

Fahrgastverband PRO BAHN Baden-Württemberg e.V., Luisenstraße 9a, 79098 Freiburg,
info@bawue.pro-bahn.de, Tel.: 0160-94812323

Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Baden-Württemberg e.V., Tübinger Straße 15,
70178 Stuttgart, info@vcd-bw.de, Tel.: 0711-6070217

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e. V.,
Landesgeschäftsstelle, Marienstr. 28, 70178 Stuttgart, bund.bawue@bund.net, Tel.: 0711-6203060

Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg, Olgastraße 19, 70182 Stuttgart,
info@LNV-bw.de, Tel.: 0711-24895520

An das
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Südenstraße 44,
76135 Karlsruhe

Stuttgart, 06.09.2024

**Stellungnahme und Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben
ABS/NBS Stuttgart -Singen -Grenze D/CH, Abschnitt Nord PfA 1 -Pfaffensteigtunnel, ge-
schlossene Bauweise (Geschäftszeichen: 59170-591ppw/119-2024#002)**

Sehr geehrte Damen und Herren,
die Umwelt- und Verkehrsverbände PRO BAHN, VCD, BUND und LNV nehmen in diesem Schreiben
gemeinsam Stellung zum oben genannten Planfeststellungsverfahren.

Vorbemerkungen

1. Die direkte Anbindung der Gäubahn an den neuen Tiefbahnhof in Stuttgart und die Anbin-
dung der Gäubahn an den Flughafen als Planbegründung können wir zwar nachvollziehen, aber den-
noch halten wir dieses Planfeststellungsverfahren für nicht ausreichend gerechtfertigt. Wir erachten
die grundlegende Annahme der Kappung der Gäubahn für falsch und unrealistisch. Zum einen ist of-
fen, ob die Klage der Deutschen Umwelthilfe vom 20.06.2023 gegen die Kappung der Gäubahn – ggf.
auch erst im Instanzenzug – erfolgreich sein wird, weil eine mehrjährige Unterbrechung durch die
geltenden Planfeststellungsbeschlüsse ebenso nicht gedeckt ist wie die Tatsache, dass ein Ersatz für
die Kappung nicht innerhalb des Projektes stattfindet. Dann lassen die geltenden Planfeststellungsbe-
schlüsse die ersatzlose Kappung nicht zu. Dies ist dann kein „Umbau“ mehr, wie ihn das Bundesver-
waltungsgericht am 23. 10. 2018 für zulässig erklärt hat – wenn eben innerhalb des Projektes jede
gekappte Strecke wieder ersetzt wird, was nicht der Fall ist (Urteil BVerwG 3 C 21.16). Zum anderen

gehen wir in Bezugnahme auf unsere Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben Stuttgart, Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart HBF PFA Rückbau Betriebsgleise (Geschäftszeichen: -591ppw/111-2023#030) davon aus, dass eine Entwidmung des derzeitigen Bahngeländes in Stuttgart nicht möglich ist und damit auch ein Rückbau, eine Stilllegung nicht genehmigt werden kann. Vor allem bei den Gleisen der Gäubahn ist es offensichtlich, dass nicht nur ein kurzfristiger, sondern ein akuter Bedarf vorhanden und eine Kappung unmöglich ist. Die Gleise bis zur Panoramabahn müssen liegen bleiben. Damit ist der Zugverkehr auf der Gäubahn zum Bodensee und in die Schweiz grundsätzlich auch ohne Pfaffensteigtunnel gesichert.

Bleiben die Gäubahngleise liegen, steht der Sinn eines Baus bzw. der Planfeststellung des Pfaffensteigtunnels in Frage. Die Planrechtfertigung verliert ihre zentrale sachliche Grundlage, weil es keine exklusive Verbindung zum Hauptbahnhof mehr ist. Abgesehen davon ist dann angesichts der mehr als knappen Finanzmittel zur Realisierung der Schienenprojekte des BVWP die Frage, ob und wer mit welcher Begründung und mit welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis eine solche Milliarden-Investition an dieser Stelle ernsthaft wollen wird.

2. Der im Jahr 2024 vorgelegte Entwurf einer Planfeststellung für die Anbindung der Gäubahn über den Flughafen an den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof ist der x-te Versuch zur Lösung eines selbstgeschaffenen Problems. Bei der erstmaligen Vorstellung der Pläne zu Stuttgart 21 und im Rahmen der Machbarkeitsstudie (1994/1995) wurde für die Verbindung Stuttgart – Ulm der direkte Weg von Stuttgart zur Autobahn bei Denkendorf (und ab dort gebündelt mit der BAB 8 Richtung Ulm) vorgeschlagen. Die Anbindung der Gäubahn sollte über die Rohrer Kurve und die bestehende S-Bahn-Strecke erfolgen. Am Flughafen war in der Achse der Flughafenrandstraße der Fernverkehrsbahnhof vorgesehen, der mittels Verbindungsstrecken nach Stuttgart und Ulm angebunden war. Der unterirdische Fernbahnhof wäre so tief gelegen gewesen wie die vorhandene S-Bahn-Station, so dass sich über die Verteilerebene ein bequemer Umstieg ergeben hätte (Abstand 100 m). Züge der Gäubahn hätten sowohl nach Stuttgart als auch Richtung Ulm fahren können. Demgegenüber hätten Züge der Relation Stuttgart – Ulm, die am Flughafen-Fernbahnhof halten, die Fahrtrichtung wechseln müssen. Eine direkte Einschleifung von Stuttgart über den Flughafen Richtung Ulm, wie später realisiert, wurde damals aus Kostengründen verworfen. Mit dieser Lösung wurden zwar auf dem Abschnitt Rohrer Kurve bis kurz vor dem Flughafen die S-Bahn-Gleise mitgenutzt, doch es waren eigenständige Bahnsteige für die Gäubahnzüge vorgesehen. Für die Fernzüge zwischen Stuttgart und Ulm, die am Flughafen nicht halten (das ist die übergroße Mehrzahl der Züge), war die kürzeste Streckenführung von Stuttgart nach Ulm möglich. Für die Gäubahn-Anbindung war die Rohrer Kurve sowie ein Abzweig zwischen Echterdingen und Flughafen Terminal mit einem kurzen Tunnel bis zum Flughafen-Fernbahnhof notwendig.

Mit der Umplanung zwischen 1996 und 1997 im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurde die Station „Flughafen Fernbahnhof“ zu einem von der Gäubahn unabhängigen Fernbahnhof am Flughafen. Für die Gäubahn-Züge wurde die Mitnutzung der Station „S-Bahn Terminal“ unterstellt mit einer eingleisigen Anbindung Richtung Stuttgart. Dafür müssen nun alle Züge zwischen Stuttgart und Ulm den „Flughafen-Umweg“ der Schnellfahrstrecke befahren mit entsprechend zusätzlichem Energie- und Zeitbedarf, auch wenn sie nicht am Flughafenbahnhof halten. Für die Gäubahn-Anbindung war durch die Umplanung weiterhin die Rohrer Kurve sowie nach der S-Bahn Station Flughafen Terminal ein längerer Tunnel im Halbkreis mit zwei Anschlüssen an die Schnellfahrstrecke nötig.

Nach Schlichtung und Stresstest zu Stuttgart 21 sollte die Verbindungskurve von der Schnellfahrstrecke zur S-Bahn-Station Flughafen Terminal zweigleisig ausgebaut werden. Nach dem Filderdialog

2012 verständigten sich die Projektpartner 2013 auf ein eigenständiges drittes Bahnsteiggleis an der Station Flughafen Terminal für die Gäubahn-Züge, zumal Barrierefreiheit anders unvollständig bleiben müsste. Allen diesen bisher beschriebenen Planungen ist gemeinsam, dass es in 30 Jahren nicht gelungen war, dafür eine Planfeststellung zu erwirken.

Mit dem Pfaffensteigtunnel soll nun ein nochmals signifikant aufwändigerer Gäubahn-Anschluss realisiert werden. Man kann also festhalten, dass die Tunnellänge für die Gäubahn-Anbindung von anfänglich wenigen hundert Metern auf inzwischen 11 Kilometer angestiegen ist. Während man zu Beginn des Projektes die Kosten der Gäubahn-Anbindung ganz niedrig gehalten hat, um die Wirtschaftlichkeit des Projektes nicht zu gefährden, wird nun sogar ein 11 Kilometer langer Tunnel als volkswirtschaftlich sinnvoll dargestellt. Das ist kaum möglich, verwundert schon sehr und muss überprüft werden, s. u..

