

*Rede von Steffen Siegel, Schutzgemeinschaft Filder e.V., auf der 793. Montagsdemo am 9.2.2026*

## Der Pfaffensteigtunnel – wir klagen gegen das Durchpeitschen unterirdischen Schwachsinn

Die wichtige Bahnverbindung Zürich-Stuttgart ist als Kriegsreparation eines von Deutschland ausgehenden, verbrecherischen Krieges weitgehend auf eingleisigen Betrieb hin abgebaut worden. Im Lugano-Vertrag mit der Schweiz (1996) hat sich Deutschland verpflichtet, diese zweigleisige Verbindung wieder herzustellen. Im Gegensatz zur Schweiz, die da vorbildlich gehandelt hat, ist dies bei uns bis heute nur sehr unzulänglich gelungen. Dazuhin wurde in der Finanzierungsvereinbarung 2009 zu Stuttgart 21 bestimmt, den Flughafen anzubinden, aber es wurde nicht festgelegt, die wunderbare Panoramastrecke hin zum Kopfbahnhof aufzugeben. Und doch wollen sie es jetzt tun?

Im Raum stehen nun drei Varianten von Böblingen zum Stuttgarter Hauptbahnhof:

- a) die bisherige Führung über die Panoramastrecke zum Stuttgarter Kopfbahnhof,
- b) die Abzweigung der Schnellzüge in Rohr auf die vorhandene S-Bahntrasse durch große Fildorte zum Flughafen (Ramsauerei!), was aber vom Bundesverkehrsministerium zu Recht abgelehnt wurde,
- c) die Führung von Böblingen in einem zweiröhrligen 11,3 km langen Tunnel weitgehend unter der fruchtbaren Filderebene zur Messe = Pfaffensteigtunnel!

Es ist klar, nur die Variante a) ist sinnvoll! Aber die Planer wollen mit allen Mitteln diesen unsäglichen Pfaffensteigtunnel durchdrücken.

Obwohl es dabei um den längsten Eisenbahntunnel Deutschlands geht, gab es vor der Planfeststellung nicht einmal ein öffentliches Anhörungsverfahren. Auf unsere fundierten Einsprüche gab es keinerlei Rückmeldung! Man beruft sich auf das neue Planungsbeschleunigungsgesetz. Damit steht es im Ermessen der Planungsbehörde, ob und wie man mit Einsprüchen umgeht. Skandal pur!

Was spricht gegen diesen unterirdischen Pfaffensteig-Schwachsinn?

Die Unterbrechung der Gäubahn für ca. 10 Jahre in Stuttgart-Vaihingen und die Anbindung an den schiefen Tiefbahnhof in Stuttgart ist indiskutabel! Es steht wegen viel zu wenig Gleisen bahnfachlich außer Frage, dass der Tiefbahnhof allein für einen leistungs- und zukunftsähigen Bahnknoten Stuttgart niemals ausreicht. Daher muss die Panoramastrecke und der Kopfbahnhof für alle Züge auf Dauer erhalten werden. Damit wäre sowohl der Pfaffensteigtunnel als auch die Unterbrechung der Gäubahn überflüssig, und mit einer renovierten Panoramastrecke und einem renovierten Kopfbahnhof funktionierte auch der Deutschlandtakt problemlos.

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder von der CDU hat den Pfaffensteigtunnel für die Gäubahn zur Schicksalsfrage der Region hochstilisierte. Er sei – neben dem Autobahn-Albaufstieg – das wichtigste Neubauprojekt der Region. Na ja!

Die Schutzgemeinschaft Filder e.V. hat in der Vorstandssitzung vom 29.1.2026 mit überwältigender Mehrheit von 9:1 Stimmen der Vorstandsmitglieder beschlossen, Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss Pfaffensteigtunnel beim Bundesverwaltungsgericht Leipzig einzureichen. Wichtige Klagegründe sind:

1. Beim **Kosten-Nutzen-Faktor** wurde gezielt betrogen:

Wir beanstanden auf das Schärfste, dass die Bahn durch ein haushaltsrechtlich unzulässiges Schönrechnen erreicht hat,

- dass der Pfaffensteigtunnel überhaupt gebaut werden kann und
- dass es die Bahn dadurch geschafft hat, dass der Bund den Tunnel aus dem maroden Kernhaushalt aus Steuermitteln bezahlen muss.

