

Schutzgem. Filder e.V., c/o F. Distel, Kirchsteig 5a, 78343 Gaienhofen
AB geg. S21 c/o D. Reicherter, Ochsenhastr. 25, 71566 Althütte

Persönlich!

Herrn
Minister Patrick Schnieder
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Stuttgart, 21. August 2025

Pfaffensteigtunnel (Stuttgart 21)

Sehr geehrter Herr Bundesminister Schnieder,

wir nehmen die aktuellen Informationen zu den kritischen Haushaltslagen aller öffentlichen Hände zum Anlass, Ihre Aufmerksamkeit auf die Fehlplanung des unwirtschaftlichen Pfaffensteigtunnels zu lenken.

Wir erinnern dabei an die **Gesamtproblematik von „Stuttgart 21“** und insbesondere an die – **weder in der Schweiz noch im südlichen Baden-Württemberg – zu vermittelnde Unterbrechung der Gäubahn für realiter mindestens 10 Jahre**. Der entgegen bahnbetrieblichen Bedarfs geplante Pfaffensteigtunnel ist bekanntlich die Ursache für diese Dauer der Unterbrechung der für die Verbindung von Stuttgart nach Zürich so wichtigen Gäubahn, ehemals Teilstück der Europäischen Transversale zwischen Berlin und Rom.

Ausgangspunkt unseres Schreibens ist die feststehende Tatsache, dass die Kappung der Gäubahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart Hauptbahnhof unnötig und überflüssig, für die Bahninfrastruktur sogar in hohem Maße schädlich ist. Hierzu verweisen wir auf die beigegefügte Begutachtung und Stellungnahme, die sich auch auf bahninterne Unterlagen stützt. Die S-Bahn-Gleise können ohne Eingriff in den Bahndamm der Gäubahn verlegt und die Gäubahn kann weiter über die Panoramastrecke oberirdisch zum Hauptbahnhof geführt werden.

Zum Tunnelbauwerk Pfaffensteig selbst rügen wir folgende schwerwiegende Probleme:

1. Verschärfung des unzureichenden Brandschutzes. Angesichts der extremen Tunneldichte des künftigen Bahnknotens Stuttgart mit aktuell 59, im Endausbau über 100 km Tunnelröhren sind die Fluchtwege in allen geplanten Tunnelröhren viel zu eng und liegen mit 500 Metern zwischen den Querstollen viel zu weit auseinander. Mit der maximalen

Aufnahmekapazität von nur 100 Fahrgästen pro Minute in den Schleusen zum Übergang in die Parallelröhre sind Panik und Tote im Brandfall vorprogrammiert. Die einschlägigen Regelwerke, deren Einhaltung (nur mit Mindeststandards!) die Bahn behauptet, decken realistisch betrachtet das brandgefährliche Alleinstellungsmerkmal des Stuttgarter Bahnknotens nicht ansatzweise ab. Nach alledem ist Stuttgart 21 im Lichte der verfehlten Gefahrenabwehr des Art. 2 GG eine nicht zu verantwortende Fehlplanung, die durch die zusätzlichen Tunnel „Pfaffensteig“ und „Nordzulauf“ noch dramatisch verschärft wird.

