

Rede von **Steffen Siegel**, Schutzgemeinschaft Filder, auf der 826. Montagsdemo am 12.10.2026

Die Freunde irrsinniger Tunnel feiern sich und ihren neusten Anschlag

Heute Morgen traf sich auf den Fildern eine eigenartige Gruppe, um den „Tunnelanschlag Pfaffensteigtunnel“ zu feiern, nämlich **Evelyn Palla** (Vorsitzende des Vorstands Deutsche Bahn AG), **Steffen Bilger** (Bundesverkehrsminister), **Nicole Razavi** (Landesverkehrsministerin BW) und **Frank Nopper** (Stuttgarts Oberbürgermeister). Man munkelt, den Bundeskanzler Merz hatten sie vergessen einzuladen, und Donald Trump hatte wohl keine Zeit, denn er plante weltweit noch viel schrecklichere Zerstörungen als die hiesigen Verbrecher.

Doch zunächst einige historische Bemerkungen zum Projekt Stuttgart 21, das seit Jahrzehnten jedes Jahr teurer wurde und unübersehbar viel länger dauern sollte: Projektidee 1994; erste Bautätigkeiten 2010; Kosten immer irrer, heute bis auf 14,5 Milliarden (das sind 14.000 Millionen) angewachsen, und ein Ende ist überhaupt nicht abzusehen.

Wie sagte doch der damalige Bahnchef Heinz Dürr in dem großartigen Film von Klaus Gietinger „Die 7 Todsünden von S21“ sinngemäß: *„Das Problem war, dass es bei der Tieferlegung des Bahnhofs plötzlich nur noch um einen Bahnhof ging und nicht mehr darum, dass wenn der ‚Sackbahnhof‘ wegkommt, dass dann Stuttgart im Zentrum 150 ha bestes Bauland bekommt!“*

Das sagte er im Jahr 2022, also kurz vor seinem Tod. Als Bahnchef in den 90er Jahren war ihm offensichtlich die Bahn weniger wichtig als das Bauen eines neuen Stadtteils. Verrückt, oder?

Ganz zu Anfang bewarb sich Stuttgart um die Olympiade 2012 und behauptete, bis zu diesem Ereignis werde S21 fertig gebaut sein. Verrückt, oder!

Und dann hieß es auch gleich zu Beginn, der Tiefbahnhof werde die Stuttgarter nichts kosten, da man diesen Bahnhof mit dem Geld vom Erlös der obigen Gleisflächen bezahlen könne. Verrückt, oder?

Schließlich begann man 2010 mit dem Bau in Stuttgart, nicht so auf den Fildern. Minister Ramsauer wollte die Erlaubnis für den Baubeginn auch für die Gäubahnführung über den Flughafen auf den bestehenden S-Bahngleisen. Verrückt, oder? Dies wurde aber fast 10 Jahre vom Eisenbahn Bundesamt mit Recht abgelehnt. Da sprach Ramsauer – gegen alle Gesetze – eine Ausnahmegenehmigung (bis 2035) für diesen Abschnitt aus, und die Planungen gingen weiter.

Und als wir mitten im Erörterungsverfahren für diesen Gäubahnanschluss verhandelten, (während der Coronazeit) platzte eine neue Bombe. Steffen Bilger tauchte unvermittelt mit einem völlig wahnsinnigen, erst sogenannten Bilgertunnel auf, eine Alternative, die in ihrem Schwachsinn der eben abgelehnten Lösung einer Fahrt auf S-Bahngleisen durch Leinfelden-Echterdingen in nichts nachstand, außer, dass man vielleicht durch den Tunnel wenige Minuten Fahrzeit gewinnen könnte.

Dieser dann sogenannte Pfaffensteigtunnel sei nötig, um in Stuttgart den Deutschlandtakt zu fahren. Das heißt, innerhalb eines engen Zeitrahmens z.B. um die volle Stunde, müssten alle Züge im Bahnhof sein. Dies wird aber durch die – zu wenigen – 8 Gleise begrenzt und ist unabhängig davon, ob außerhalb des Bahnhofs etwas Zeit gewonnen wird. Anhalten, aus-, ein- und umsteigen, anfahren ist nicht verhandelbar. Der Deutschlandtakt ist also in Stuttgart prinzipiell nicht möglich. Die Bahn denkt in Zukunft deshalb in Stuttgart an weit über 100 störanfällige Doppelbelegungen an den engen Bahnsteigen pro Tag. Je nach Verspätung ist einmal Zug A, ein andermal Zug B vorne, und das Chaos ist vorprogrammiert. Und darüber hinaus denkt man an das absurde „Nahverkehrsdreieck“, durch das Regionalzüge am Hauptbahnhof vorbei gelenkt werden sollen. Damit wäre es nun wirklich überhaupt kein Hauptbahnhof mehr. Verrückt, oder?

Während des Baus dieses doppelröhrigen 11,5 km langen Pfaffensteigtunnels startet und endet die Gäubahn für mehr als 10 Jahre in Stuttgart-Vaihingen. Die 2 mal 11,5 km, zusammen also ca. 23 km langen Röhren, sollen mit zwei gigantischen Herrenknechtbohrern (je 90 Meter lang und 2000t schwer) gebohrt werden. Zehntausende von Riesenlastwagen müssen über Jahre Erdaushub irgendwo hinfahren, dann Beton und Schienen usw. wieder herbringen. Verrückt, oder?