Das muss man erklären: Eigentlich darf kein Bau auf Kosten des Bundes geschehen, wenn er nicht mindestens den Kosten-Nutzen-Faktor 1 erreicht. Und da die hochverschuldete Deutsche Bahn die 3,5 Milliarden – das sind 3500 Millionen Euro – für den Pfaffensteigtunnel nicht aufbringen kann, soll der Bund aus seinem maroden Kernhaushalt die Kosten übernehmen. Doch der Kosten-Nutzen-Faktor des Tunnels für sich alleine beträgt laut Expertenprüfung nur 0,27! Also weit unter 1. Damit liegt er weit unter dem Zugangskriterium zum Bundesverkehrswegeplan.

Was hat jetzt die Bahn gemacht? Sie hat manipulativ den Tunnel kurzerhand zum Nordabschnitt des zweigleisigen Ausbaus der Gäubahn südlich von Horb erklärt. Damit wird dem Tunnel indirekt der überragende Kosten-Nutzen-Faktor (KNF) von weit über 1 des zweigleisigen Ausbaus zwischen Horb und Singen – der schon sehr lange auch von der Schweiz gefordert wird – anteilig angedichtet. Dieses künstliche Schönrechnen ist der blanke Betrug! Unter anderem weil der Südabschnitt Güterverkehrtauglich ist, hat er einen hohen KNF von 2,7 (Das 10fache des reinen Tunnel KNFs). Durch den Pfaffensteigtunnel und den Tiefbahnhof dürfen aber nie Güterzüge fahren, und um den KNF dort hochzutreiben, rechnet man einfach beide Teile, Tunnel und Südabschnitt zusammen, und behauptet nun, der KNF des Tunnels liege über 1. Ein ganz ungeheuerlicher, übler Taschenspielertrick und ein unzulässiger Verstoß gegen die Bundeshaushalts-Ordnung!

Für den Pfaffensteigtunnel sollen am Ende über 3,5 Milliarden Euro Steuergelder vergeudet werden für heute 75 bis 90 Fluggäste pro Tag, von insgesamt über 5.000 täglichen Nutzern der Gäubahn nach Stuttgart. Welch ein unwirtschaftliches Missverhältnis!

Das Schönrechnen des KNF heißt: Es führt zur Bevorzugung eines absolut unwirtschaftlichen Tunnels. Und das 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. Und die Bahn behauptet nun, der Pfaffensteigtunnel habe nichts mit S21 zu tun, müsse also vom Bund bezahlt werden. Ein Verbrechen wieder jede Vernunft. Aber es ist doch jetzt schon klar, wenn 3,5 Mrd. Euro allein für den Pfaffensteigtunnel verbraucht werden, dass es für weitere Arbeiten eng wird. Wo soll z.B. das Geld für den vorgesehenen Ausbau auf zwei Gleise im Kreis Rottweil herkommen?

Während des Baus der beiden, je 11,3 km langen, eingleisigen Tunnelröhren (zusammen fast 23 km) soll die Gäubahn für bis zu 10 Jahre – Verkehrsminister Hermann sprach sogar mal von 15 Jahren – in Stuttgart-Vaihingen starten und enden. Mehr als 5.000 tägliche Fahrgäste nach Stuttgart müssten in heute schon überfüllte S-Bahnen umsteigen. Dies alles, weil verrückterweise im funktionstüchtigen Kopfbahnhof alle Gleise abgebaut werden sollen, damit die Stadt Stuttgart ihr – am Bedarf bezahlbaren Wohnraums vorbeigeplantes – Projekt „Rosenstein“ schnell beginnen kann und mit rund 6 Milliarden Kosten ihre finanzielle Zukunft gefährdet. Wieder Schwachsinn pur!

## 2. Ein Hauptargument der Bahn für den Tunnel ist, dass er den **Deutschlandtakt** im Hauptbahnhof erst ermögliche. ABER: Das ist totaler Quatsch!

Aufgrund der Halbierung der Gleise im Tiefbahnhof auf 8 Gleise – gegenüber 16 Gleisen im bisherigen Kopfbahnhof – müssen nämlich alle Züge im Tiefbahnhof fast gleichmäßig verteilt rund um die Uhr ankommen, und dies erzwingt auch noch täglich bis zu 100 Doppelbelegungen an zu engen Bahnsteigen. Das gibt es in ganz Deutschland nicht noch mal. Da kann kein Zug lange stehen bleiben, um auf die Umsteiger zu warten!

Gegen den Deutschlandtakt, der ein gutes Thema ist, um Bahnhöfen und das Umsteigen bequem und benutzerfreundlich zu machen, spricht leider noch ein zweites: Das „Nahverkehrsdreieck“ des Verkehrsministers von Baden-Württemberg. Es wurde aus der Not geboren, weil gar nicht mehr alle Züge in einem engen Zeitrahmen in den HBF passen. Dadurch werden viele Züge am Tiefbahnhof

vorbeigeleitet. Das macht jeglichen Taktfahrplan zunichte. Daran ändert auch die Digitalisierung des Bahnknotens nichts!

3. Entsetzlich ist auch der unwiederbringliche Verbrauch von weiteren, rund 20 Hektar landwirtschaftlich **wertvollstem Filderboden**, unter anderem durch den Tunnelanstich bei Plieningen mit 90 Meter langen, 11 Meter dicken, bis zu 2.000 Tonnen schweren Herrenknecht-Tunnelbohrmaschinen.

Die bagatellisierenden Aussagen der Bahn, es handle sich um „vorübergehende Beanspruchungen“, beweisen – vom Landesbauernverband bestätigt – das Fehlen jeglicher Kenntnis über diese fruchtbaren Flächen.

Überraschenderweise war Grube und ist Oettinger im Aufsichtsrat von Herrenknecht. Haben die überhaupt kein Gewissen?

Der Bahnhof „Flughafen/Messe“ liegt 200 Meter von den Airport-Terminals entfernt und 27 Meter unter Tage. Er verfügt über keinerlei Rolltreppen, nur über vier bekannt lahme und unzuverlässige Bahnhofsauflzüge sowie ein 9-stöckiges Treppenhaus! Das bedeutet für Fluggäste mit Gepäck und Messebesucher einen extrem unkomfortablen Umstieg zu den Terminals.

Viel schneller und einfacher wäre es, wenn die Gäubahn weiter über die Panoramastrecke nach Stuttgart fahren und dabei in Vaihingen am vorhandenen neuen Bahnsteig 2 Minuten halten würde. Dann könnten die wenigen Fluggäste bequem am selben Bahnsteig in eine fahrplanabgestimmte Express-S-Bahn zum Flughafen umsteigen und kämen in nur 9 bis 10 Minuten direkt unter den Terminals an, wie heute! Das wäre schneller und komfortabler als beim Betrieb über die Messe

Sollte der Tunnel tatsächlich gebaut und gleichzeitig die oberirdischen Gleise in Stuttgart abgebaut werden, so wie es die Planer wollen, dann würde sich unweigerlich in einigen Jahren, also viel zu spät, ein Horrorszenario einstellen: Wenn dann alle Gäubahnen durch Pfaffensteig- und Fildertunnel zusammen mit allen anderen Zügen durch den Tiefbahnhof brettern, dann wird sich schnell herausstellen, dass die nur 8 Gleise des unterdimensionierten Tiefbahnhofs definitiv den aktuellen und schon gleich den zukünftigen Bahnverkehr niemals bewältigen können! Daher müssen der Kopfbahnhof und die Panoramastrecke zwingend erhalten bleiben. Die bahnunabhängige Fachwelt weiß das schon heute, nur die Bahn selbst und die Politiker pro Stuttgart 21 tragen noch ihre Bretter vor den sturen Köpfen. Viele davon wider besseres Wissen.

Schlussbemerkung: Mit dem Bau dieses Tunnelwahnsinns soll trotz unserer Klage noch diesen Monat begonnen werden. Wir rufen alle denkenden Menschen dazu auf, beim ersten Spatenstich eine spontane Aktion mitzutragen. Die Tunnelplaner wissen, warum sie noch keinen exakten Termin bekanntgeben. Wir werden euch so rasch wie möglich informieren. Wir haben ein Flugblatt mit Argumenten geschrieben, und mit Angabe eines Spendenkontos, das ich gleich verteile und das an den Tischen schon ausliegt.

Es war noch nie so wichtig wie heute:

Meidet Tunnel, bleibt gefälligst oben!

**Unterstützerkonto der Parkschützer:** Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00  
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.