Während der Instandhaltungsrückstand im bundeseigenen Eisenbahnnetz von DB InfraGO inzwischen 92 Mrd. € beträgt, ist im Bundesverkehrswegeplan ein Deutschlandtakt beschlossen, dessen Umsetzung bis zum Jahr 2070 andauern wird, da der Bund die benötigten Finanzmittel nicht schneller aufwenden will¹. Angesichts der langen Zeitdauer bis zur Realisierung des Deutschlandtaktes ist zu hinterfragen, ob der Pfaffensteigtunnel dann als eine der ersten Maßnahmen des Deutschlandtaktes umgesetzt werden muss bzw. kann, das wird nachstehend weiter vertieft.

Die Verbände erläutern im Folgenden ihre Einwendungen zu den einzelnen Punkten im Erläuterungsbericht der Vorhabensträgerin DB InfraGO AG.

A. Fehlender Variantenvergleich mit vergleichenden Nutzen-Kosten-Rechnungen

Es wurde kein qualifizierter Variantenvergleich durchgeführt, angesichts des niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist dies nachzuholen.

Begründung:

Zwar werden im Erläuterungsbericht verschiedene Varianten kurz erörtert, es fehlt aber an vergleichenden qualifizierten Nutzen-Kosten-Berechnungen für andere Projektzuschnitte. Es liegt nur für den Planfall 40b des BVWP eine Nutzen-Kosten-Berechnung mit einem Wert von 1,2² (Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV) vor. Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von nur 1,2 hatte bei anderen Projekten des BVWP dazu geführt, dass diese Projekte umgeplant wurde, da angesichts der hohen Zahl von Projekten und begrenzten Geldmitteln nur sehr sinnvolle Projekte finanzierbar sind. So wurde z.B. für das Ausbauprojekt „Südbahn“ von Ulm über Friedrichshafen nach Lindau die erste Planung mit zweigleisigem Ausbau Friedrichshafen – Lindau mit einem NKV von 1,2 wegen eines niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht weiterverfolgt³. Vielmehr wurde das Projekt redimensioniert (ohne die o.g. Zweigleisigkeit). Dafür konnte ein NKV von 2,7⁴ erzielt werden und so wurde das Projekt dann umgesetzt. Beim Gäubahn-Ausbau wird genau der gegenteilige Ansatz verfolgt. Das erste Projekt hatte ein NKV

¹ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-deutschlandtakt-101.html>

² https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-040-V01/PD_Planfall040b_PRINS.PDF

³ https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-001-V01/2-001-V01.html

⁴ https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-001-V02/2-001-V02.html

von 2,7⁵, während das Projekt, das den Pfaffensteigtunnel beinhaltet, nur noch ein NKV von 1,2 aufweist.

Angesichts dieses niedrigen NKVs im Vergleich zu den anderen BVWP-Projekten ist eine Betrachtung anderer Varianten mit deren NKVen angebracht, dies fehlt hier jedoch vollständig. Dies ist insbesondere aufgrund der zu erwartenden Kostensteigerungen zu berücksichtigen. Für den Pfaffensteigtunnel inkl. PFA 1.2 wurden mit Preisstand 2015 Baukosten von 919,2 Mio. € ermittelt. Zum Vergleich wurde für den Offenburger Tunnel im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn nach den gleichen Grundsätzen Stand 2015 Kosten von 1,18 Mrd. € ermittelt (NKV 1,6). Stand 2020 lagen die Kosten für diesen fast gleich langen Tunnel (zwei Tunnelröhren mit 8,8 bzw. 11,2 km Länge) bei 3,8 Mrd. €⁶. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass die Kosten des Pfaffensteigtunnels auch bei mindestens ca. 3 Mrd. € dürften. Bei diesen Baukosten ergibt sich jedoch ein NKV von unter 1 und ist die Maßnahme „Pfaffensteigtunnel“ dann nicht wirtschaftlich).

A1. Bewertung der Antragstrasse gegenüber Trassen über die Panoramabahn

Im Erläuterungsbericht wird der Variante „Erhalt der „Panoramabahn“ inkl. Anbindung an den Stuttgarter Hauptbahnhof mittels eines unterirdischen Ergänzungskopfbahnhofs oder teilweiser Erhalt des oberirdischen Gleisvorfelds“ (Abschnitt 3.2.1) angelastet, dass sie „keine Anbindung an die neue Stuttgart-21-Infrastruktur“ hätte. Das ist faktisch falsch, da über die Güterzugkurve am Nordbahnhof die Gleisanlagen der Gäubahn auch weiterhin mit den S-Bahn-Gleisen nach Feuerbach verbunden sind. Darüber hinaus bietet es sich an, die S-Bahn-Gleise vom Kopfbahnhof Richtung Nordbahnhof ebenfalls beizubehalten, wie schon 2019 vom VCD vorgeschlagen⁷. Bei den Fahrgastanlagen ist auch davon auszugehen, dass eine Verbindung für die Fahrgäste vom Hauptbahnhof (oben) zum neuen S21-Hauptbahnhof bestehen wird, da diese Verbindung bekanntlich 2026 während des von der DB beabsichtigten Parallelbetriebes benötigt wird.

Im Erläuterungsbericht werden diese Varianten auch deshalb ausgeschieden, weil sie mit „Einschränkungen der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Landeshauptstadt Stuttgart“ verbunden seien. Dieses Argument ist nicht stichhaltig, da das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) nach einer Novellierung Ende 2023 im § 23 klarstellt, dass der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks, das eine Eisenbahnbetriebsanlage ist oder auf dem sich eine solche befindet, im überragenden öffentlichen Interesse liegt und der Sicherung sowie Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen einer kurz-, mittel- oder langfristig prognostizierbaren Nutzung dient. **Es gibt keine Einschränkung des Städtebaus, da es nach derzeitigem Rechtsstand keine Entwidmung und keinen Städtebau geben wird. Hier ist der Erläuterungsbericht ebenfalls faktisch falsch und der Antrag fehlerhaft.**

Der Gesetzgeber bringt mit § 23 AEG zum Ausdruck, dass Schieneninfrastruktur wertvoll ist. Ihr Bestand und ihre Entwicklungsmöglichkeiten sind aus ökonomischen und ökologischen Gründen zu erhalten, da ein späterer Neubau entweder unmöglich oder nahezu unbezahlbar ist. Deshalb knüpft der Gesetzgeber die Freistellung an strenge Voraussetzungen. Diese liegen nicht vor und sind auch nicht in einem Bebauungsinteresse zu sehen, das die Stadt Stuttgart auf der gesamten rund 100 ha

⁵ https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-040-V01/2-040-V01.html

⁶ https://de.wikipedia.org/wiki/Tunnel_Offenburg

⁷ https://bw.vcd.org/fileadmin/user_upload/BW/Infothek/Publikationen/OEffentlicher_Verkehr/20190204_VCD_OEPNV-Forum_StuttgarterInfrastruktur_ml.pdf, Seite 15

großen Fläche in völlig uneingeschränktem Umfang für sich in Anspruch nehmen will. Die Stadt Stuttgart übersieht oder will nicht wahrhaben, dass der Erhalt von wenigen Zulaufgleisen samt kleinem Kopfbahnhof auf einer Teilfläche des Bahngeländes weiterhin großen Spielraum für schienenfremde bauliche Entwicklungen bietet.

Als Alternative zum Pfaffensteigtunnel ist somit diese Variante ernsthaft zu untersuchen. Insbesondere wäre eine vergleichende Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses angebracht (Kosten der Sanierung der Panoramabahn mit Teilerhalt Kopfbahnhof versus Neubau des Pfaffensteigtunnels).

Ob mit dem Pfaffensteigtunnel wirklich die Gleisanlagen in Stuttgart Hauptbahnhof (oben) in vielen Jahren vollständig aufgegeben werden können, ist derzeit nicht absehbar, da es an einer langfristig prognostizierten Verkehrsnachfrage für die Region Stuttgart fehlt, die den Nachweis erbringt, dass auch zukünftig keine oberirdischen Gleisanlagen mehr benötigt werden, was Voraussetzung für eine Entwidmung wäre. Denn der Tiefbahnhof ist auch nach Aussagen der DB grundsätzlich nicht erweiterbar. Daher können die Bahnflächen vor dem Vorliegen eines solchen Nachweises nicht für den Wohnungsbau genutzt werden.

