

	Pro Gäubahn Landesbündnis Gäubahn-Kappung verhindern! Strecke zweigleisig ausbauen! Website: https://pro-gaebahn.de E-Mail: progaebahn@gmx.de
---	---

Rottenburg, 11.8. August 2026

Offener Brief an die Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Frau Evelyn Palla, und den Geschäftsführer der Projektgesellschaft Stuttgart–Ulm GmbH, Herrn Klaus Müller

Baubeginn des Pfaffensteigtunnels trotz ungeklärter Schlüsselfragen?

Sehr geehrte Frau Palla,
sehr geehrter Herr Müller,

eine Delegation des Pro Gäubahn Landesbündnisses besuchte am 29. Juli 2026 den Info-Punkt zum Pfaffensteigtunnel, um sich über den aktuellen Planungsstand zu informieren und offene Fragen mit Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu erörtern.

Dabei fiel insbesondere eine Aussage auf, die aus unserer Sicht grundsätzliche Fragen zum Projektmanagement der Deutschen Bahn aufwirft.

Der Pfaffensteigtunnel gliedert sich in drei Planfeststellungsabschnitte. Baurecht besteht bislang lediglich für den Planfeststellungsabschnitt 1. Der Planfeststellungsabschnitt 2, über den der Anschluss des Pfaffensteigtunnels an die bestehende Gäubahn erfolgen soll, befindet sich dagegen weiterhin im Genehmigungsverfahren.

Auf unsere Frage, ob die Deutsche Bahn dennoch bereits im Herbst dieses Jahres mit den Bauarbeiten am Flughafen beginnen werde, obwohl derzeit nicht feststeht, ob und in welcher Form der Pfaffensteigtunnel später an die bestehende Gäubahn angeschlossen werden kann, erhielten wir eine eindeutige Antwort:

„Ja. Wir fangen in jedem Fall an zu bauen. Wir warten nicht.“

Diese Aussage hat uns irritiert. Sie bedeutet, dass die Deutsche Bahn mit einem Milliardenprojekt beginnt, obwohl der für die verkehrliche Funktion des Pfaffensteigtunnels entscheidende Anschluss an die bestehende Gäubahn weder genehmigt noch seine Realisierbarkeit in der beantragten Form gesichert ist.

Denn die Stadt Böblingen kommt in ihrer ausführlichen Stellungnahme zum Planfeststellungsabschnitt 2 zu einer grundlegend anderen Einschätzung als die Projektgesellschaft Stuttgart–Ulm. Auf 37 Seiten legt sie dar, weshalb die eingereichte Planung nach ihrer Auffassung in wesentlichen Punkten nicht umsetzbar ist und erhebliche planerische Defizite aufweist. Diese Stellungnahme fügen wir unserem Schreiben als Anlage bei.

Auch die Antwort der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH auf unsere nachträglich eingereichten Fragen bestätigt, dass sich der Planfeststellungsabschnitt 2 weiterhin im laufenden Genehmigungsverfahren befindet. Zu Detailfragen dieses Abschnitts könne man sich während des laufenden Verfahrens nicht äußern.

Sollte sich die Einschätzung der Stadt Böblingen im weiteren Verfahren bestätigen, stellt sich zwangsläufig die Frage, wie der Pfaffensteigtunnel an die Gäubahn angeschlossen werden soll, wenn gerade der hierfür entscheidende Planfeststellungsabschnitt einer grundlegenden Überarbeitung bedarf.

Hinzu kommen die erheblichen Auswirkungen auf den Bahnverkehr in Böblingen.

Nach einem Bericht der Böblinger Zeitung müsste für den Anschluss des Pfaffensteigtunnels der Schienenverkehr in Böblingen bis zu 15 Monate nahezu vollständig eingestellt werden. Betroffen wären nicht nur die Fern- und Regionalzüge der Gäubahn, sondern auch die S-Bahn-Linie S1. Lediglich die S60 nach Renningen könnte den Bahnhof Böblingen weiterhin bedienen.

