

Stuttgart, 22. August 2025

## Bürgerbegehren für Erhalt von Kopfbahnhofgleisen und Gäubahnanschluss - statt Pfaffensteigtunnel

### **Nichts gelernt aus Stuttgart21?**

„Die Bundespolitik scheint den Stuttgart21-Lobbyisten erneut auf dem Leim zu gehen“, so Dipl.-Ing. Frank Distel, Baubürgermeister von Backnang a.D., nachdem der geplante S21-Pfaffensteigtunnel in den Haushaltsplanentwurf 2026 der Bundesregierung aufgenommen wurde. Die Lernkurve der Verantwortlichen muss ziemlich flach verlaufen, wenn man wieder und wieder auf runtermanipulierte Kostenprognosen hereinfalle. Ganz in der Tradition von Stuttgart21 werden für den Pfaffensteigtunnel wieder völlig unrealistische Kosten von unter 2. Mrd. versprochen. Eine Kostenschätzung des Münchner Verkehrswissenschaftlers Karlheinz Rößler, dessen konservative Prognosen sich immer wieder als realistisch erwiesen haben, kam schon 2021 auf inflationsbereinigt mindestens 3 Mrd. €.

„Angesichts einer geplanten Neuverschuldung von 90 Mrd. € und der Belastung durch drei milliarden-schwere Sondervermögen eine groteske Entscheidung!“, so Distel, Bahnverkehrsfachmann des Aktionsbündnisses, weiter. Und das für einen Tunnel, der das Kapazitätsproblem von Stuttgart21 nicht löst, welches allein mit dem Engpass des zu kleinen Tiefbahnhofs zu tun hat, und der deswegen auch keinen Integralen Taktfahrplan ermöglicht.

Den Pfaffensteigtunnel aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren, verstößt gegen das Gebot der wirtschaftlich gerechtfertigten Verwendung von Steuermitteln. Die Nutzen-Kosten-Rechnung ist durch die trickreiche Zusammenschaltung mit dem Südausbau der Gäubahn und dem Einrechnen von Güterzügen, die diesen Tunnel niemals nutzen werden, als bewusst gefälscht anzuprangern. Würde der Tunnel alleine bewertet, läge die Nutzen-Kosteneffekt weit unter dem Faktor „1“.

Auch scheinen die bedrohlichen klimapolitischen Szenarien an den Entscheidern vorbeigegangen sein. „Ein provozierender Verstoß gegen das Bundes-Klimaschutzgesetz“ sei die Entscheidung für einen Tunnel, dessen Bau das Klima mit über 350 000t Treibhausgasen belasten würde – verschärft durch den viel höheren Energieverbrauch bei Schienenverkehr durch Tunnel statt oberirdisch. Das ohnehin nicht gelöste Brandschutzproblem von Stuttgart21 würde durch die Erhöhung der Tunneldichte von 60 auf weit über 100 Tunnelkilometer (incl. weiterer „Ergänzungsprojekte“) vollends unberechenbar.

In dem bis Mitte Oktober laufenden Bürgerbegehren [Bahnhof mit Zukunft](#) fordert das Aktionsbündnis zusammen mit Umwelt-, Verkehrsverbänden und Gewerkschaften den Erhalt oberirdischer Gleise und damit des Gäubahnanschlusses. Das würde den finanziell und klimapolitisch völlig aus der Zeit gefallen Pfaffensteigtunnel erübrigen. Die wenigen Reisenden mit Destination Flughafen kämen trotz Umstieg in Stuttgart-Vaihingen viel komfortabler direkt zum Flughafenterminal. Statt den überforderten Kernhaushalt des Bundes mit weiteren mindesten 3 Mrd. € zu belasten sollten Kopfbahnhofgleise und der Gäubahnanschluss zu einem minimalen Teil dieser Kosten sinnentsprechend aus den Mitteln des Sonderfonds „Infrastruktur“ finanziert werden.

In diesem Sinne hat sich das Aktionsbündnis auch mit dem beiliegenden Schreiben an Bundesverkehrsminister Schnieder gewandt und um ein kurzfristiges erklärendes Gespräch gebeten.

*Kontakt: Frank Distel 0171 959 7273, Werner Sauerborn: 0171 320 9801*