A2. Vorteile einer Anbindung über Panoramabahn (Beibehaltung oberirdischer Gleise, mit Kehrtunnel oder Ergänzungsbahnhof)

Eine Führung der Gäubahn über die Panoramabahn zum Hauptbahnhof hat gegenüber der Antragsstrasse über den Pfaffensteigtunnel folgende Vorteile:

- Die Strecke ist kürzer und hat einen geringeren Tunnelanteil und damit eine bessere Sicherheit und einen geringeren Energieverbrauch.
- Die Panoramabahn kann damit als Ausweichstrecke für die S-Bahn bei Sperrung der Stammstrecke zwischen Stuttgart Hbf und Vaihingen genutzt werden, was bei der Antragsstrasse aus Brandschutzgründen nicht möglich ist.
- Eine Ertüchtigung der Panoramabahn muss ohnehin erfolgen, um Planungen des VRS für eine tangentielle Bahnverbindung umzusetzen. Die Lösung ist wesentlich kostengünstiger und erfordert keine Unterbrechung für mindestens sechseinhalb Jahre. Dafür muss eine vergleichende Kostenrechnung aufgemacht werden, bei der die Kosten für Planung und Bau des Pfaffensteigtunnels den Kosten für Sanierung und Erhalt der Panoramastrecke gegenübergestellt werden.
- Bei der Variante Kehrtunnel ist die Durchbindung zur Remsbahn (IC Zürich – Stuttgart – Nürnberg) kompatibel mit dem im Regionalfahrplan der NVBW angestrebten kapazitätsschonenden Fahrplankonzept für den Tiefbahnhof⁸ („innen - innen“ und „außen – außen“).
- Eine Führung über die Panoramabahn führt zu keiner zusätzlichen Verkehrsbelastung und zu keinen Trassenkonflikten im Fildertunnel und vermeidet damit einen neuen Engpass.

⁸ <https://regionalverkehr-projekt-stuttgart-ulm.de/download/Regional-Fahrplan-Inbetriebnahme-Stuttgart-21-11-10-2022.pdf>

A3. Bewertung der Antragstrasse gegenüber anderen Trassenvarianten über den Flughafen

Vorfestlegung auf Variante Pfaffensteigtunnel und Schaffung von Fakten beim Bau des Fildertunnels

Kostengünstigere bzw. kürzere und leistungsfähigere Varianten, z. B. eine autobahnparallele Führung (z.B. Vorschlag von Walter Bauer) oder eine direkte Verbindung zum Fildertunnel (z. B. Vorschlag von Pro Bahn einer „Möhringer Spange“) wurden bei der Abwägung frühzeitig ausgeschlossen. Diese Varianten waren bereits Gegenstand des Filderdialogs und wurden wegen höherer Kosten gegenüber der damals verfolgten Variante über die Filder-S-Bahn (PFA1.3b), die angeblich noch genug Kapazitätsreserven aufwies, ausgeschlossen. Beim Bau des Fildertunnels wurde daraufhin versäumt, vorsorglich Maßnahmen für einen Anschluss einer Gäubahnanbindung zu ergreifen, so dass nun die Auswahl nicht mehr ergebnisoffen erfolgt, denn durch Vorfestlegung auf die Vorzugsvariante wurden Maßnahmen versäumt, die einen Anschluss an den Fildertunnel ohne jahrelange Sperrung ermöglicht hätten. Jetzt wird mit der Notwendigkeit von jahrelangen Sperrungen gegen diese Varianten argumentiert. Weiterhin machbar bleibt eine Autobahnparallele Trasse mit Anbindung an die Station Flughafen Fernbahnhof (z. B. Variante Walter Bauer, Abschnitt 3.5.2)

Diese Variante könnte auch als oberirdische Variante mit aufgeständerter Trasse auf dem Mittelstreifen der Autobahn bzw. als Trasse mit teilweiser Inanspruchnahme der überdimensionierten und zum Teil sogar ungenutzten Flächen an der A8 realisiert werden, siehe Bild 1.



Bild 1: Blick auf die A8 in Richtung Osten von der Brücke zwischen Möhringen und Oberaichen

Sie wäre kostengünstiger und würde keine zusätzlichen Flächen verbrauchen und lange Tunnelabschnitte vermeiden. Eine solche Mehrfachnutzung von Verkehrsfläche würde den angestrebten zukunftsweisenden Charakter der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart unterstreichen.

Das wurde aber gar nicht untersucht. Dies gilt auch für die Flügelvariante ohne Mitnutzung der Bestandsstrecke (3.5.2). Damit könnte die Fahrzeit zwischen Böblingen und Stuttgart noch weiter reduziert werden (auf ca. 12 Minuten) und diese Variante wäre damit für die überwiegende Mehrzahl der

Fahrgäste wesentlich attraktiver als der umwegige Pfaffensteigtunnel mit einem Zwangshalt am Flughafen.

Wir fordern einen fairen, unvoreingenommenen Vergleich der Varianten; einen Vergleich, der bei den Varianten die gleiche Bereitschaft zur Lösung von Herausforderungen erkennen lässt wie bei anderen Herausforderungen des Projekts und der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart.

Während der Flächenverbrauch beim Neubau von Straßeninfrastruktur offenbar weitgehend hingenommen wird (s. Foto oben), legt man beim Schienenverkehr offenbar weit strengere Regeln an, die dann zu (unnötig) hohen Kosten führen.

Nachteile des Pfaffensteigtunnels gegenüber alter Planung in PFA 1.3b:

Die ursprüngliche Lösung (PFA 1.3b) sah am Flughafen ein zusätzliches Gleis mit einer zusätzlichen Bahnsteigkante vor. Bei der jetzt beantragten Lösung müssen die Züge der Gäubahn am gleichen Bahnsteig wie die Züge von/nach Ulm und Tübingen halten und es entstehen Trassenkonflikte und ein Kapazitätsengpass am Flughafenbahnhof.

Die Möglichkeit einer Südumgehung des Knotens Stuttgart für eine Regionalzug-Verbindung oder für eine tangentielle S-Bahnverbindung zwischen den Räumen Sindelfingen/Böblingen und dem Neckartal, die ursprünglich vom Verband Region Stuttgart als wichtiges Element der neuen „Verkehrsdreh-scheibe“ am Flughafen gefordert wurde (siehe dazu Aufsatz des Verbandsvorsitzenden Thomas Bopp in der Projektzeitschrift Bezug⁴ und weitere Veröffentlichungen des VRS⁵) verschwindet nun. Nach der Einigung der Projektpartner auf die Variante „Drittes Gleis“ wurde von Bopp die Option für eine Verlängerung der S-Bahn über die Neubaustrecke ins Neckartal hervorgehoben und die Region hat Maßnahmen zur Vorbereitung eines S-Bahn-Anschluss an die NBS als Erweiterungsmöglichkeit bei PFA 1.3b bereits mit 5 Mio. € finanziert. Mit der beantragten Lösung wurde diese Möglichkeit jetzt ohne weitere Diskussion ausgeschlossen.

Im Pfaffensteigtunnel fehlt eine Überleitverbindung. Ein defektes Fahrzeug z. B. in der Station Flughafen Messe oder im Tunnel kann deshalb nicht überholt werden und ein Ausweichen ist nur über Böblingen und Renningen möglich. Auch eine Wende von Verstärkerzügen aus Stuttgart an Messetagen ist deshalb nicht möglich. Der Tunnel hat ein Wannprofil (Erläuterungsbericht, Abschnitt 5.2.1), was ein Sicherheitsrisiko darstellt, weil ein Zug bei einer Panne nicht von selbst aus dem Tunnel rollen kann. Im Fall eines Brandes mit Ausfall des Antriebs könnte das katastrophale Folgen haben, denn die Fahrgäste müssen dann u. U. in einem verrauchten Tunnel aussteigen und zu den Notausgängen gelangen. Anders als im Erläuterungsbericht beschrieben, entsprechen die vorgesehenen Sicherheitsvorkehrungen allerdings nur den üblichen Normen, denn für jeden neuen Bahntunnel ist nach den TSI-Spezifikationen in der EU-Verordnung 1303/2024 Abschnitt 4.2.1.5.2⁶ folgendes festgelegt:

„Um vom Zug in den sicheren Bereich zu gelangen, ist eine der folgenden Lösungen zu wählen: (1) Horizontale und/oder vertikale Notausgänge ins Freie. Solche Notausgänge müssen mindestens alle 1 000 m vorhanden sein. (2) Querschläge zwischen benachbarten separaten Tunnelröhren, die es ermöglichen, die angrenzende Tunnelröhre als sicheren Bereich zu verwenden. Querschläge müssen mindestens alle 500 m vorhanden sein.“

Es wird beim beantragten Tunnel also nur eine Lösung (hier: Lösung 2) gewählt, die bei jedem neuen Bahntunnel angewendet werden muss und besondere Sicherheitsmaßnahmen, mit denen dem erhöhten Risiko bei wannenförmigen Tunnelprofilen begegnet werden könnte, fehlen.