Damit würde eine Stadt, die seit 1879 über die Gäubahn direkt an Stuttgart angebunden ist, für die Herstellung einer Ersatzanbindung über den Pfaffensteigtunnel über mehr als ein Jahr weitgehend vom Schienenverkehr abgeschnitten. Betroffen wären zugleich die rund 1,4 Millionen Menschen im Einzugsgebiet der Gäubahn. Sie würden ihre direkte Schienenanbindung an den Knoten Stuttgart bereits Jahre vor der offiziellen Unterbrechung der Gäubahn im Zuge der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 verlieren.

Auf unsere Nachfrage konnte die Projektgesellschaft weder die in der Presse genannte Dauer bestätigen noch eine eigene belastbare Prognose nennen. In den Planfeststellungsunterlagen ist lediglich von einer Sperrung für „mehrere Monate“ die Rede.

Auch weitere von uns gestellte Fragen, etwa zu technischen Details der Ein- und Ausfädelung, zur Energieversorgung, zu geologischen Untersuchungen, zu Wasserhaltungsmaßnahmen und zum Bauablauf, wurden bislang nicht beantwortet beziehungsweise mit dem Hinweis auf laufende Planungsverfahren zurückgestellt.

Gerade deshalb erscheint es uns unverständlich, dass bereits mit dem Bau begonnen werden soll, obwohl wesentliche Voraussetzungen des Gesamtprojekts weiterhin ungeklärt sind.

Nach unserer Auffassung darf ein verantwortungsvoller Infrastrukturvorhabenträger mit einem Milliardenprojekt keine unumkehrbaren Tatsachen schaffen, wenn

- der entscheidende Anschluss an die Bestandsstrecke noch kein Baurecht besitzt,
- die Genehmigungsfähigkeit dieses Abschnitts von der betroffenen Kommune mit umfangreichen fachlichen Argumenten in Zweifel gezogen wird,
- die Auswirkungen auf den Bahnbetrieb weder zeitlich noch betrieblich belastbar dargestellt

werden können,

- wesentliche technische und bauliche Fragen nach eigener Auskunft noch nicht abschließend beantwortet werden können.

Ausgerechnet Stuttgart 21 hat gezeigt, welche Folgen es haben kann, wenn zunächst unumkehrbare Tatsachen geschaffen und grundlegende planerische Fragen erst im weiteren Projektverlauf geklärt werden sollen. Vertreter der Deutschen Bahn haben in den vergangenen Jahren wiederholt erklärt, aus diesen Erfahrungen gelernt zu haben.

Die Aussage der PSU, man werde unabhängig vom Ausgang des Genehmigungsverfahrens des Planfeststellungsabschnitts 2 „in jedem Fall“ mit den Bauarbeiten beginnen, wirft daher die grundsätzliche Frage auf, ob dieses selbst formulierte Ziel tatsächlich umgesetzt wird.

Wir bitten Sie daher um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Entspricht die Aussage Ihrer Projektgesellschaft, man werde unabhängig vom Ausgang des Genehmigungsverfahrens des Planfeststellungsabschnitts 2 „in jedem Fall“ mit den Bauarbeiten beginnen, der Haltung des Vorstandes der Deutschen Bahn AG?
2. Wie bewertet die Deutsche Bahn die umfangreiche Stellungnahme der Stadt Böblingen zum Planfeststellungsabschnitt 2?
3. Mit welcher Dauer der Einschränkungen des Bahnverkehrs in Böblingen rechnet die Deutsche Bahn tatsächlich?
4. Wie begründet die Deutsche Bahn einen Baubeginn bereits im Herbst, obwohl die Genehmigungsfähigkeit des für den Anschluss an die Gäubahn entscheidenden Planfeststellungsabschnitts 2 weiterhin ungeklärt ist?
5. Welche Voraussetzungen müssen aus Sicht der Deutschen Bahn erfüllt sein, bevor mit dem Bau des Planfeststellungsabschnitts 1 begonnen werden kann, wenn wesentliche Teile des Gesamtprojekts noch nicht abschließend genehmigt sind?

Wir bitten um eine schriftliche Antwort und werden diese selbstverständlich veröffentlichen.

Mit freundlichen Grüßen

Für das Pro Gäubahn Landesbündnis

Hendrik Auhagen
Pro Gäubahn Konstanz

Dr. Nikolas Baur
Pro Gäubahn Singen

Dr. Hans-Jörg Jäkel
Gäubahnkomitee Stuttgart

Anlage: Stellungnahme der Stadt Böblingen