



c/o D. Reicherter, Ochsenhastr. 25, 71566 Althütte

c/o F. Distel, Kirchsteig 5a, 78343 Gaienhofen

**Offener Brief, persönlich an
Herrn Bundesminister Steffen Bilger
Bundesministerium für Verkehr
Invalidenstraße 44**

10115 Berlin

Althütte / Gaienhofen, 11.08.2026

Problemlösungen zu Stuttgart 21, zu Pfaffensteigtunnel und Kostenexplosion

Sehr geehrter Herr Bilger,

für Ihr neues Amt als Bundesverkehrsminister wünschen wir Ihnen viel Erfolg bei der Bewältigung der immensen Probleme. Nicht unsinnige Großprojekte, sondern Erhalt und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur sind das Gebot der Stunde.

Ihre bisherige Haltung zu Stuttgart 21 und insbesondere „Ihr Pfaffensteigtunnel“ holt Sie im neuen Amt nun mit Wucht ein. Wir hoffen, dass das Nachfolgende Ihre Aufmerksamkeit für Lösungen zur teuersten und für Ihren maroden Kernhaushalt folgenreichsten Fehlplanung deutscher Eisenbahngeschichte findet:

1. Die indiskutable Trickserie, die den Pfaffensteigtunnel in den Bedarfsplan der Bundesverkehrswege gemogelt hat, dürfte Ihnen geläufig sein. Der Pfaffensteigtunnel ist eindeutig wegen der, wenn auch damals absurd vereinbarten, Führung der Gäubahn über den Flughafen, ein Projektbestandteil von Stuttgart 21, also dem Eigenprojekt der Deutschen Bahn! Der extrem teure, jedoch mit einem Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) von 0,27 völlig unwirtschaftliche Tunnelbau, konnte, wie Sie wissen, nur mit der Umetikettierung als „Nordabschnitt des Gäubahnausbaus“ auf einen NKF über 1,0 hochgetrickst und damit dem Bundeshaushalt untergeschoben werden. Dies ist ein eindeutiger Verstoß gegen die Bundeshaushaltsordnung und damit eine Veruntreuung von Steuermitteln des Bundes!
2. Der unterdimensionierte Tiefbahnhof reicht mit seinen unzulässig schrägen 8 Gleisen – in annehmbarer Betriebsqualität – nicht einmal für den heutigen Fahrplan. Dies erst recht nicht, wenn über den bahnbetrieblich absurden Pfaffensteigtunnel auch noch die Gäubahnzüge und der Zürich-IC dazukommen. Daran ändert auch die, auf unabsehbare Zeit steckengebliebene, Volldigitalisierung des Bahnknotens Stuttgart nichts Wesentliches! Deren Kosten muss ebenfalls Ihr, in schwerem Fahrwasser befindlicher, Kernhaushalt schultern.

Die folgenden beiden Offenbarungseide der Bahn und des Verkehrsministeriums BW untermauern die mangelnde Tauglichkeit des Tiefbahnhofs:

- 2.1 Die über 100 täglichen Doppelbelegungen der Bahnsteige! Welcher seriöse Fachplaner käme auf diese absurde Idee bei einem neuen Hauptbahnhof?
- 2.2 Das abstruse „Nahverkehrsdreieck“, bei dem neu vom Land bestellte Regiozüge den künftigen „Hauptbahnhof“ meiden müssen – ein entscheidendes Indiz, dass der Tiefbahnhof niemals den künftigen Bahnbetrieb bewältigt!

Hinzu kommt:

- 2.3 Die fehlende Resilienz des Tiefbahnhofs im Störfall. Nehmen Sie mal an, ein Zuggerät in der – mit Pfaffensteigtunnel – 82 km langen Tunnelspinne in Brand, übrigens bei diesem Alleinstellungsmerkmal brandgefährlicher Tunnelorgie eine verantwortungslose Missachtung der Gefahrenabwehr des Art. 2 Abs. 2 GG, die hier – tödlich riskant! – für Fahrgäste und Zugbegleiter mit unzureichendem Brandschutz in Kauf genommen wird! Oder denken Sie an eine Tunnelbeschädigung durch quellenden Gipskeuper in den kilometerlangen Anhydritzonen. In beiden Fällen käme der Bahnbetrieb in Stuttgart größtenteils für viele Monate, wenn nicht sogar Jahre, zum Erliegen!
3. Die einzige, jetzt noch mögliche Lösung, die mit einem Schlag nahezu alle Probleme dieses Fehlprojekts behebt, ist der Erhalt des Kopfbahnhofs und der Panoramastrecke und deren gemeinsamer Betrieb mit dem Tiefbahnhof. Wir haben dazu Ihrem Vorgänger, dem Bundesfinanzminister und den lokalen Projektpartnern den Vorschlag eines Paradigmenwechsels zur Finanzierung von Stuttgart 21 unterbreitet:
 - 3.1 Ihr Haushalt spart sofort realistisch gerechnet rund 3,5 Mrd. Euro für den Pfaffensteigtunnel und zukünftig weitere 3,5 Mrd. für den Fall von Planung und Bau des Nordzulaufunnels – damit bestünde Stuttgart 21 übrigens aus 104 Kilometern Tunnelröhren! Beides sind Mittel, die weitaus sinnvoller, u.a. für einen schnellen, zweigleisigen Ausbau des südlichen Abschnitts der Gäubahn, verfügbar wären.
 - 3.2 Die grundlegende Sanierung des Kopfbahnhofs – für deren ersten Schritt die Bahn aufgrund des um weitere 5 Jahre verzögerten Betriebsstarts des Tiefbahnhofs ohnehin bereits über 700 Mio. € investieren muss – kostet danach noch weitere rund 1,2 Mrd. Euro und zwar aus dem Sondervermögen „Infrastruktur“! Unter dem Strich werden den öffentlichen Händen über 5 Milliarden Euro gespart – und:
 - 3.3 Der Bahnknoten Stuttgart wäre dann – UND NUR DANN – mit einem wirklich funktionierenden Deutschlandtakt bestens und nachhaltig gerüstet für die Bahn nachfrage der Zukunft.
 - 3.4 Natürlich bedeutet dies den Verzicht der Stadt Stuttgart auf ihr städtebauliches Projekt „Rosenstein“. Dies müsste der Stadt angesichts von bis zu 6 Milliarden eigenen Kosten eigentlich leichtfallen. Dies auch vor dem Hintergrund des am tatsächlichen Bedarf an bezahlbarem Wohnraum für Familien mit Kindern vorbeigeplanten Projekts! Näheres dazu kann Ihnen der zweitunterzeichnende, aus Ihrer Backnanger Zeit Ende der 90er-Jahre sicher noch bekannte, ehemalige Baubürgermeister der Stadt Backnang, gerne persönlich erläutern.
 - 3.5 Die inzwischen längst aus der Zeit gefallene Finanzierungsvereinbarung aus dem Jahr 2009 ist neu zu verhandeln. Dabei kann auch die unsinnige Führung der

Gäubahn über den Flughafen – für heute gerade mal 90 bis 100 tägliche Fluggäste von weit über 5.000 täglichen Gäubahnfahrern – gestrichen werden. Für die paar Fluggäste existiert ohne Aufwand die wesentlich vorzugswürdigere Lösung mit Halt der Gäubahnzüge und des Zürich-IC am neu vom Land finanzierten Bahnsteig in Stuttgart-Vaihingen und Umstieg in eine (Express-) S-Bahn zum Flughafen. Die Ankunft erfolgt dort, wie heute, bequem, direkt unter den Terminals. Kein unzumutbar beschwerlicher Weg aus dem 27 Meter unter Tage liegenden Messe-Bahnhof ohne eine einzige Rolltreppe mit vier mehr oder weniger zuverlässigen Aufzügen und einem 9-stöckigen Treppenhaus (!), 200 Meter von den Terminals entfernt!

- 3.6 Zu guter Letzt: Falls Sie uns die Kostenprognosen der beiden Tunnelprojekte nicht glauben, empfehlen wir einen Blick auf den neuen Offenburger Güterverkehrstunnel, ebenfalls zweiröhrig, bei den Längen beider Tunnelröhren sogar kürzer, als beim Pfaffensteigtunnel. Kostenprognose 2015 der DB AG vor dem Bau: 1,18 Mrd. Euro; derzeit erwartete Kosten incl. Risikozuschlägen: 3,8 Mrd.!

Sehr geehrter Herr Bilger, die dargelegten Erkenntnisse sind keine Vermutungen oder Meinungen, wie uns vielfach vorgehalten wird. Sie sind gesicherte Fakten, die von der überwiegenden – bahnunabhängigen – Fachwelt ebenso beurteilt werden.

Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, errechnete der Südwest-Rundfunk für das Gesamtprojekt jüngst ein Gesamtvolumen aller beteiligten öffentlichen Hände von rund 25 Milliarden Euro. Diese horrende Summe ergibt sich einschließlich der Kosten der Stadt Stuttgart für ihr Projekt „Rosenstein“, der direkt mit Stuttgart 21 zusammenhängenden Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, den beiden Ergänzungstunneln Pfaffensteig und Nordzulauf und der Volldigitalisierung des Bahnknotens. Wir rechnen inzwischen in aller Vorsicht im Blick auf weitere Kostensteigerungen mit bis zu 30 Milliarden – für einen erwiesenen schlechteren Bahnknoten! Wir fragen Sie allen Ernstes: Können Sie das vor dem Hintergrund der oben aufgezeigten Einsparmöglichkeiten und der schwierigen Haushaltslage des Bundes und der Bahn weiterhin beantworten?

Wir bieten – konstruktiv – unsere Mitwirkung bei vernünftigen Lösungen zur längst erwiesenen, milliardenschweren Sackgasse „Stuttgart 31“ an und stehen für ein Gespräch jederzeit zu Ihrer Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Für das
Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21



Dieter Reicherter
Vorsitzender Richter am Landgericht a.D.
Sprecher

Für die
Schutzgemeinschaft Filder



Dipl.-Ing. Frank Distel
Bürgermeister a.D.
Co-Vorsitzender