

SGF, c/o Frank Distel, Kirchsteig 5a, 78343 Gaienhofen
AB geg. S21, c/o D. Reicherter, Ochsenhastr. 25, 71566 Althütte

Offener Brief, persönlich an

Frau Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla
c/o Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2

10785 Berlin

Gaienhofen, 24.02.2026

Pfaffensteigtunnel und ein nachhaltig funktionierender Bahnknoten Stuttgart

Sehr geehrte Frau Palla,

unsere große Sorge um einen nachhaltig funktionierenden Bahnknoten Stuttgart erfordert erneut unseren Vorstoß direkt an Sie persönlich.

Wir sind enttäuscht, dass der bahnbetrieblich unnötige Pfaffensteigtunnel entgegen aller von uns vorgelegten Fakten sowie per NKV-Tricks entstandener Vergeudung von 3,5 Milliarden Steuermitteln aus dem maroden Bundeshaushalt durchgesetzt wird. Der Tunnel kostet nicht nur 1,69 Mrd. Euro, wie im Haushaltsansatz bagatellisiert! Vielmehr fallen mindestens 3 Milliarden an; mit Baupreisindices bis zu 3,5 Milliarden. Diese horrende Summe steht in wirtschaftlichem Widerspruch zu den allerhöchstens 3% der über 5.000 täglichen Gäubahnnutzer, die zum Flughafen wollen! Zudem befürchten wir - begründet mit dem maroden Haushalt des Bundes - die Verschiebung des weit vordringlicheren, hochwirtschaftlichen Südausbaus der Gäubahn auf unbestimmte Zeit!

Es war für uns überraschend, als Sie bei der Pressekonferenz am 15.12.2025 am Stuttgarter Flughafen erklärt haben, dass am Pfaffensteigtunnel nicht mehr gerüttelt werde.

Sie wollten bei Stuttgart 21 alles auf Links drehen! Wir, die Schutzgemeinschaft Filder e.V., das Aktionsbündnis gegen S 21 und die Pro-Gäubahn-Initiative, haben große Hoffnungen in Sie als erstmalige Kennerin des Bahnbetriebs auf dem Chefsessel der DB AG gesetzt. Unsere fachlich schwerlich zu bestreitenden Argumente gegen diesen Tunnelbau kannten Sie aus unseren Briefen im November!

Gerne legen wir Ihnen nochmals die beiden Flugblätter der Schutzgemeinschaft Filder und der Pro-Gäubahn-Initiative bei, die wir zuletzt beim Bundesparteitag der CDU am 20.02.2026 und zuvor an die deutsche Presselandschaft verteilt haben.

Wir sehen nun folgende, allerletzte Lösungsmöglichkeit für einen nachhaltigen Bahnknoten Stuttgart, **wenn dieser Tunnel entgegen fachlicher Vernunft gebaut wird:** Bahn, Bund und Land müssten spätestens jetzt Druck auf die Stadt Stuttgart ausüben, keinen Meter Gleis am heutigen Hauptbahnhof und auf der Panoramastrecke zu beseitigen, bevor der Pfaffensteigtunnel fertig gebaut und in Betrieb ist! Erst wenn ALLE Züge, auch die Gäubahnen, einige Monate im Regelbetrieb durch den neuen Tiefbahnhof fahren, wird man erkennen müssen, dass dieser nur 8-gleisige Tief-/Schiefbahnhof nicht einmal den heutigen Fahrplan mit 37 Zügen/h bewältigt. Daran ändert auch die Digitalisierung nichts. **Der Erhalt des Kopfbahnhofs und der Panoramastrecke ist in der bahnunabhängigen Fachwelt insoweit Konsens.**

Die Deutsche Bahn AG hat verfassungsrechtlich die Aufgabe, überall in Deutschland, so auch in Stuttgart, einen nachhaltig funktionierenden Bahnbetrieb zu gewährleisten (Art. 87e, GG).