Bei Stammstreckensperrung keine Nutzung durch S-Bahn möglich (Notfallkonzept)

Im Erläuterungsbericht wird darauf hingewiesen, dass „bei Störungen auf der S-Bahn-Stammstrecke die Möglichkeit besteht, dass die S-Bahn-Passagiere in Stuttgart bzw. in Böblingen / Stuttgart Flughafen auf einen Regionalzug umsteigen.“ Diese sind aber u. U. bereits voll besetzt (z. B. in der HVZ) und können keinesfalls die vielen Passagiere der S-Bahnzüge aufnehmen, die in kurzen Abständen im Hauptbahnhof enden. Der Tunnel darf wegen seiner Länge und der zu niedrigen Brandschutzklasse der S-Bahnfahrzeuge von diesen nicht befahren werden.

Forderung: Durchführung eines Variantenvergleichs mit Nutzen-Kosten-Verhältnis für

- a) Gäubahn-Trassenführung über Panoramabahn mit Hauptbahnhof (oben) versus
- b) Pfaffensteigtunnel

B. Falsche Priorisierung der Planfeststellungsabschnitt verhindert Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme „ABS/NBS Stuttgart -Singen -Grenze D/CH“

Für die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme „ABS/NBS Stuttgart -Singen -Grenze D/CH“ ist der Südabschnitt entscheidend. Dessen Planung und Realisierung verzögert die Vorhabenträgerin durch die Priorisierung des Pfaffensteigtunnels. Damit entsteht dem Güterverkehr ein schwerer Schaden.

Begründung:

Die Gesamtmaßnahme ABS/NBS Stuttgart -Singen -Grenze D/CH nach der Variante „Planfall 40b“ besteht aus einem Nord- und einen Südabschnitt. Der Nutzen resultiert zu 45% aus dem Nutzen für den Güterverkehr. Für den Güterverkehr hat der Pfaffensteigtunnel aber gar keinen Nutzen. Der Nutzen für den Güterverkehr entsteht vielmehr erst aus der Realisierung des Südabschnittes.

Betrachtet man die Gesamtmaßnahme und die bisher dazu veröffentlichten Zeitpläne, so zeigt sich, dass der Güterverkehrsteil erst nach 2040 fertiggestellt werden soll:

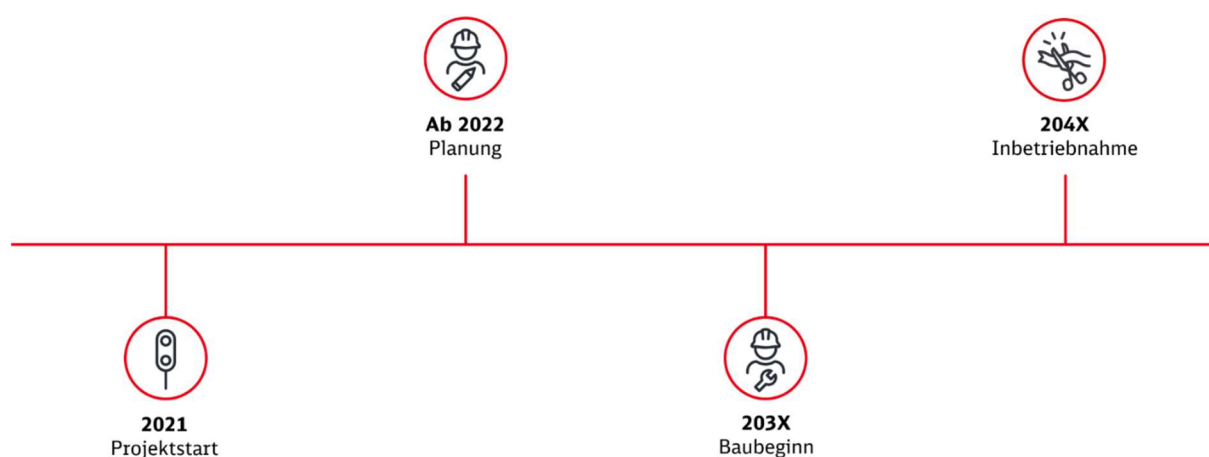


Bild 2: DB AG⁹

⁹ <https://www.gaeubahn.de/abschnitt-sued>

Damit fällt aber die Wirtschaftlichkeitsrechnung in sich zusammen: Die Kalkulation der Gesamtmaßnahme „ABS/NBS Stuttgart -Singen -Grenze D/CH“ gemäß Planfall 40b unterstellt bei einem Projektstart 2020 7 Jahre Planung und 6 Jahre Bauzeit, d.h. eine Realisierung der Gesamtmaßnahme bis 2033/34. Nur unter diesen Voraussetzungen ergibt sich ein positives NKV von 1,2. Werden die Maßnahmen des Südabschnittes – wie derzeit seitens der Antragstellerin geplant - erst nach 2040 in Betrieb gehen, verlängert sich die Bauzeit, für die Zinsen anfallen, aber kein Nutzen entsteht. Ohne die Realisierung des Südabschnittes fehlt der Nutzen aus dem Güterverkehr vollständig und auch aus dem Personenverkehr zu einem erheblichen Teil, werden doch in diesem Abschnitt 7,5 der 16 Minuten Fahrzeitverkürzung zwischen Stuttgart und Tuttlingen realisiert. Der Nutzen fällt entsprechend später an und wird dann stärker abdiskontiert und sinkt somit. Damit ist – auch ohne Baukostenerhöhungen – keine Wirtschaftlichkeit der Maßnahme „ABS/NBS Stuttgart -Singen -Grenze D/CH“ gemäß Planfall 40b gegeben.

Dem güterzugtauglichen Ausbau der Strecke (Profilenerweiterung insbes. der Tunnel auf P/C400) kommt im grenzüberschreitenden Güterverkehr eine besondere Bedeutung bei als Ausweichstrecke für Sperrungen der Rheintalbahn, wie aktuell Ende August 2024 durch die Sperrung in Baden-Baden ersichtlich ist. Die Gäubahn scheidet bislang für die Umleitung von Container-Zügen mit dem Profil P/C 400 aus. Deshalb gab es aus der Erkenntnis der ungeplanten „Rastatt-Sperre“ im Jahr 2017 eine gemeinsame Absichtserklärung¹⁰ zwischen der Schweiz und Deutschland zum Ausbau der Gäubahn im Hinblick auf ihre Funktion als Ausweichstrecke zur Rheintalbahn für Züge mit großprofiligen Behältern. Zitat: *„für die Achse Stuttgart – Zürich: 4. Zuglänge / grossprofilige Behälter Beide Seiten streben für die Achse Stuttgart – Zürich betreffend internationalen Schienengüterverkehr eine Leistungssteigerung an, damit auch auf dieser Achse Güterzüge mit höherer Zuglänge und grossprofiligen Behältern (P/C 400) geführt werden können. Beide Seiten teilen die Auffassung, dass mit der angestrebten Leistungssteigerung sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland diese Achse die Funktion einer vollwertigen Umleitungsstrecke bei geplanten oder ungeplanten Unterbrechungen übernehmen und als Alternativstrecke bei Verkehrsüberlastungen dienen kann.*

Zeitweise Sperrungen der Rheintalbahn sind in den nächsten Jahren immer wieder zu erwarten (z.B. 2027 für 2 Monate) – entsprechend wichtig wäre eine frühzeitige Umsetzung dieser Maßnahmen. Die Güterverkehrsunternehmen sprechen sich regelmäßig für die Profilerweiterung als dringende Maßnahme aus.

Die Antragstellerin verhindert durch die einseitige Priorisierung des Pfaffensteigtunnels und der Abstufung der Priorität für den güterzugrelevanten Ausbau der Gäubahn auf dem Südabschnitt somit die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes.

