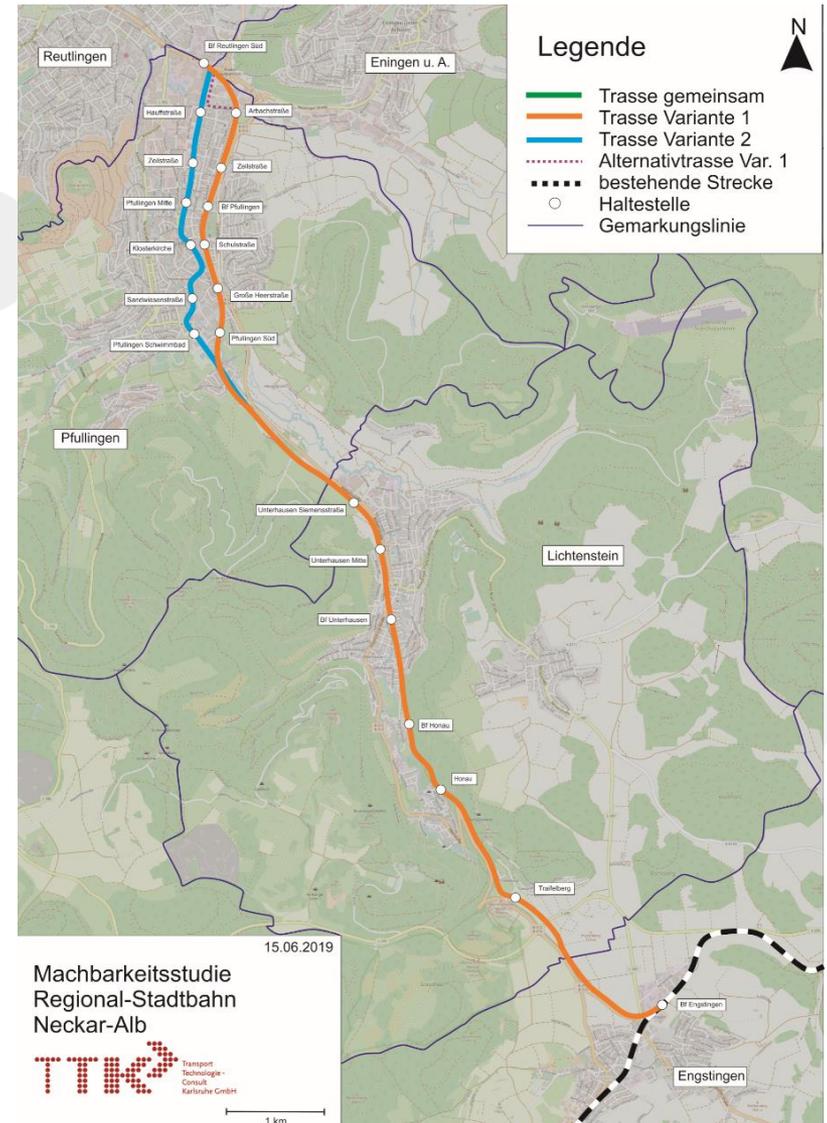
www.ttk.de

Rainer Flotho

Karlsruhe, 10.11.2020

Übersicht

- Anschluss Reutlingen
- Varianten Pfullingen
- Lichtenstein
- Albaufstieg, Honauer Steige
- Anschluss Engstingen