2. Das Tunnelprojekt verstößt – zusammen mit dem ebenfalls vorgesehenen Nordzulauftunnel – mit insgesamt 1,2 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen allein durch deren Bau entscheidend gegen das Bundesklimaschutzgesetz, verschärft noch durch gegenüber oberirdischen Strecken weit höhere Emissionen im Betrieb.
3. Den wenigen Fahrgästen der Gäubahn zum Flughafen Stuttgart stehen am neuen Bahnhof „Messe/Flughafen“ in 27 Metern Tiefe unter Gelände mangels jeglicher Rolltreppen nur 4 Aufzüge und ein 9-stöckiges Treppenhaus zur Verfügung. Danach sind 200 Meter Fußweg unter freiem Himmel zu den Airport-Terminals mit Reisegepäck zurückzulegen. Dies ist eine Zumutung angesichts der weit komfortableren Alternative des Umstiegs in Stuttgart-Vaihingen in eine (Express)-S-Bahn am selben, vom Land BW neu gebauten, Bahnsteig. Von dort wird der Flughafen trockenen Fußes direkt unter den Terminals in ca. 13 Minuten erreicht. Die Alternative setzt naturgemäß voraus, dass die Gäubahn und der Zürich-IC auf der heutigen Panoramastrecke zum Hauptbahnhof erhalten bleiben und in Stuttgart-Vaihingen halten.
4. Der Pfaffensteigtunnel stört den ohnehin überlasteten Betriebsablauf im nachfolgenden steilen, brandgefährlichen Fildertunnel und insbesondere im unterdimensionierten Tiefbahnhof erheblich! Die Beibehaltung der Führung über die Panoramastrecke entlastet Fildertunnel und Tiefbahnhof ganz entscheidend.
5. Aus bahnfachlicher Sicht ist eine **neue Finanzierungsvereinbarung der Projektpartner** unumgänglich, nachdem der nur 8-gleisige Tiefbahnhof – ausdrücklich auch nach der vorgesehenen Digitalisierung – nicht einmal für den heutigen Fahrplan des Kopfbahnhofs und erst recht nicht für die kommende Verdoppelung der Bahnnachfrage ab 2030 ausreicht. Vollends unzureichend wird die Leistungsbilanz, wenn aus Gründen des unzureichenden Brandschutzes am Ende womöglich nur eine Zugfahrt zur selben Zeit im besonders gefährlichen Fildertunnel genehmigt werden kann.

Drei Offenbarungseide der Bahn und des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg untermauern eindrücklich den **Mangel an ausreichender, zukunftsicherer Tauglichkeit des Tiefbahnhofs:**

- a. Die geplanten über **100 Doppelbelegungen der engen Bahnsteige, bedingt durch lediglich 8 Gleise**. Die störanfälligsten Bahnhöfe im deutschen Bahnnetz sind bekanntlich solche mit Doppelbelegungen der Bahnsteige! An den Doppelbelegungen scheitert bei den zu erwartenden Störungen durch Zugverspätungen auch der Deutschlandtakt.
- b. Die **Fußgängerstromanalyse der DB**, die eine Grenzleistung des Tiefbahnhofs von 32 Zügen/h ausweist. Heute fahren im Hauptbahnhof 37 Züge/h!
- c. Das bahnbetrieblich jeglichen Taktfahrplan konterkarierende „**Nahverkehrs-dreieck**“,

bei dem Start und Ziel neu vom Land bestellter Regio-Züge auf die Vorortbahnhöfe Vaihingen, Feuerbach und Bad Cannstatt verlagert werden. Ein neuer HAUPT-Bahnhof erfordert zwingend das Zusammentreffen ALLER Zugarten an einer Stelle, um komfortable Umstiege zu gewährleisten!

- d. **Der Bahnknoten ist ohne Erhalt oberirdischer Gleise nicht resilient!** Dies gilt sowohl bei Tunnelsperrungen durch liegengebliebene oder gar in Brand geratene Züge als auch bei Beschädigungen der kilometerlangen Tunnelstrecken in den quellgefährdeten Anhydrit-Zonen. In solchen, niemals auszuschließenden Fällen steht der Bahnbetrieb in Stuttgart monatelang still.

Ausblick auf die aktuelle Finanzierungslage:

Den Projektplanern ist zweifellos die **Unwirtschaftlichkeit des Pfaffensteigtunnels** bewusst. Mindestens 3 Milliarden Kosten plus laufende Betriebskosten für heute gerade mal 90 von 5.000 täglichen Fahrgästen der Gäubahn und des Zürich-IC, die zum Stuttgarter Flughafen wollen! Würde man von dem unzulässigen Etikettentrick absehen, die Nutzen-Kostenbetrachtung dieses Tunnels zusammen mit dem zweigleisigen Ausbau der Gäubahn bis Singen zu berechnen, fiel das Projekt in der NKR deutlich unter den Wert 1,0. Insbesondere aber handelt es sich in Wahrheit ausweislich der Projektplanung, früherer Planfeststellungsbeschlüsse bzw. -anträge und Gerichtsentscheidungen zur Gesamtrechtfertigung bei der Zuführung über den Flughafen eindeutig um einen Teil des Projekts Stuttgart 21, also des eigenwirtschaftlichen Vorhabens der Deutschen Bahn AG und ihrer Partner. Für den Deutschlandtakt ist der Tunnel mit dem Umweg über den Flughafen nicht erforderlich, ja sogar schädlich. **Dies schließt die Finanzierung durch den Bund aus! Mittel des Sonderfonds Infrastruktur scheiden, zumal für solch bahnbetrieblich unsinnige Neubauvorhaben, erst recht aus.**

Der Pfaffensteigtunnel ist, wie beschrieben, ursächlich für die langjährige Unterbrechung der **Magistrale Zürich – Singen – Stuttgart** im Vorortbahnhof Stuttgart-Vaihingen ab April 2027. Dort wären über 5.000 tägliche Fahrgäste aus der Schweiz und Singen unzumutbar gezwungen, in – heute schon überfüllte – S-Bahnen zum Hauptbahnhof umzusteigen. **Die Protestbriefe der Stadtoberhäupter der Gäubahn-Anrainerkommunen liegen Ihnen vor.**

All diese Probleme kosten allein die Bahn und die Projektpartner aktuell 11,5 Milliarden Euro. Nach der aktuellen Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs muss die Bahn die schon jetzt 7 Milliarden Euro betragenden Mehrkosten allein tragen. Im Endausbau mit den Tunneln „Pfaffensteig“ und „Nordzulauf“, die der Bund mit ca. 7 Mrd. Euro finanzieren soll, läge das Fehlprojekt „Stuttgart 21“ bei **fast 20 Milliarden Euro – für einen bahnbetrieblich erwiesen unzureichenden und zudem brandgefährlichen Bahnknoten!**

Auslöser dieser **absurdesten Fehlplanung deutscher Eisenbahngeschichte** ist das nicht minder absurde Städtebauprojekt an falscher Stelle, wobei aufgrund der extremen Kosten für die Bereitstellung der Bauflächen die Stadt Stuttgart ihre finanzielle Zukunft gefährdet. Zudem kann bezahlbarer Wohnraum dort nicht geschaffen werden. Abgesehen davon wird bezahlbarer Wohnraum jetzt und nicht erst in 10 oder noch mehr Jahren benötigt, wofür andere Flächen schneller genutzt werden können und Leerstand bekämpft werden muss. Nicht zuletzt verbieten die gravierenden Folgen für das Stadtklima im überhitzten Talkessel die Bebauung. Zudem ist auch wegen des fortbestehenden Bedarfs für den Bahnverkehr nicht mit einer Freistellung des Kopfbahnhofgeländes nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz zu rechnen.

Die sich aufdrängenden Lösungen:

- A. Der Kopfbahnhof muss zwingend erhalten bleiben sowie saniert und modernisiert werden. Nur so kann, selbst wenn der Tiefbahnhof fertiggestellt werden und in Betrieb gehen sollte, die gewünschte Verdoppelung der Passagierzahlen und ein zuverlässiger leistungsfähiger Bahnbetrieb erreicht werden.
- B. Rückabwicklung des Kaufvertrags Bahn–Stadt wegen der weiterhin definitiv für Bahnbetrieb benötigten Gleisgrundstücke. Der Erhalt oberirdischer Gleise folgt § 23 AEG, selbst in dessen ursprünglicher Fassung! Der Erlös hilft der Stadt Stuttgart, erhebliche Haushaltsrisiken zu vermeiden, und eröffnet der Stadt neue Chancen, an geeigneteren Stellen bezahlbaren Wohnraum zu realisieren.
- C. Dringende Nachbesserungen des völlig unzureichenden Brandschutzes und der Fluchtkonzepte der 59 km Tunnelstrecken im Brandfall – ohnehin auch bei der aktuellen Planung unabwendbar!
- D. Durch den Bund wäre zu prüfen, anstelle des viel zu teuren, unwirtschaftlichen und unnötigen Pfaffensteigtunnels besser die **Ertüchtigung der Panoramastrecke und des Kopfbahnhofs** aus dem **für die Sanierung vorhandener Bahnstrecken vorgesehenen Sonderfonds** zu finanzieren, und zwar unter rollendem Rad, um Vollsperrungen zu vermeiden. Nach all unseren Recherchen und eigenen fachtechnischen Abschätzungen ist dies mit höchstens 1,5 Mrd. Euro wesentlich kostengünstiger als der Pfaffensteigtunnel für mindestens 3 Mrd. und erst recht gegenüber dem Vergleichsfall „Pfaffensteig- und Nordzulauftunnel“ für zusammen rund 7 Mrd. Euro!

Mit diesem **Paradigmenwechsel** hin zu einer Finanzierung der Panoramastrecke und der Modernisierung des Kopfbahnhofs durch das Sondervermögen wäre nach der **letztinstanzlichen Entscheidung des VGH Baden-Württemberg zu der gescheiterten Klage der DB auf Beteiligung der lokalen Projektpartner an den Mehrkosten** auch die weitere Stützung der finanziell maroden Bahn durch den Bund in den Blick zu nehmen. Von daher entsteht weiterer Druck auf den Kernhaushalt, auf die Finanzierung der sinnlosen Tunnel „Pfaffensteig“ und „Nordzulauf“ zu verzichten.

Es bleibt die Frage der Bereitschaft der lokalen Projektpartner, ihre bisher geleisteten Interessenbeiträge zu „Stuttgart 21“ auch in einer neuen Gesamtfinanzierung zu belassen. **Der nur mit den Ergänzungen durch Gleise oben zukunftssicher leistungsfähige Bahnknoten Stuttgart wäre es wert!**

Fazit:

Im Ergebnis dieses – überfälligen – Vorgehens mit Erhalt des Kopfbahnhofs würden erst die Voraussetzungen für einen nachhaltig leistungsfähigen Bahnknoten in Stuttgart geschaffen. Bei Fortsetzung der jetzigen längst gescheiterten Planungen ist dagegen Bahnchaos vorprogrammiert. Bleiben Panoramastrecke und oberirdische Gleise dauerhaft in Betrieb, erübrigen sich auch die Unterbrechungen der Gäubahn und des Zürich-ICs!

Um einen leistungsfähigen Bahnknoten Stuttgart sozusagen in letzter Minute zu „retten“ und dabei zu verhindern, vergeudetem Geld für das Fehlprojekt Milliarden für

„Verschlimmbesserungen“ durch brandgefährliche Tunnel hinterher zu werfen, gehen wir davon aus, dass alle verantwortlich Beteiligten die aufgezeigten Sachargumente zum Anlass für eine grundlegende Neubewertung nehmen.

Wir zitieren zum Schluss den bekannten französischen Staatsmann Claude-Maurice de Talleyrand-Périgord (1754 – 1838): **„Durch nichts in der Welt ist so viel Unsinn verhindert worden wie durch fehlendes Geld.“**

In diesem Sinne bitten wir um einen zeitnahen Gesprächstermin für einen ergänzenden intensiven Austausch.

Mit freundlichen Grüßen

für das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21



Dieter Reicherter

Vorsitzender Richter am Landgericht a.D.
Sprecher

für die Schutzgemeinschaft Filder e.V.



Dipl.-Ing. Frank Distel

Bürgermeister a. D.
2. Vorsitzender

Anlage:

Begutachtung und Stellungnahme zur Frage der Notwendigkeit einer Unterbrechung der Gäubahn im Zuge der Stuttgart-21-Baumaßnahmen