Ein Kompromiss zugunsten des Städtebauprojekts der Stadt Stuttgart wäre insoweit nur denkbar gewesen, wenn für einen sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Bahnknoten keinerlei Einschränkungen aufgetreten wären. Diese Grundsätze ihrer Aufgabenerfüllung hat die DB AG hier jedoch seit über zwei Jahrzehnten verletzt. Es besteht nun - nach Bau dieses Tunnels - die letzte Gelegenheit, diesen – sich wie ein roter Faden durch das Fehlprojekt „Stuttgart 21“ ziehenden - Fehler zu korrigieren!

Folgender Umstand kann für die notwendigen Gespräche mit der Stadt hilfreich sein: Dem städtischen Haushalt entstehen für das – übrigens am Bedarf bezahlbaren Wohnraums vorbeigeplante – Projekt „Rosenstein“ nach jüngsten Prognosen Kosten von 6 Milliarden Euro. Die Stadt steht daher zweifellos unter Druck bezüglich ihrer finanziellen Zukunft! Genau jetzt wäre daher ein idealer Zeitpunkt, von außen auf die Stadt einzuwirken, alle vorbereitenden Maßnahmen bis zum Bahnbetrieb im Pfaffensteigtunnel und Vollbetrieb im Tiefbahnhof aufzuschieben. Dies kommt zum einen der Stadt zugute aufgrund der Einbrüche beim Gewerbesteueraufkommen in den nächsten Jahren. Andererseits profitiert auch die Deutsche Bahn, weil sie bis dahin die zeitlich unbestimmt stockende Digitalisierung des Bahnknotens ohne Zeitnot komplettieren kann. Es wird sich dennoch herausstellen, dass auch der digitalisierte Bahnknoten nicht den Anforderungen genügt und daher der Erhalt oberirdischer Gleise geboten ist.

Nach alledem wird sich am Ende zeigen, dass der im Schienennetz der Deutschen Bahn so wichtige Bahnknoten Stuttgart - schon allein wegen des Deutschlandtakts! - ohne einen Betrieb beider Bahnhöfe (Kopf- und Tief-) nicht funktionieren wird. Leider bleibt dabei der unzureichende Brandschutz bei der gefährlichen, extremen Tunneldichte von 82 km Gesamtlänge schwerwiegend ohne Lösung!

Besonders beachtlich ist, dass der Bahnknoten ohne den Erhalt oberirdischer Gleise keine ausreichende Resilienz im Störfall hat.

Die danach erforderlichen Sanierungen und Modernisierungen von Panoramastrecke und Kopfbahnhof sind – anders als von der PSU dargelegt – problemlos unter rollendem Rad möglich. Zu diesem Zeitpunkt ist der Tiefbahnhof bereits in Betrieb. Daher werden die notwendigen oberirdischen Arbeiten aufgrund viel geringeren Bahnverkehrs deutlich erleichtert.

Leider wird das Gesamtprojekt durch den Bau des Pfaffensteigtunnels teurer. Würde darauf verzichtet, blieben dem schwer angeschlagenen Bundeshaushalt 3,5 Milliarden erspart. Die Sanierung der Panoramastrecke und des Kopfbahnhofs verursacht dagegen nur maximal 1,8 Milliarden € – vorzugsweise aus dem „Sonderfonds Infrastruktur“.

Gerne unterstreichen wir in einem persönlichen Gespräch mit Ihnen erneut unsere Bereitschaft zu konstruktiver Mitwirkung an einer akzeptablen Lösung in buchstäblich letzter Minute.

Wie von Seiten der DB AG in der Sitzung des Bundestags-Verkehrsausschusses angeboten, sind wir auch gerne zu einem Treffen mit Herrn Klaus Müller, dem neuen Vorsitzenden der PSU, bereit.

Mit freundlichen Grüßen,



für die Schutzgemeinschaft Filder
Dipl.-Ing. Frank Distel
Bürgermeister a.D.
Co-Vorsitzender



für das Aktionsbündnis
Dieter Reicherter,
Vorsitzender Richter am Landgericht a.D.
Sprecher