

SCHUTZGEMEINSCHAFT FILDER

Steffen Siegel
Vorsitzender
Panoramastraße 64
73765 Neuhausen
07158-5850
sksiegel@gmx.de
Frank Distel
0171-9597273

Filder, den 5.2.2026

Pressemitteilung der Schutzgemeinschaft Filder e.V.

Schutzgemeinschaft Filder reicht Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss Pfaffensteigtunnel ein

Die Schutzgemeinschaft Filder e.V. (SGF), anerkannter Umweltfachverband, hat in der Vorstandssitzung vom 29.01.2026 mit überwältigender Mehrheit von 9:1 Stimmen der Vorstandsmitglieder beschlossen, Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss Pfaffensteigtunnel beim Bundesverwaltungsgericht Leipzig einzureichen. Sie kritisiert heftig, dass der Nutzen-Kosten-Faktor des Pfaffensteigtunnels bei nur 0,27 liegt. Auch das Argument der Bahn, mit dem Pfaffensteigtunnel den Deutschlandtakt zu ermöglichen, weist die SGF zurück.

Dazu Frank Distel, stellvertretender Vorsitzender der Schutzgemeinschaft Filder (SGF): „Als Eisenbahnfachmann fehlt mir jegliches Verständnis für den leider genehmigten Bau dieses Tunnel-Irrsinns. Der bis zu 3,5 Milliarden teure Pfaffensteigtunnel nützt dem Deutschlandtakt, das Hauptargument der Bahn für den Bau, NICHTS. Im Gegenteil, er schadet insoweit sogar, weil durch den Fahrzeitgewinn die Gäubahnhöfe gerade NICHT zu Taktzeiten am Tiefbahnhof ankommen. Aufgrund der Halbierung der Gleise im Tiefbahnhof - gegenüber 16 Gleisen im bisherigen Hauptbahnhof - kommen nämlich alle Züge im Tiefbahnhof gleichmäßig verteilt rund um die Uhr an! Dies und das „Nahverkehrsdreieck“ des Verkehrsministers von Baden-Württemberg, das viele Züge am Tiefbahnhof vorbeileitet, sowie die über 100 täglichen Doppelbelegungen der engen Bahnsteige machen im unterdimensionierten Tiefbahnhof jeglichen Taktfahrplan zunicht. Daran ändert auch die Digitalisierung des Bahnknotens nichts!“

Da die hochverschuldete Deutsche Bahn die 3,5 Milliarden Euro für den Pfaffensteigtunnel nicht aufbringen kann, soll der Bund aus seinem maroden Kernhaushalt die Kosten übernehmen. Hierfür wäre jedoch ein Nutzen-Kosten-Verhältnis des Tunnels von mindestens 1,0 erforderlich.

Frank Distel dazu: „Der Nutzen-Kosten-Faktor des Tunnels alleine beträgt laut Expertenprüfung nur 0,27 und liegt damit weit unter dem Zugangskriterium zum Bundesverkehrswegeplan.“

Dies erkennend, erklärte die Bahn manipulativ den Tunnel kurzerhand zum Nordabschnitt des zweigleisigen Ausbaus der Gäubahn südlich von Horb. Damit wird dem Tunnel indirekt der überragende Nutzen-Kosten-Faktor von 2,7 (!) des zweigleisigen Ausbaus zwischen Horb und Singen und zudem ein nie eintretender Nutzen aus dem Güterbahnbetrieb des Südabschnitts anteilig angedichtet. Das ist – wie schon bei der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm geschehen – ein ungeheuerliches Vorgehen! Dieser unzulässige Verstoß gegen die Bundeshaushalt-Ordnung führt nun zur Bevorzugung eines unwirtschaftlichen Tunnels mit der Folge, dass der weitaus vordringlichere, zweigleisige Ausbau der Gäubahn nach Süden aus schierer Haushaltsnot des Bundes noch jahrelang auf der Strecke bleiben wird!"

Die Schutzgemeinschaft ist aufgrund ihres satzungsgemäßen Auftrags zum Schutz der durch viele Baumaßnahmen immer knapper werdenden, wertvollen Filderböden, von der bahnbe-trieblich unnötigen Maßnahme betroffen.

Dazu Steffen Siegel, Vorsitzender der SGF: „Der Tunnelanstich in Stuttgart-Plieningen mit Einführung der riesigen, tonnenschweren Tunnelvortriebsmaschinen und die Baustelleneinrichtungen zerstören die fruchtbare Bodenkrume auf Pliener Markung. Der Landwirtschaft werden erneut dauerhaft rund 20 ha wertvollen Ackerlands entzogen. Die bagatellisierenden Aussagen der Bahn, es handle sich um „vorübergehende Beanspruchungen“ beweist – vom Landesbauernverband bestätigt – das Fehlen jeglicher Kenntnis über diese fruchtbaren Flächen.“

Sollte unsere Klage erfolglos bleiben, dann bliebe nur noch eine allerletzte Möglichkeit, einen unterdimensionierten, bei Sperrungen durch Schäden, z.B. an Tunnelabschnitten im Anhydrit, monatelang ohne Resilienz stillliegenden Bahnknoten Stuttgart, zu verhindern: nämlich den Kopfbahnhof und die Panoramastrecke der Gäubahn zu erhalten. Dabei würde auch die vollkommen indiskutable Unterbrechung der Gäubahn für womöglich bis zu 10 Jahren in Stuttgart-Vaihingen vermieden.

Frank Distel dazu: „Mit einer Stilllegung des Kopfbahnhofs und der Panoramastrecke muss deshalb zwingend abgewartet werden, bis dieser absurde Pfaffensteigtunnel in Betrieb geht. Dann – und erst dann! – wird im täglichen Betrieb mit ALLEN Zügen, also auch den Gäubahnen, schlüssig erkannt, dass der unterdimensionierte Tiefbahnhof selbst die heutige Zugabfertigung von 37 Zügen/h nicht bewältigt. Dies gilt erst recht bei Verdoppelung der Bahnnachfrage ab 2030. Man wird – leider erst nach Vergeudung von 3,5 Steuermilliarden – erkennen, dass der Bahnknoten Stuttgart nur mit dem Erhalt des gesamten Kopfbahnhofs für alle Züge und der Panoramastrecke für die Gäubahn die Anforderungen eines leistungsfähigen Bahnknotens erfüllen kann. Im Übrigen funktioniert auch nur dann der Deutschlandtakt“.

Abschließend erklärt Frank Distel zum Thema Verschärfung des völlig unzureichenden Brand-schutzes durch weitere 23 km Tunnelröhren: „Einschließlich Pfaffensteigtunnel liegt mit nun 82 Kilometern eingleisigen und engen Tunnelröhren ein im Fern- und Regionalzugverkehr weltweit einmaliges – brandgefährliches – Alleinstellungsmerkmal vor. Damit wird das Gesamtkonstrukt Stuttgart 21 endgültig zur verantwortungslosen Fehlplanung im Sinne der Gefahrenabwehr des Art.2 Abs. 2 GG!“