Forderung: Die Planfeststellungsbehörde erteilt die Zustimmung zum Pfaffensteigtunnel allenfalls nur unter der Auflage, dass die Planungen für den Südabschnitt so beschleunigt werden, dass die Umsetzung des Gäubahn-Ausbaus Süd spätestens 2034 möglich ist, d.h. die Planfeststellungsunterlagen für den Südabschnitt müssen bis spätestens 31.12.2026 eingereicht werden.

¹⁰ <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/57051.pdf>

C. Pfaffensteigtunnel und Deutschland-Takt: Pfaffensteigtunnel wird nicht vorrangig benötigt

Der Pfaffensteigtunnel ist im Rahmen des Deutschland-Taktes nur nach Realisierung des Stuttgarter Nordtunnels sinnvoll. Für diesen Tunnel sind die Planungen überhaupt noch nicht begonnen worden, eine Realisierung ist erst nach 2040 zu erwarten. Somit ist eine Planfeststellung und Realisierung des Pfaffensteigtunnels jetzt unwirtschaftlich.

Begründung:

Der Bau des Pfaffensteigtunnels wird mit dem Deutschland-Takt (D-Takt) begründet, nur so könnten die Anschlüsse und damit die weiterführenden Fahrzeitverkürzungen erzielt werden (Erläuterungsbericht Seite 7f).

Allerdings unterstellt der D-Takt in Stuttgart eine wesentliche Infrastrukturergänzung, den Nordtunnel im Verlauf der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart. Dieser Tunnel ermöglicht eine Fahrzeitverkürzung zwischen Mannheim und Stuttgart und führt damit zu anderen Abfahrtszeiten in Stuttgart, die wiederum für den Pfaffensteigtunnel im Rahmen des 3. Gutachterentwurfs entscheidend sind. Ohne den Bau des Nordtunnels führt der Bau des Pfaffensteigtunnels **nicht** zu den gewünschten Anschlüssen und erzielt dann auch **kein positives Nutzen/Kosten-Verhältnis**. Allerdings gibt es zum Nordtunnel bislang keinerlei Planungen, ein Planfeststellungsverfahren ist noch nicht begonnen. Somit ist auch eine Fertigstellung derzeit überhaupt nicht absehbar. Ohne Nordtunnel ist der Pfaffensteigtunnel allerdings eine Investitionsruine, da der Nutzen für den Deutschlandtakt nicht gegeben ist. Insofern müsste für eine Weiterverfolgung der Planungen des Pfaffensteigtunnels zuerst für den Nordtunnel die Planfeststellung begonnen werden und eine Finanzierungsperspektive aufgezeigt werden.

Dies sieht man deutlich im Vergleich des 2. mit dem 3. Gutachterentwurf zum D-Takt:

Ohne Nordtunnel erreichen beim zweiten Gutachterentwurf die ICE-Züge von Mannheim den Stuttgarter Hauptbahnhof zur Minute 38 (Abfahrt nach Mannheim Minute 22). Die Züge der Gäubahn fahren zur Minute 46 ab (Ankunft Minute 13).

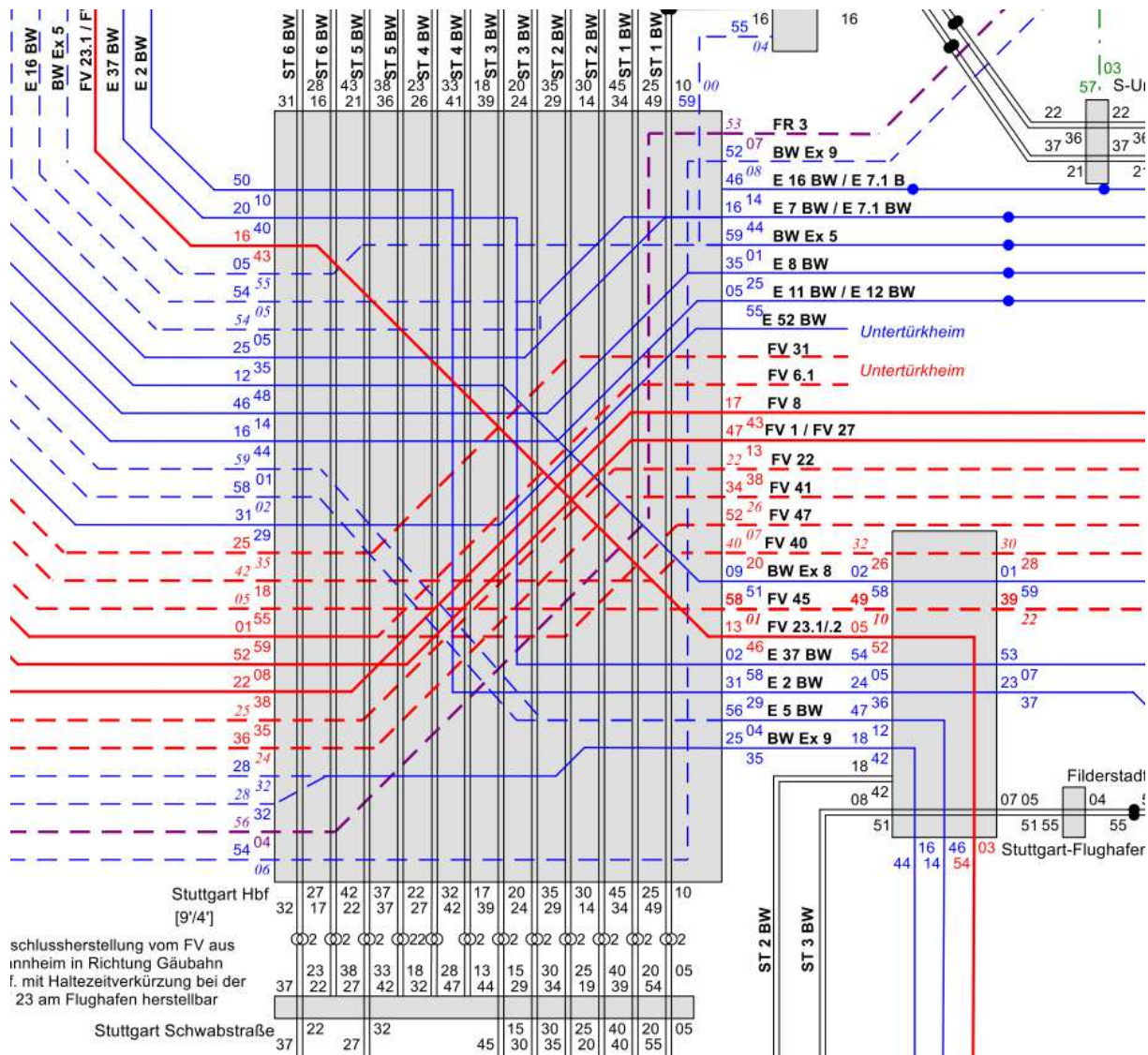


Bild 3: Netzgrafik 2. Gutachterentwurf Deutschland-Takt, Ausschnitt Stuttgart (SMA, Stand 7.5.2019)

Beim dritten Gutachterentwurf mit Nordtunnel verändert sich die Ankunft auf die Minute 33 (Abfahrt nach Mannheim Minute 27). Mit dem Pfaffensteigtunnel und den weiteren Ausbauten auf der Gäubahn liegt die Ankunft der Gäubahnzüge zur Minute 19, die Abfahrt zur Minute 41.