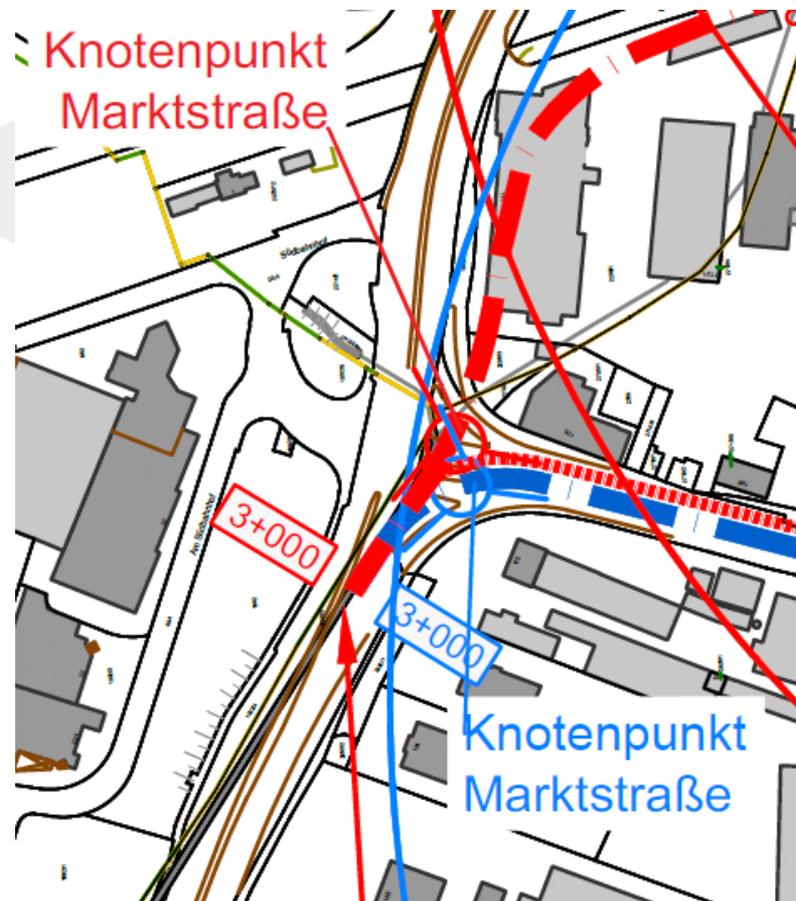


➤ Anschluss Reutlingen

Vorzugstrasse innerhalb
Reutlingen über Hbf, Karlstraße,
Eberhardstraße, Lederstraße,
Am Echazufer und Marktstraße

Schnittstelle:
Zweigleisige Stadtbahntrasse in
Mittellage der Marktstraße.

Gem. Abstimmung mit DB E&C
vom Mai 2019



➤ Varianten Pfullingen

Variante 1

- Zweigleisiger Ausbau der ehemals eingleisigen Bahntrasse.
- Insbesondere ab Pfullingen Bahnhof bis Pfullingen Süd sind erhebliche Eingriffe in die angrenzenden Strukturen erforderlich (Böschungen, Brücken, wassertechnische Anlagen, Bäume).

Variante 2

- Zweigleisige Durchquerung der Innenstadt im Straßenraum.
- Insbesondere im Bereich Lindenplatz / Stadtmitte bestehen erhebliche bauliche Zwangspunkte und Nutzungsüberlagerungen.
- Ein Ausbauquerschnitt mit besonderem Bahnkörper ist nur in den Außenabschnitten realisierbar.

Varianten Pfullingen

Variante 1

- Durchfahrung Gelände Schradin
- Führung in Randlage mit Abbruch Hauptgebäude
- Rückfallebene:
alternative Trassenführung über Marktstraße und Arbach ob der Straße