Ein unwiederbringlicher Verbrauch von rund 20 Hektar landwirtschaftlich wertvollstem Filderboden soll allein durch den Tunnelanstich bei Plieningen entstehen.

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

Würde die Gäubahn weiter über die Panoramastrecke nach Stuttgart fahren, dabei in Vaihingen am vorhandenen neuen Bahnsteig 2 Minuten halten, 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 trockenen Fußes – und direkt unter den Terminals an.

Beim Pfaffensteigtunnel wurde betrogen wie eh und je bei S21: Beim Kosten-Nutzen-Faktor (KNF) wurde auf plumpe Art getrickst. Für den Tunnel allein würde man weit unter dem KNF 1 liegen, und damit dürfte nicht gebaut werden. Also legt man die gesamte Gäubahn, wovon dann der Pfaffensteigtunnel ein Teil wäre, zu Grunde; tut so, als könne man z.B. überall mit Güterzügen fahren usw. und kommt dann auf einen Faktor von über 1. (Güterzüge durch den S21-Tiefbahnhof, das wäre interessant!)

Für den Pfaffensteigtunnel sollen nach dem Rössler-Gutachten 3,5 bis 4 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 wirtschaftliches Missverhältnis! Die Bahn sprach anfangs von ca. 900 Mio. Euro, dann von ca. 1,69 Mrd. und vor wenigen Tagen sickerte durch, dass es jetzt offiziell 2,493 Mrd. kosten solle – das hielt die Macher aber nicht von ihrem Jubelfest ab.

Im Laufe der Zeit stiegen schon wichtige, kluge Personen aus dem Projekt aus, so z.B. Frei Otto, der die Kelchstützen mit geplant hatte, und Hany Azer. Die weniger Klugen verkämpften sich heute Vormittag noch mit Leib und Seele für diesen Mist.

Heute Morgen um 9.30 Uhr machte sich eine eindrucksvolle Menschengruppe von ca. 200 kritischen Leuten unter riesiger Polizeipräsenz und unter starkem Trommelwirbel von der Messepiazza aus auf den Weg durch die Felder bis hin zur Landesstraße L1192, wo dann auf der anderen Straßenseite große Mengen gutangezogener Gäste eintrafen. Unsere Sprechchöre, Trillerpfeifen und drei gute kurze Reden von der Schutzgemeinschaft Filder, den Gäubahninitiativen und den Fridays for Future schallten bis hinüber in das große Festzelt. Viel Presse war da, und ich glaube, wir haben uns ganz gut verkauft.

Dieser Tage hat Werner Stohler, früher Chef von SMA, seine eigenen Stresstestberechnungen im Schlichtungsverfahren 2011 bezweifelt. S21 würde niemals die damals formulierten Zugzahlen schaffen können. Kurz darauf schloss sich auch der Ex-Geschäftsführer Giuliano Montanaro diesen Zweifeln an. Und da jubelt unsere Tunnel-Gruppe ungeniert weiter, statt endlich alle weiteren Bauarbeiten zu S21 wenigstens vorerst einzustellen.

Was ich euch gerade erzählt habe, ist nur ein kleiner Ausschnitt aller Betrügereien, und man fragt sich, warum machen da so viele studierte Leute mit? Haben sie Angst, ihre berufliche Position zu verlieren oder ihr Gesicht? Haben sie Angst, die riesigen finanziellen Zuwendungen z.B. von Herrenknecht zu verlieren? Manche steigen ja dann später sogar in den gut bezahlten Aufsichtsrat von Herrenknecht ein, wie z.B. Grube und Oettinger.

Palla, Bilger, Razavi, Nopper haben im Wesentlichen eine juristische oder wirtschaftswissenschaftliche Studienvergangenheit, sie haben (fast) keine technische, naturwissenschaftliche oder gar bahnbetriebliche Ausbildung, und so erhofften sie sich heute Morgen wohl eher Hilfe durch ein Gebet und die Segnung der heiligen Tunnel-Barbara. erinnert euch: Schon vor über 10 Jahren behauptete Claus Schmiedel von der SPD, dass auf Stuttgart 21 Gottes Segen ruhe. Ich glaube, dass unsere Fachleute aus dem Haufen der S21 Kritiker denen haushoch überlegen sind.

Es ist doch so sonnenklar, dass es heute mehr denn je um den Erhalt und die Ertüchtigung der Panoramastrecke, um den Erhalt und die Ertüchtigung des Kopfbahnhofs mit seinem genialen Gleisgebirge gehen muss und um den sofortigen Stopp des idiotischen Pfaffensteigtunnels. Ich meine, dass der heutige „Tunnelanschlag Pfaffensteigtunnel“ eher ein Anschlag auf den gesunden Menschenverstand ist, ein Anschlag auf das Klima, ein Anschlag auf einen funktionierenden Bahnbetrieb und eben auch ein Anschlag auf unsere Kinder.

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.