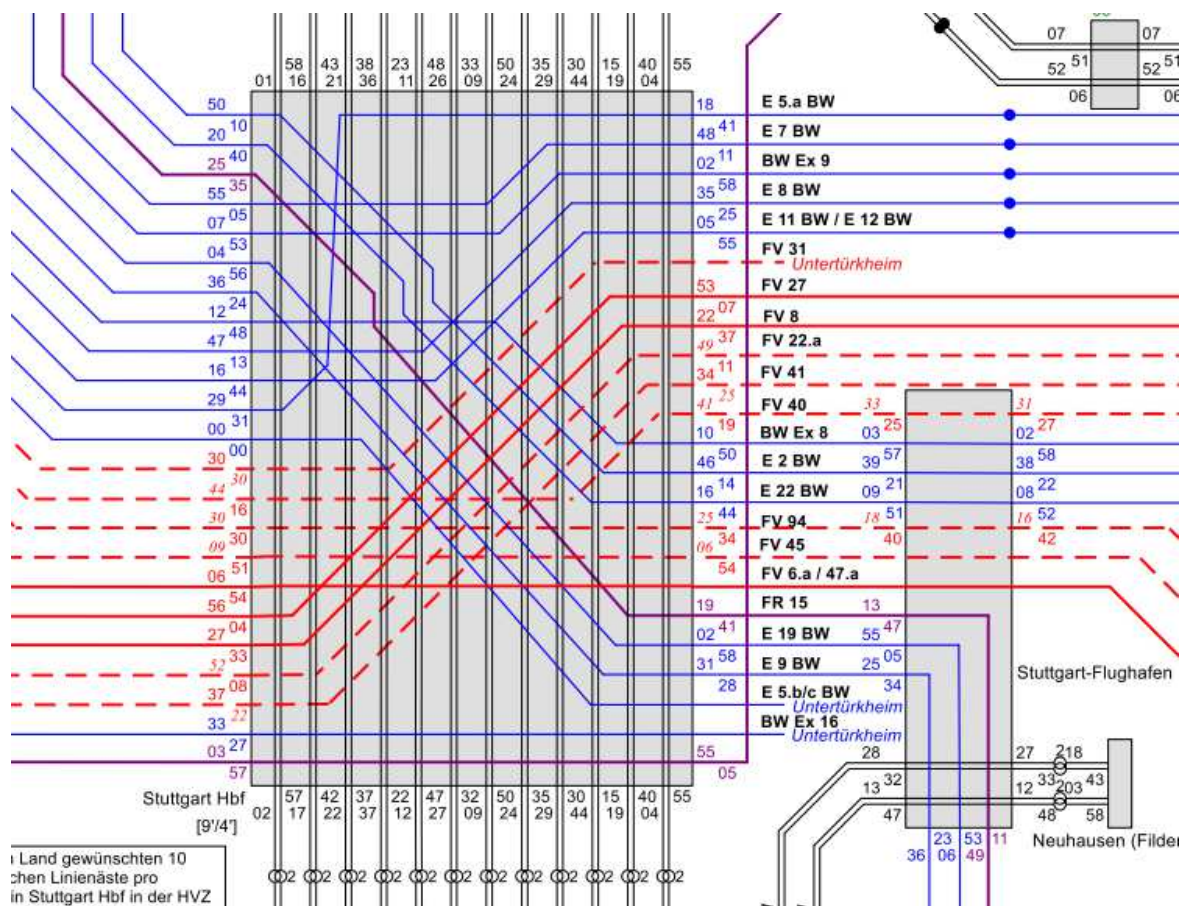


Bild 4: Netzgrafik 3. Gutachterentwurf Deutschland-Takt, Ausschnitt Stuttgart (SMA, Stand 30.06.2020)

Deutlich wird, dass die Fahrzeiten der Gäubahn mit Pfaffensteigtunnel nur zum D-Takt mit Nordtunnel passen. Ohne Nordtunnel wird hingegen bei einer Ankunft in Stuttgart zur Minute 38 von Mannheim der Gäubahn-Zug zur Abfahrtsminute 41 verpasst. Entsprechend in der Gegenrichtung Ankunft des Gäubahn-Zuges Minute 19, Abfahrt ICE nach Mannheim zur Minute 22.

Die heutigen IC-Züge der Gäubahn erreichen den Hauptbahnhof (oben) im heutigen Fahrplan über die Gäubahn-Panoramastrecke zur Minute 32/42 und haben damit Anschluss an die ICE-Züge zur Minute 51 und hätten damit auch bei einer Beibehaltung von Teilen des Kopfbahnhofs weiterhin Anschluss an die Fernzüge zur Minute 52 im Tiefbahnhof (2. Gutachterentwurf vor Fertigstellung Nordtunnel). Unter Berücksichtigung der geplanten Fahrzeitverkürzungen südlich von Böblingen gemäß Planfall 040b können diese Fahrzeitverkürzungen auch auf der Reisekette gewahrt werden.

Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland ist sehr angespannt. Gemäß dem Netzstandsbericht der DB InfraGO besteht ein Instandhaltungsrückstand von 92 Mrd. €¹¹. Für Neubaumaßnahmen für den Deutschland-Takt sind weitere ca. 140 Mrd. € notwendig. Aktuell (Bundeshaushalt 2024) werden 1,7 Mrd. € für Neubaumaßnahmen bereitgestellt, im Haushaltsentwurf 2025 werden 2,5 Mrd. € nur durch die Nutzung von größeren Ausgaberesten aus dem Vorjahr erreicht. Damit der Beginn neuer größerer Maßnahmen, insbesondere solcher mit nur geringer Wirtschaftlichkeit, sehr fragwürdig.

¹¹ <https://www.dbinfrago.com/web/unternehmen/zielbild-infrastruktur/InfraGO-Zustandsbericht-12636112>

D. Fehlende Berücksichtigung des Einsatzes von Neigetechnik-Zügen

Durch den Verzicht auf die Neigetechnik werden überproportional hohe Investitionskosten erforderlich

Begründung:

Auf Seite 7 des Erläuterungsberichtes wird auf den Vertrag von Lugano verwiesen. Richtig ist, dass im Vertrag von Lugano¹² 1996 das Ziel einer Fahrzeitverkürzung zwischen Stuttgart und Zürich auf 2 ¼ Stunden festgehalten wurde. Zitat: „Die Reisezeit soll auf diesen Achsen durch Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik und gleichzeitigen punktförmigen Linienverbesserungen zwischen Stuttgart und Zürich auf 2¼ Stunden und zwischen München und Zürich auf 3¼ Stunden verkürzt werden, bei angemessener Frequenz der Züge“. Im Jahr 1996 lag die kürzeste Fahrzeit zwischen Stuttgart und Zürich bei 3 h 2 Minuten, zwischen München und Zürich bei 4h 8 Minuten. Durch den Einsatz von Neigetechnik-Zügen wurde die Fahrzeit Stuttgart – Zürich auf 2 h 45 Minuten, die Fahrzeit München – Zürich auf 3 h 33 Minuten verkürzt. Während auf der Strecke München-Zürich die Neigezüge erst vor wenigen Jahren neu eingerichtet wurden, endete der Neigetechnikeinsatz auf der Gäubahn, und heute benötigen die Züge zwischen Stuttgart und Zürich wieder mit 2 h 58 Minuten fast so lange wie 1996.

Der Nachfolgevertrag aus dem Jahr 2021 legt hingegen keine konkreten Ziele und Fahrzeiten fest und löst gemäß Artikel 5 Abs. 1 die Vereinbarung von Lugano aus dem Jahr 1996 ab. Insofern ist der Erläuterungsbericht an dieser Stelle falsch. Der Vertrag wurde nicht ergänzt, sondern abgelöst.

Im Deutschlandtakt (3. Gutachterentwurf, 30.06.2020) sind mehrere Linien für den Betrieb mit Neigetechnikzügen vorgesehen, so München – Zürich und Kiel – Köln – Würzburg – Wien. Bayern schreibt aktuell neue Neigetechnik-Fahrzeuge aus¹³. In der Bundestagsdrucksache 19/17210 vom 14.02.2020 antwortet die Bundesregierung auf die Frage nach dem Einsatz von Neigetechnikzügen auf der Strecke Stuttgart – Zürich: „Das Land Baden-Württemberg hat sich dazu verpflichtet, Neigetechnikzüge einzusetzen.“ Insofern verwundert, dass auf der Strecke ein nur konventioneller Ausbau erfolgen soll und die schon bestehende Ertüchtigung der Strecke für Neigetechnikzüge ungenutzt bleiben soll. Dabei könnte eine Kombination aus geringfügigem Streckenausbau und Neigetechnik durchaus sinnvoll sein, wie ein Fahrzeitvergleich zeigt:

| Fahrzeitvergleich | 1999 | 2024 | Bezugsfall | Planfall PRINS 40b) | D-Takt (3. Gutachterentwurf) |
|------------------------|------|------|------------|---------------------|------------------------------|
| Stuttgart – Horb | 40 | 45 | 44,5 | 36 | 37 |
| Stuttgart – Rottweil | 66 | 74 | 79 | 63 | 60 |
| Stuttgart – Tuttlingen | 84 | 92 | 96 | 80 | 79 |

Damit wird deutlich, dass durch den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen schon 1999 der größte Teil der Fahrzeitverkürzungen umgesetzt werden konnten, die zwischen Stuttgart und Horb bzw. Tuttlingen im Rahmen des Gäubahnausbaus zukünftig vorgesehen sind. Der teure Pfaffensteigtunnel zur