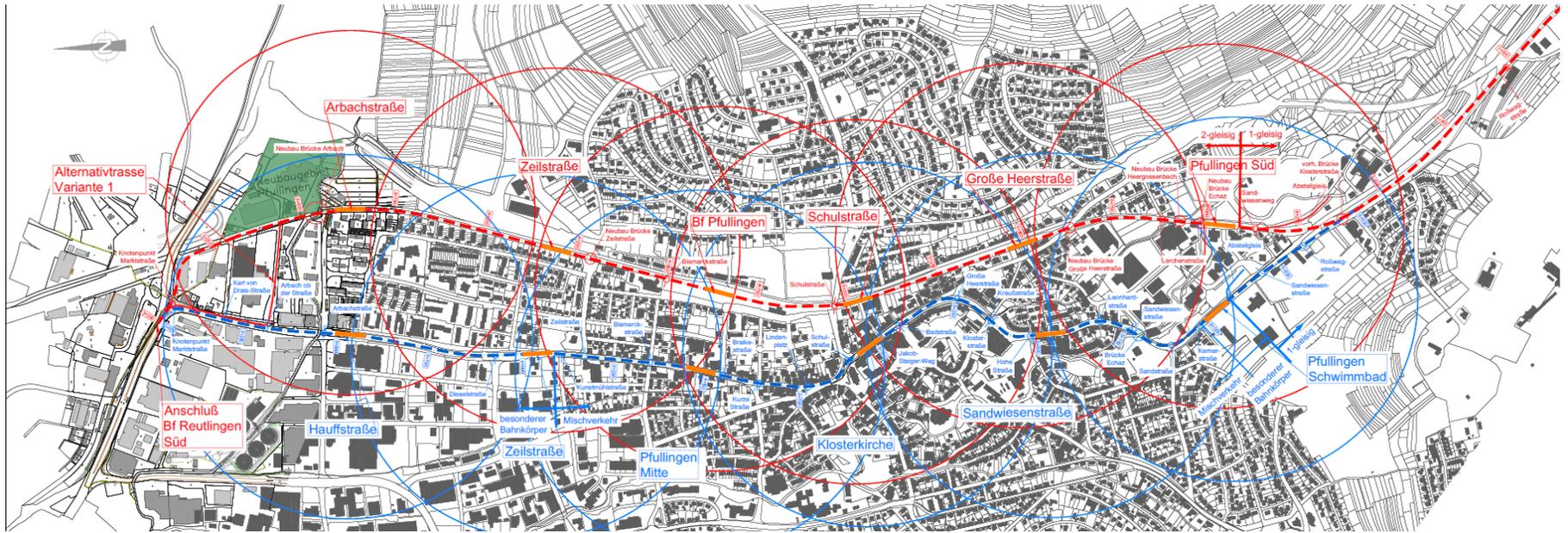
Variante 2

- Mittellage in der Marktstraße

Die betriebliche Abstellung bei alternativer Trassenführung in Variante 1 und in Variante 2 ist noch ungelöst.



Varianten Pfullingen

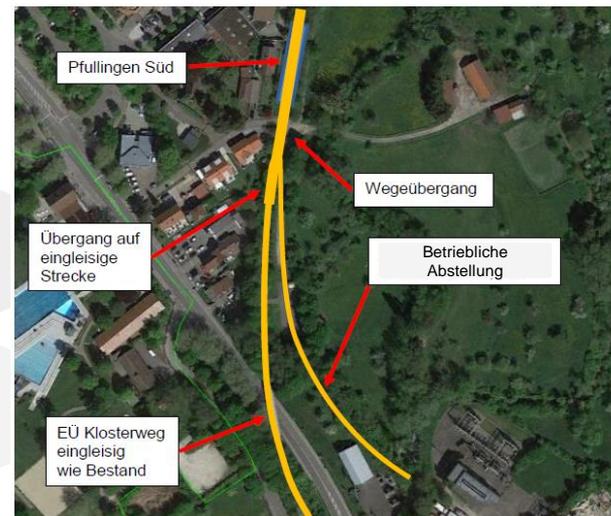


- Ähnliche Streckenlänge beider Varianten
- Beide Varianten mit 6 Haltestellen
- Zweigleisiger Ausbau bis Pfullingen Süd oder Schwimmbad
- Vollständig unabhängiger Bahnkörper in Variante 1
- Mischverkehrstrasse ca. 1,9 km in Variante 2

Varianten Pfullingen

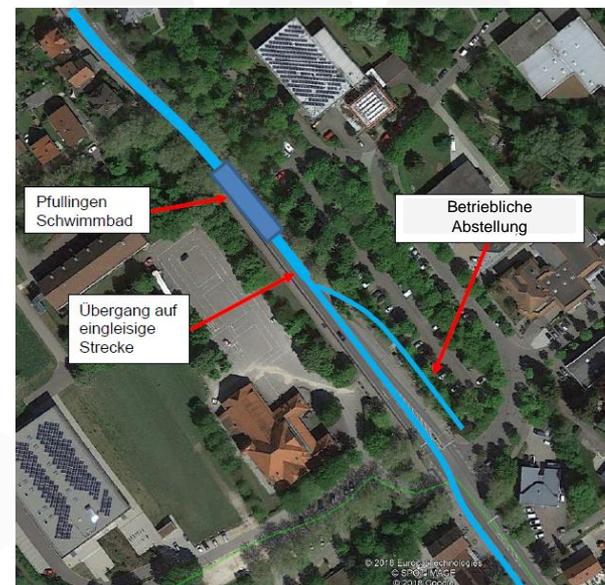
Variante 1

- Übergang auf 1-gleisige Strecke ab Pfullingen Süd
- Betriebliche Abstellung mit Nutzung ehemaliges Anschlussgleis



Variante 2

- Übergang auf 1-gleisige Strecke ab Pfullingen Schwimmbad
- Betriebliche Abstellung mit Nutzung Grünstreifen/Parkplatz



Annahmen für den Bereich Lichtenstein

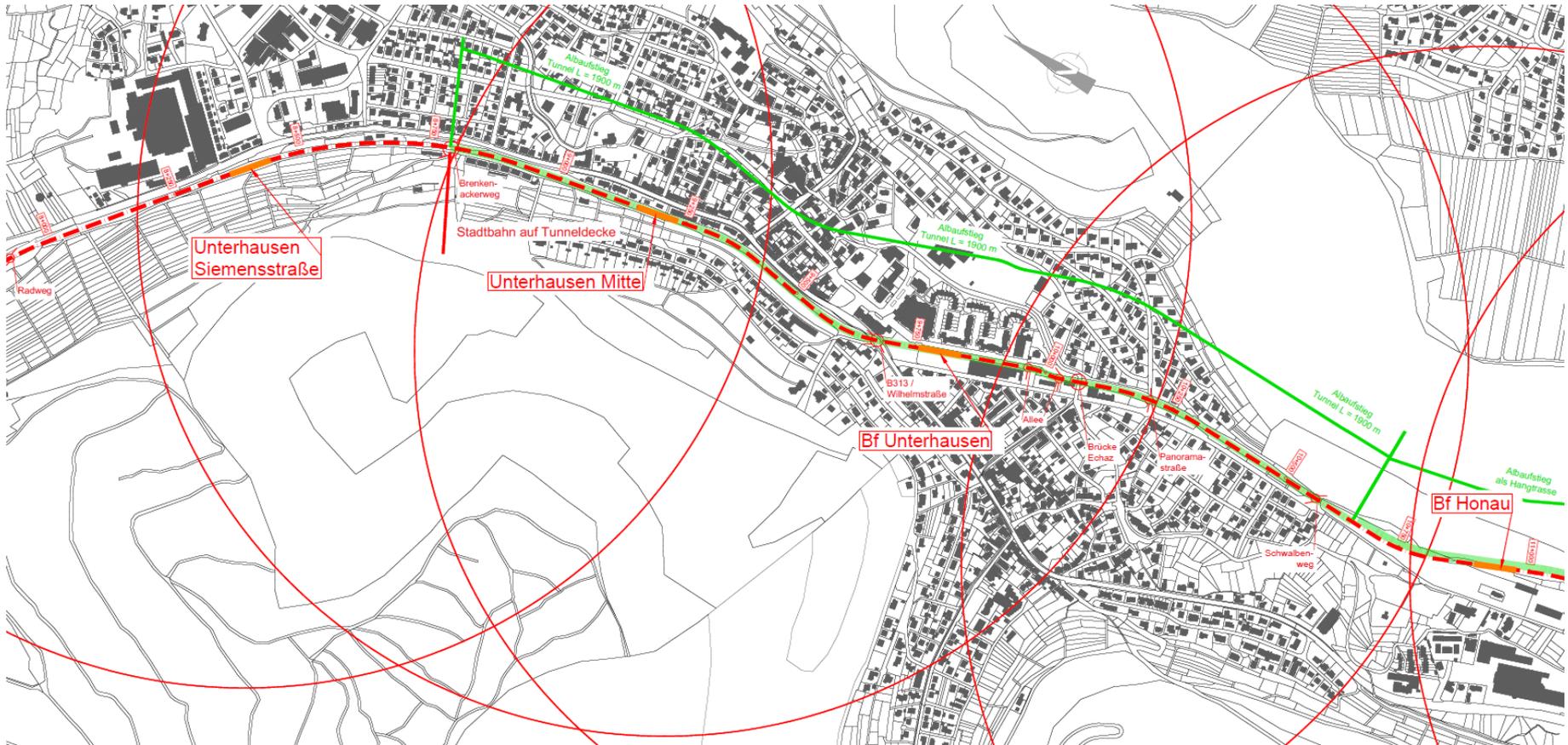
Die Trassenfindung für den Alaufstieg Straße wurde seitens des RP Tübingen im Jahr 2019 neu gestartet.

Für die Machbarkeitsstudie Regional-Stadtbahn wurde die Variante 1b gemäß des BVWP von 2016 zugrunde gelegt.

- Trassenlage innerhalb der Ortslage Unterhausen auf der Decke des Straßentunnels.
- Tunnellänge ca. 1.900 m.
- Straße im Bereich des ehem. Bf Honau als Hangtrasse. Die Stadtbahntrasse liegt davor.
- Straße bis zur Kehre oberhalb Honau als Brücke. Die Stadtbahntrasse liegt auf der historischen Trasse unterhalb der Brücke (Seitenwechsel)
- Straße auf Bestand und im Tunnel. Stadtbahntrasse ab Kehre auf hist. Trasse.

Neigung Alaufstieg bis 100‰ ist mit TramTrain-Fahrzeug befahrbar.

Haltstelle Honau im Steilabschnitt aus heutiger Sicht aus technischen und sicherheitstechnischen Erwägungen nicht genehmigungsfähig.

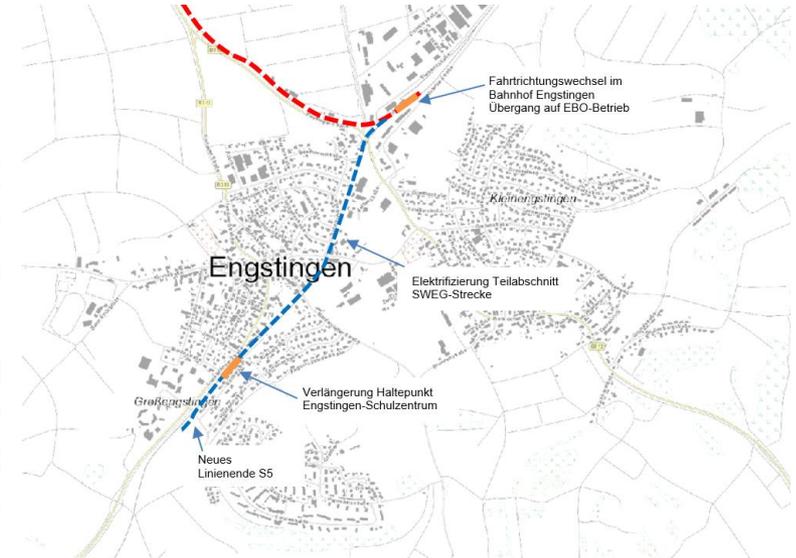
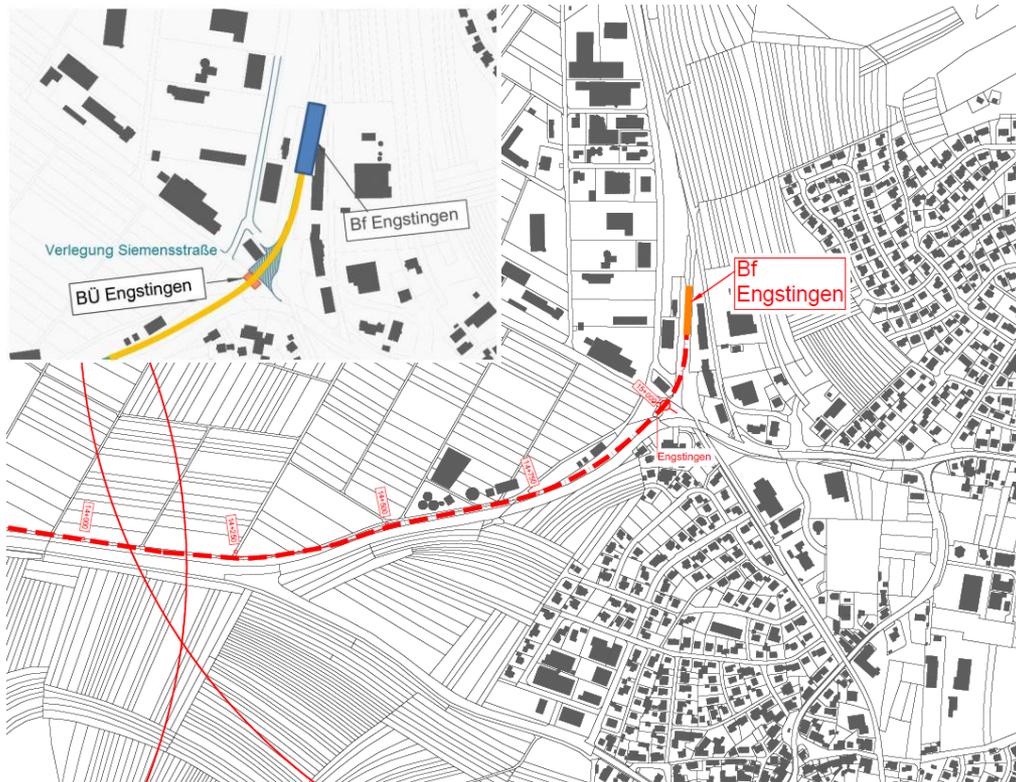




Annahmen für den Bereich Engstingen

Stadtbahntrasse verläuft überwiegend auf historischer Trasse

Optionales Linienende Bahnhof Engstingen, Einbindung als Eisenbahn



➤ Eckdaten

Gesamte Streckenlänge ab Verknüpfung Reutlingen ca. 12,15 km

- davon auf Gemarkung Eningen unter Achalm: 0,2 km (2%) (nur in Variante 1)
- davon auf Gemarkung Pfullingen: 4,85 km (40%) (Differenz V.1 zu V.2 ca. 50 m)
- davon auf Gemarkung Lichtenstein: 5,9 km (48%)
- davon auf Gemarkung Engstingen: 1,2 km (10%)

Betriebsführung als Straßenbahn gemäß BOStrab bis Bf Engstingen.

12 Haltestellen inkl. Bf Engstingen.

Haltestelle Honau derzeit nicht genehmigungsfähig.

Kreuzungsstellen in Bf Unterhausen und Traifelberg.

In Variante 2 kann in Pfullingen auf einer Länge von ca. 1,9 km kein besonderer Bahnkörper ausgeführt werden.

➤ Kostenrahmen

Variante 1

Infrastrukturkosten gesamt:

– Grunderwerb und Entschädigungen:	89,65 Mio.€
– Baukosten:	1,63 Mio. €
– Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs:	63,58 Mio. €
– Folgekosten:	0,33 Mio. €
	24,11 Mio. €

Variante 2

Infrastrukturkosten gesamt:

– Grunderwerb und Entschädigungen:	96,62 Mio.€
– Baukosten:	0,82 Mio. €
– Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs:	60,30 Mio. €
– Folgekosten:	0,91 Mio. €
	34,60 Mio. €

Die angegebenen Kosten sind die Nettokosten auf dem Preisstand 2018.
Planungskosten (ca.10%) sind nicht enthalten.



Transport
Technologie -
Consult
Karlsruhe GmbH

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**