¹² <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2000/280/de>

¹³ <https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/BEG-startet-Vergabeverfahren-fuer-Regionalverkehr-mit-innovativen-Neigetechnikzuegen-im-Allgaeu>

Verkürzung der Fahrzeit zwischen Stuttgart und Böblingen (44% der Gesamtkosten des Gäubahnausbau, aber nur maximal 6 Minuten Fahrzeitverkürzung¹⁴ oder 37% der Fahrzeitverkürzung der Gesamtstrecke¹⁵) ist somit nicht zwingend notwendig, vielmehr könnte die Fahrzeitverkürzung durch eine Kombination von Neigetechnik und Streckenausbau wirtschaftlicher erreicht werden. Dies wurde auch schon im Gutachten des Landes Baden-Württemberg nachgewiesen¹⁶. Stand 2016 wurden Investitionskosten von 285 Mio. € für eine Fahrzeitverkürzung von 19 Minuten beim Einsatz von Neigetechnikzügen ermittelt. Ohne Neigetechnik weist das Gutachten einen Mittelbedarf von rund 1 Mrd. € für den gleichen Nutzen aus. Tatsächlich zeigt die Ausbaumaßnahme gemäß Planfall 40b ohne den Einsatz von Neigetechnik nun einen Aufwand von rund 2 Mrd. € auf (bei ungefähr vergleichbarem Kostenstand).

Gerade im Hinblick auf die aktuelle Fahrzeugausschreibung in Bayern könnte sich ein ausreichend großer Fahrzeugpool für Neigetechnikzüge auch für den Regionalverkehr im Zulauf auf Stuttgart ergeben, so dass die Fahrzeitverkürzung nicht nur im Fern- sondern auch im Regionalverkehr spürbar wird.

E. Prognostizierte Fahrgastzuwächse durch den Pfaffensteigtunnel zweifelhaft

Die Studie VWI/Intraplan 2021 ist für den Pfaffensteigtunnel nicht geeignet und basiert bzgl. Messe- und Flugverkehr auf Daten vor Corona und ist diesbezüglich zusätzlich veraltet.

Begründung:

Das Ergebnis einer Studie von VWI/Intraplan (2021)¹⁷, dass durch die Gäubahnführung über den Flughafen 5.000 Fahrgäste zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden, bezieht sich auf die Realisierung des Planfeststellungsabschnitts 1.3b von Stuttgart 21 mit 3. Gleis für die Gäubahn an der S-Bahn Station Flughafen Terminal. Die Ergebnisse dieses Gutachten können nicht für den Pfaffensteigtunnel verwendet werden. So wird dort eine Verlagerung von 7.000 Fahrten weg vom Fernbahnhof hin zur Station 3. Gleis unterstellt. Außerdem sollen rund 3.600 Fahrten der S-Bahn aus der Innenstadt verlagert werden. Dies sollen Verbindungen sein, die mit Umstieg am 3. Gleis schneller werden. Dies tritt aber nur ein aufgrund der Annahme einer unmittelbaren Nachbarschaft von S-Bahn-Terminal und 3. Gleis. Beim Pfaffensteigtunnel hingegen sind die Wege vom Fernbahnhof Flughafen zur S-Bahn Station Terminal weit, so dass sich solche Verlagerungen nicht einstellen werden.

Hinsichtlich der Behauptungen, erst durch die Durchbindungen würden weitere Verbindungen aus dem Nordraum zum Flughafen ermöglicht werden, ist zu erwidern, dass das Land in seinem Fahrplan nach Inbetriebnahme Stuttgart 21 (aber ohne Gäubahn-Anbindung) sehr wohl eine Vielzahl von Direktverbindungen vorsieht¹⁸.

¹⁴ Für den gesamten Gäubahnausbau Nord, der weitere Maßnahmen als nur den Pfaffensteigtunnel enthält, wird eine Fahrzeitverkürzung von 6 Minuten gegenüber heute (Kopfbahnhof) und PFA 1.3 erzielt (Seite 17 des Erläuterungsberichtes)

¹⁵ Bezogen auf die Ergebnisse aus PRINS 40b, 6 von 16 Minuten.

¹⁶ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Gaeubahn_Studie-Schlussbericht_160909.pdf

¹⁷ https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Stuttgart/Abteilung_2/Referat_24/Document-Libraries/Planfeststellungsverfahren/S21_PFA_1_3b_Gaeubahn_EOET/24_PfV_S21_1_3_Gaeubahn_24_GA_IntraplanGaeubahnbindung.pdf

¹⁸ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/mehr-regionale-bahnverbindungen-nach-start-von-stuttgart-21/>

Hinsichtlich der Ausführungen zum Flugverkehr und Messeverkehr in o. g. Gutachten ist anzumerken, dass die Datengrundlagen gemäß den zitierten Quellen aus den Jahren bis 2014/2015 beruhen und damit die Auswirkungen von Corona auf den Flug- und Messeverkehr nicht berücksichtigen. Gegenüber dem Hochpunkt der Fluggastnachfrage im Jahr 2019 (12,7 Mio. Fluggäste) liegen die Zahlen für 2023 um 34% niedriger¹⁹. Gleichzeitig hat sich auch die Nutzerstruktur deutlich verändert, der Anteil des Geschäftsverkehrs hat deutlich abgenommen (Videokonferenzen). Der volkswirtschaftliche Nutzen einer Flughafenanbindung hat sich dadurch auch geändert. Zumal aus Klimaschutzgründen der Flugverkehr eher reduziert werden sollte.

Es ist wenig plausibel, dass der Flughafen als Ziel für die Fahrgäste der Gäubahn eine sehr hohe Bedeutung hat, denn schon heute wäre es möglich, den schnellen IC in Stuttgart-Vaihingen halten zu lassen, um einen schnellen Umstieg zum Flughafen mittels der S-Bahn anzubieten. Dies wird aber nicht genutzt, obwohl inzwischen ein dafür geeigneter Bahnsteig zur Verfügung steht.

Weiter ist zu beachten, dass der Verkehrszuwachs durch die direkte Flughafenanbindung kompensiert wird durch die Aufgabe der Verkehrsdrehscheibe S-Vaihingen mit Universitätscampus, Industriegebiet, Stadtbahn und Busanschlüssen nach Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels. In Stuttgart-Vaihingen gibt es alleine etwa 75.000 Arbeitsplätze (nur Großunternehmen), z. B.

- Regierungspräsidium Stuttgart, 2.000 Arbeitsplätze,
- Universität Stuttgart + DLR, 20.000 Arbeitsplätze/Studierende,
- Max-Planck-Institute (Stuttgart-Büsnau) + Fraunhofer-Institute, ca. 2.700 Arbeitsplätze,
- Hochschule der Medien, 5.000 Arbeitsplätze,
- Stuttgarter Engineering Park STEP (Österfeld), 5.000 Arbeitsplätze,
- Synergie Park, aktuell mehr als 30.000 Arbeitsplätze (zukünftig 40.000 Arbeitsplätze).

In der jahrelangen Interimszeit wird am Regionalbahnhof Vaihingen für diese Nutzer ein attraktiver Verkehrsknoten angeboten, mit dem neue Kunden gewonnen werden können. Nach Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels muss dieses Angebot wieder weitgehend zugunsten eines neuen Verkehrsknotens am Flughafen zurückgenommen werden (bis auf wenige Regionalzüge aus Rottweil). Dies hat Fahrgastverluste in Höhe von ca. 3.000 Fahrten pro Tag zur Folge, wie sich aus dem o. g. Gutachten ableiten lassen (Abbildung 8-2, Differenz Rohr-Vaihingen zu Vaihingen-Österfeld).

F. Zusätzlicher Energieverbrauch und zusätzliche Treibhausgas-Emissionen

Die wirtschaftliche Situation des Flughafens Stuttgart ist seit der Corona-Pandemie schwierig und auch im Jahr 2023 wurden wieder Verluste gemacht. Die Fluggastzahlen am Stuttgarter Flughafen erreichen nicht mehr das Niveau vor Corona. 2019 flogen dort 12,7 Mio. Passagiere ab, 2023 waren es nur noch 8,4 Mio. Passagiere. Insbesondere Inlandsflüge sind um mehr als die Hälfte zurückgegangen²⁰. Ende Oktober 2024 wird nun auch die letzte Transatlantikverbindung nach Atlanta/USA eingestellt²¹. Ursachen für den Rückgang seien laut Flughafen-Geschäftsführung die gestiegenen Gebühren. In Zukunft sind durch den Emissionshandel bei steigenden CO₂-Preisen noch höhere Abgaben zu erwarten, so dass die früheren Prognosen hoher Fluggastzuwächse mit hoher Wahrscheinlichkeit gar nicht eintreten werden. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob ein (vollständiger) Anschluss

¹⁹ https://www.statistik-bw.de/Verkehr/PersGueterverk/v5b06_lv.jsp

²⁰ <https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2024085>

²¹ <https://www.flughafen-stuttgart.de/newsroom/pressebereich/pressemitteilungen/2024/delta-air-lines-beendet-nonstopfluege-str-atlanta-verbinding-zukuenftig-via-paris-oder-amsterdam/>

des Schienenfernverkehrs an den Flughafen Stuttgart überhaupt noch sinnvoll und zeitgemäß ist. Die EU fordert einen derartigen Anschluss nur noch für Flughäfen mit mehr als 12 Mio. Passagieren²². Eine Perspektive für einen THG-Emissionsfreien Flugverkehr ist aufgrund der technischen und wirtschaftlichen Herausforderungen bei der Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen auf Grundlage von erneuerbaren Energien (sog. E-Fuels) in weite Ferne gerückt. Damit würde eine Ausweitung des Flugverkehrs auch den Klimaschutzbestrebungen des Landes widersprechen. Es ist auch zu befürchten, dass mit dem Anschluss der Gäubahn an den Flughafen Stuttgart für die Fahrgäste ein zusätzlicher Anreiz geschaffen wird, von der Bahn auf innerdeutsche bzw. - europäische Flugverbindungen, wie z. B. Stuttgart – Frankfurt oder Stuttgart – Paris zu wechseln, anstatt die schnellen Zugverbindungen mit ICE und TGV vom Stuttgarter Hauptbahnhof aus zu nutzen. Der Anschluss der Gäubahn ist also eher eine Stützungsmaßnahme der Luftverkehrswirtschaft und schadet dem Bahnverkehr. Wesentlich sinnvoller und klimafreundlicher wäre es daher, die enormen Baukosten für den Pfaffensteigtunnel (aktuell lt. FAZ 2,7 Mrd. €²³) in den Ausbau der schnellen Schienenverbindungen in Deutschland zu investieren.

Unvollständige Berücksichtigung der CO₂-Emissionen beim Tunnelbau.

Laut Gutachten von Vieregg/Rößler fallen beim Bau des Pfaffensteigtunnels CO₂-Emissionen von über 350.000 t an²⁴. Im Planfall 40b wurden hierfür pauschal CO₂-Kosten von 145 €/t angesetzt. Tatsächlich ist in Baden-Württemberg nach dem Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg²⁵ für aktuelle Maßnahmen gemäß der CO₂-Schattenpreis-Verordnung²⁶ ein Kostensatz von 250 €/t CO₂²⁷ anzusetzen. Eine Umrechnung auf den Pfaffensteigtunnel vermindert den Barwert des Nutzens nach der Methodik des BVWP nur um 4,5 Mio. €. Fraglich ist aber, ob mit dem pauschalen Ansatz „Neubaustrecke im Mittelgebirge“ hier nicht zu geringe Werte ermittelt werden, da im vorliegenden Fall die Strecke vollständig im Tunnel liegt, während bei der Einstufung „Neubaustrecke im Mittelgebirge“ nur ein durchschnittlicher Tunnelanteil unterstellt ist.

Zusätzliche Treibhausgas-Emissionen durch erhöhte Fahrwiderstände (200 km/h im Tunnel!).

Der Luftwiderstand im Tunnel ist bei 200 km/h gegenüber der Fahrt auf freier Strecke um etwa 20 % erhöht, was einem Mehrverbrauch an Strom zur Folge hat, vgl. Messung mit ICE3 im Katzenbergtunnel, siehe Bild 5:

²² https://germany.representation.ec.europa.eu/news/eu-kommission-begrusst-einigung-zu-transeuropaischem-verkehrsnetz-ten-v-2023-12-19_de

²³ FAZ vom 12.04.2024

²⁴ <https://www.bei-abriss-aufstand.de/wp-content/uploads/bericht-zusatzun110221.pdf>

²⁵ <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/jlr-KlimaSchGBW2023rahmen>

²⁶ <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/VB-BW-AD-GBI2023-7-101-3>

²⁷ <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen#klimakosten-von-treibhausgas-emissionen>

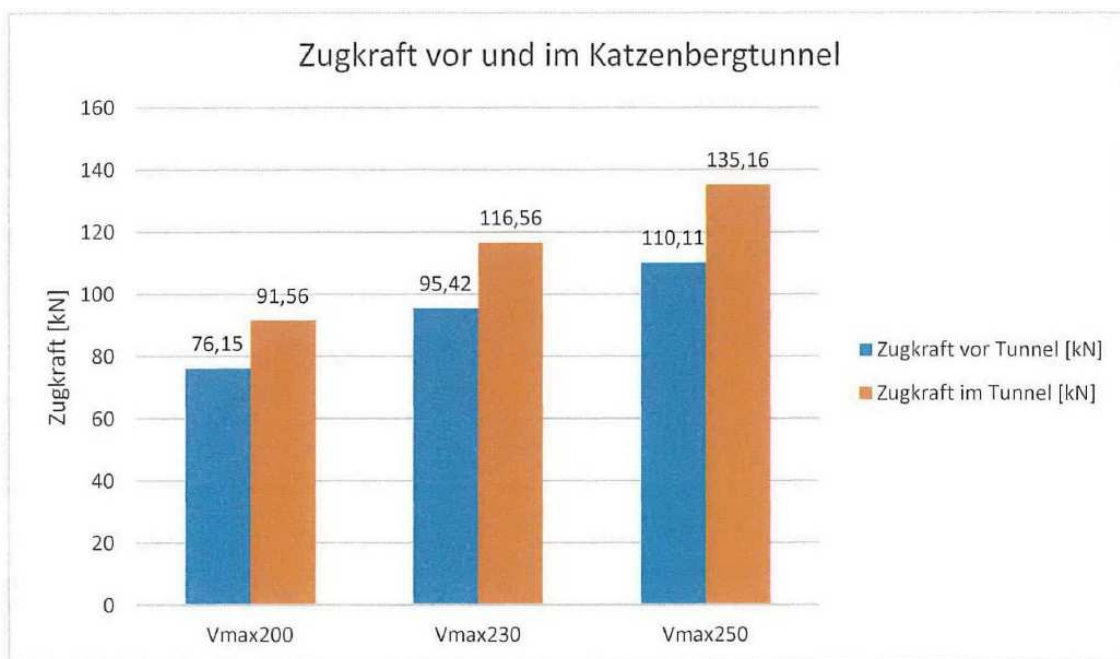


Bild 5: Fahrwiderstandsmessungen in Tunneln, Quelle: DB AG

Wegen des hohen Tunnelanteils (ca. 23 km von 28 km) der neuen Gäubahnführung und der gegenüber der alten Führung um ca. 2 km längeren Strecke sorgt dies für einen erheblichen Mehraufwand an Energie, was sowohl höhere Betriebskosten als auch zusätzliche Treibhausgas-Emissionen zur Folge hat.

Zusammenfassend fordern die Verbände:

1. Die Überprüfung dieses Planfeststellungsverfahrens mangels aus unserer Sicht nicht vorhandener Planrechtfertigung
2. Falls das Planfeststellungsverfahren aufrecht erhalten bleibt, einen vergleichende Nutzen-Kosten-Betrachtung des Pfaffensteigtunnels einerseits mit einer Beibehaltungslösung für den Hauptbahnhof (oben), wobei für den Verkehr außerhalb der Gäubahn der Inbetriebnahmefahrplan Stuttgart 21 des Landes Baden-Württemberg zugrunde gelegt wird. Dabei sind aktuelle Kostensätze für die Baukosten (sowohl Sanierung Panorama-bahn als auch Neubau Pfaffensteigtunnel) zugrunde zu legen.
3. Auflage, dass die Planungen für den Südabschnitt so beschleunigt werden, dass die Umsetzung des Gäubahn-Ausbaus Süd spätestens 2034 möglich ist, d.h. die Planfeststellungsunterlagen für den Südabschnitt müssen bis spätestens 31.12.2026 eingereicht werden.

Stuttgart, 06.09.2024

Dr. Wolfgang Staiger,
Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Landesverband Baden-Württemberg

Gero Treuner,
Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Bastian Greiner,
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg

Stefan Frey,
Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV)