



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, 15.09.2025

**Stellungnahme und Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben
ABS/NBS Stuttgart-Singen-Grenze D/CH, Abschnitt Nord PFA 2 - Abzweig Mönchsbrunnen
bis Haltepunkt Goldberg
(Geschäftszeichen: 591ppw/123-2025#009)**

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. Rechtliche Fragen

Für das Vorhaben Gäubahnausbau Nord wird als Planrechtfertigung im Erläuterungsbericht eine direkte Verknüpfung der Strecke Singen – Stuttgart (Gäubahn) mit dem Landesflughafen Stuttgart genannt (Abschnitt 2.1). Dieses Projektziel ist zwar grundsätzlich nachvollziehbar, dennoch erachten wir das vorliegende Planfeststellungsverfahren als nicht hinreichend gerechtfertigt. Wir halten die grundlegende Annahme der Kappung der Gäubahn während der Baumaßnahmen für den Pfaffensteigtunnel für falsch und kundenfeindlich.

Sie ist auch unzulässig. Grund ist die Bindung der Projektbeteiligten einschließlich Deutscher Bahn an

das Vertragswerk zum neuen Bahnknoten Stuttgart 21 (siehe untenstehenden Abschnitt „Exkurs“ zum rechtlichen Rahmen).

Zudem ist offen, ob die Klage der Deutschen Umwelthilfe vom 20.06.2023 gegen die Kappung der Gäubahn trotz Ablehnung in der ersten Instanz in der zweiten Instanz oder letztendlich vor dem Bundesverwaltungsgericht nicht doch noch erfolgreich sein wird. Auch nach unserer Ansicht ist eine mehrjährige Unterbrechung durch die geltenden Planfeststellungsbeschlüsse ebenso wenig gedeckt wie die Tatsache, dass ein Ersatz für die Kappung nicht innerhalb der Planfeststellungsbeschlüsse des Projektes Stuttgart 21 stattfindet. Dann lassen die geltenden Planfeststellungsbeschlüsse die ersatzlose Kappung nicht zu. Dies ist dann kein „Umbau“ mehr, wie ihn das Bundesverwaltungsgericht 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). Desweiteren 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 – auch nach der Neufassung des § 23 AEG – nicht möglich ist und damit auch ein Rückbau bzw. eine Stilllegung nicht genehmigt werden kann. Vor allem bei den Gleisen der Gäubahn ist es offensichtlich, dass für deren Weiternutzung nicht nur kurzzeitig, sondern für mehrere (mindestens sechs) Jahre ein Bedarf vorhanden und eine Kappung nicht möglich und nicht zulässig ist. Die Gleisverbindung zur Panoramabahn muss zwingend erhalten bleiben, da nur so der durchgehende Zugverkehr auf der Gäubahn Richtung Bodensee und Schweiz bis zur Fertigstellung des geplanten Pfaffensteigtunnels gewährleistet werden kann.

Exkurs:

Zum auch für die Projektträgerin Deutsche Bahn nach dem Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 geltenden rechtlichen Rahmen:

Es war und ist Geschäftsgrundlage für alle an der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart (Projekt Stuttgart 21) Beteiligten (Bund, Land, Stadt, Bahn), dass die Bahnverbindungen Stuttgarts von allen und in alle Richtungen verbessert, in keinem Fall aber verschlechtert werden, von kurzfristigen, nach Monaten zu bemessenden baubedingten Unterbrechungen abgesehen. Diese Grundlage (vgl. auch den Rechtsgedanken in § 60 Verwaltungsverfahrensgesetz) kann nicht aufgegeben werden, ohne eine Anpassung vorzunehmen – konkret: Erhalt bestehender Infrastruktur in Gestalt der Gäubahngleise, bis eine neue Gleisverbindung fertig gestellt ist.

Nur so kann die Projektträgerin Deutsche Bahn InfraGO (Gemeinwohlorientiert) AG als Projektbeteiligte des neuen Bahnknotens Stuttgart 21 ihrer im Vertragswerk dazu festgelegten Projektförderpflicht gerecht werden. Dazu gehören laut Finanzierungsvertrag als „Zentrale Grundlagen der Planungen im Banknoten. Stuttgart“ z. B. die „Verbesserung der Verkehrsanbindung im Personenfern- und Regionalverkehr“, und die „Steigerung der Attraktivität auf dem Verkehrsmarkt“; weiter die „Herstellung von Anschlussverbindungen zwischen und innerhalb von Fern- und Regionalverkehr“.

Unter 3.1 des Finanzierungsvertrags wird ausgeführt, „dass danach der Bahnbetrieb während der gesamten Baumaßnahmen erfolgen kann und die Leistungsfähigkeit des bestehenden Stuttgarter Hauptbahnhofs erhalten bleibt.“

Diese in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag festgelegten Vorgaben lassen eine sechs Jahre (oder länger) währende Unterbrechung einer wichtigen (TEN-)Verbindung zwischen Zürich, Singen und

Stuttgart-Hauptbahnhof nicht zu. Sie wäre vermeidbar. Das hat eine von der Deutschen Bahn selbst durchgeführte „Machbarkeitsprüfung Aufrechterhaltung Gäubahn“ von 2018 ergeben.

2. Finanzierung

Auch nach Aufnahme des Pfaffensteigtunnels in den Entwurf des Bundeshaushalts 2026 liegt immer noch keine Finanzierungsvereinbarung für den Bau des Pfaffensteigtunnels vor, so dass noch völlig offen ist, ob dieser Tunnel im vorgesehenen Zeitplan gebaut werden kann. Dafür wäre ein Abschluss einer Vereinbarung noch im Jahr 2025 notwendig.

Trotz erhöhter Mittel für die Schieneninfrastruktur durch das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität sind die Investitionsmittel zur Realisierung der Schienenprojekte des BVWP immer noch zu knapp bemessen. Bis 2029 fehlen im Etat des Bedarfsplans für Aus- und Neubauprojekte 17 Milliarden Euro. Zahlreiche wichtige Projekte, wie die ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim und der Offenburg Tunnel als Teil der ABS/NBS Karlsruhe – Basel müssen zurückgestellt werden, obwohl der Verkehr auf diesen Strecken bereits heute an die Grenzen der Kapazität stößt. Nun wollen Bund und DB vor allen anderen Projekten ausgerechnet einen unverhältnismäßig teuren Tunnel für nur sechs Züge pro Stunde realisieren, obwohl seine Wirtschaftlichkeit nur knapp durch die Kopplung mit einem sehr wirtschaftlichen und vor allem auch für den Güterverkehr nützlichen Gäubahnausbau Süd nachgewiesen werden konnte. Ob die Wirtschaftlichkeit immer noch gegeben ist, nachdem sich die Baukosten seit der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses bereits mehr als verdoppelt haben, muss eine Bedarfsplanüberprüfung mit aktualisierten Kosten- und Wertansätzen und aktuell abgeschätzten Investitionskosten zeigen, die vor der Einstellung eines Bedarfsplanprojekts in den Bundeshaushalt vorgeschrieben ist¹. Diese kann noch nicht erfolgt sein, denn im Entwurf des Bundeshaushalts 2026 wird für den Gäubahnausbau Nord ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Unterlagen entsprechend § 24 Abs. 4 BHO noch nicht (vollständig) vorliegen. Erst wenn dieser Nachweis erbracht ist, darf mit dem Bau begonnen werden. Es ist dann immer noch eine politische Frage, ob der direkte Flughafenanschluss gegenüber den Ausbaumaßnahmen auf den Strecken Mannheim – Karlsruhe – Basel und Ulm – Stuttgart – Mannheim - Frankfurt priorisiert werden soll. Während das erste Projekt für relativ wenige Fahrgäste der Gäubahn Vorteile bringt, profitieren von den anderen beiden Bauprojekten eine viel größere Gruppe von Fahrgästen in Baden – Württemberg.

3. Entwicklung der Flughafenanbindung für die Gäubahn

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 in gleicher Tiefe gelegen 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

¹ <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bvwp-2030-ueberpruefung-bp-faq.html>

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 so die kürzeste bzw. schnellste 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 und höheren Fahrpreisen, 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, was auch zur vollständigen Umsetzung der Barrierefreiheit notwendig war. 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 „Stuttgart 21“ 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 – nun allerdings außerhalb des Projektes. Das ist kaum möglich, verwundert schon sehr und muss überprüft werden, s. u..

Während bei der Deutschen Bahn bis 2034 inzwischen eine Finanzlücke von 80 Mrd. € alleine für die Modernisierung des Bestandsnetzes, die Sanierung wichtiger Korridore, die Digitalisierung und weitere Maßnahmen besteht², ist im Bundesverkehrswegeplan ein Deutschlandtakt beschlossen, dessen Umsetzung bis zum Jahr 2070 andauern wird, da der Bund die benötigten Finanzmittel nicht schneller aufwenden will³. 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, was nachstehend weiter vertieft wird.

² <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/konjunktur/bahn-investitionsbedarf-100.html>

³ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-deutschlandtakt-101.html>

Die Prioritätensetzung für den Gäubahnausbau Nord vor anderen wichtigen Ausbauprojekten auf heute schon völlig überlasteten Strecken, wie z. B. der Rheintalbahn oder dem Korridor Frankfurt – Mannheim steht im Widerspruch zu den Plänen der DB, die bestehende Verbindung zum Stuttgarter Hauptbahnhof für mindestens fünfzehn Jahre abzubinden und die Fahrgäste auf den Nahverkehr zu verweisen. Wenn der Ausbau dieser Strecke eine so hohe Dringlichkeit hat, darf das Verkehrsangebot während der Bauzeit nicht massiv verschlechtert werden sondern es muss die Möglichkeit genutzt werden, die bestehende Verbindung während der Bauzeit des Tunnels weiter aufrecht zu erhalten, was laut einem Gutachten von Prof. Eberhard Hohnecker vom Karlsruher Institut für Technologie⁴ auch technisch möglich wäre.

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

⁴ https://bw.vcd.org/fileadmin/user_upload/BW/01Neue_Bibliothek/Newsbilder/2024-12-21_Gutachterliche_Beurteilung_der_Gaeubahn-Kappung.pdf

Teil I Themenkreis Ausbauplanung und bahnbetriebliche Aspekte

A. Fehlender Variantenvergleich mit vergleichenden Nutzen-Kosten-Rechnungen

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

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 1,2⁵ (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 weiterverfolgt⁶. Vielmehr wurde das Projekt redimensioniert (ohne die o.g. Zweigleisigkeit). Dafür konnte ein NKV von 2,7⁷ erzielt werden und so wurde das Projekt dann umgesetzt. Beim Gäubahn-Ausbau wird genau der gegenteilige Ansatz verfolgt. Das erste Projekt hatte ein NKV von 2,7⁸, 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 inklusive 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 eher noch kürzeren Tunnel (zwei Tunnelröhren mit 8,8 bzw. 11,2 km Länge) bei 3,8 Mrd. €⁹. Aktuell werden für den Pfaffensteigtunnel im Entwurf des Bundeshaushalts 2026 vorläufige Kosten von 1,96 Mrd. € genannt¹⁰. Der Vergleich mit dem Offenburger Tunnel zeigt aber, dass die Kosten des Pfaffensteigtunnels am Ende bei mindestens ca. 3 Mrd. € liegen dürften. Bei diesen Baukosten ergibt sich jedoch ein NKV von unter 1 und die Maßnahme „Pfaffensteigtunnel“ ist dann nicht wirtschaftlich.

A.1. 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 nur teilweise richtig, da die Gleisanlagen der Gäubahn auch weiterhin über die Güterzugkurve am Nordbahnhof mit den S-Bahn-Gleisen nach Feuerbach verbunden sind. Darüber hinaus bietet es sich an, die S-Bahn-Gleise vom Stuttgarter Kopfbahnhof

⁵ https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-040-V01/PD_Planfall040b_PRINS.PDF

⁶ https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-001-V01/2-001-V01.html

⁷ https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-001-V02/2-001-V02.html

⁸ https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-040-V01/2-040-V01.html

⁹ https://de.wikipedia.org/wiki/Tunnel_Offenburg

¹⁰ <https://dserver.bundestag.de/btd/21/006/2100600.pdf>

Richtung Nordbahnhof ebenfalls beizubehalten, wie schon 2019 vom VCD vorgeschlagen¹¹. 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 im Frühjahr 2027 während des von der DB geplanten Parallelbetriebes benötigt wird.

Im Erläuterungsbericht werden diese Varianten auch deshalb ausgeschlossen, 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. Dies gilt im Fall der Gäubahngleise im Gleisvorfeld des Stuttgarter Kopfbahnhofs auch noch nach der erfolgten Neuregelung des §23 Abs. 2 AEG, wie ein kürzlich aktualisiertes Kurzgutachten von Prof. Dr. Urs Kramer von der Universität Passau zeigt¹².

Es gibt keine Einschränkung des Städtebaus, da es nach derzeitigem Rechtsstand keine Entwidmung und damit zunächst keine Möglichkeit zur Umsetzung der städtebaulichen Planungen geben wird. Hier ist der Erläuterungsbericht 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 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.

¹¹

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

¹² Kurzgutachten zur möglichen Freistellung der Grundstücke des Stuttgarter Kopfbahnhofs von Bahnbetriebszwecken unter der Geltung des früheren § 23 AEG, Prof. Dr. Urs Kramer, 23.11.2024, Absatz IV. Nachtrag vom 26.06.2025 zur geplanten neuen Fassung des § 23 Abs. 2 AEG, <https://www.matthias-gastel.de/wp-content/uploads/2025/07/Kurzgutachten-Gaeubahn-alte-und-neueste-Fassung-des-%C2%A7-23-AEG.pdf>

A.2. Vorteile einer Anbindung über die Panoramabahn (Beibehaltung oberirdischer Gleise, mit Kehrtunnel oder Ergänzungsbahnhof, Variante 3.2.1 a bzw. 3.2.2 im Erläuterungsbericht)

Eine Führung der Gäubahn über die Panoramabahn zum Hauptbahnhof hat gegenüber der Antragstrasse 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 als Ausweichstrecke für die S-Bahn bei Sperrung der Stammstrecke zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Vaihingen genutzt werden, was bei der Antragstrasse aus Brandschutzgründen und wegen einer fehlenden Gleisverbindung zur Filder-S-Bahn 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 fünfzehn 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 Tiefbahnhof¹³ („innen - innen“ und „außen – außen“). Sie nutzt auch die Zufahrt zum Tiefbahnhof aus Richtung Bad Cannstatt, die nur wenig ausgelastet ist.
- Eine Führung über die Panoramabahn zu einem oberirdischen Halt am Hauptbahnhof führt zu keiner zusätzlichen Verkehrsbelastung auf der Stuttgart 21-Infrastruktur und zu keinen Trassenkonflikten, wie sie bei einer Führung über den Pfaffensteigtunnel zum Flughafen im Fildertunnel auftreten und vermeidet so einen neuen Engpass.

A.3. Bewertung der Antragstrasse gegenüber anderen Trassenvarianten über den Flughafen (Varianten 3.5 im Erläuterungsbericht) - 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 einer „Möhringer Spange“ von PRO BAHN) 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 problemlos 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

¹³ <https://regionalverkehr-projekt-stuttgart-uhl.de/download/Regional-Fahrplan-Inbetriebnahme-Stuttgart-21-11-10-2022.pdf>

überdimensionierten und zum Teil sogar ungenutzten Flächen an der A8 realisiert werden, siehe Abbildung 1.



Abbildung 1: Blick auf die A8 in Richtung Osten von der Brücke zwischen S-Möhringen und Leinfelden-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. Fortschrittliche Wirtschaftsnationen insbesondere in Asien praktizieren solche effizienten Mehrfachnutzungen von Fläche durch aufgeständerte Bahntrassen.

Solche Varianten wurden aber gar nicht ergebnisoffen untersucht. Dies gilt auch für die Flügelvariante ohne Mitnutzung der Bestandsstrecke (Variante PRO BAHN, Abschnitt 3.5.2). Damit könnte die Fahrzeit zwischen Böblingen und Stuttgart noch weiter reduziert werden (um etwa 3 Minuten auf etwa 12 Minuten gegenüber der Fahrzeit des Deutschland-Takts von 15 Minuten mit Pfaffensteigtunnel). Sie wäre damit für die 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 insbesondere durch lange Tunnelstrecken führen. Die ökonomische und ökologische Bilanz von aufgeständerten Trassen ist grundsätzlich besser.

Nachteile des Pfaffensteigtunnels gegenüber alter Planung in PFA 1.3b:

Trassenkonflikte am Flughafen

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 ein Kapazitätsengpass am Flughafenbahnhof sowie Trassenkonflikte auf der Strecke zwischen Hauptbahnhof und Flughafen/Messe.

Fehlende Möglichkeit einer südlichen Tangentialverbindung

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 „Verkehrsdrehscheibe“ am Flughafen gefordert wurde (siehe dazu im Aufsatz des Verbandsvorsitzenden Thomas Bopp in der Projektzeitschrift Bezug¹⁴ und in weiteren Veröffentlichungen des VRS¹⁵) 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.

Fehlende Wendemöglichkeit am Flughafen

Im Pfaffensteigtunnel fehlt eine Überleitverbindung. Ein defektes Fahrzeug z. B. in der Station Flughafen Messe oder im Tunnel kann deshalb nicht überholt werden, ein Ausweichen ist nur über Böblingen/Renningen möglich. Auch eine Wende von Verstärkerzügen aus Stuttgart an Messetagen ist deshalb nicht möglich. Das gilt auch für Züge aus Richtung Böblingen, die z. B. im Fall einer Störung im Fildertunnel oder zur Umfahrung des Stuttgarter Hauptbahnhofs mit Hilfe einer Überleitverbindung vor der Station Flughafen Messe auf das Gleis der Gegenrichtung einfahren und anschließend ihre Fahrt in Richtung Wendlingen fortsetzen könnten. Durch diese Sparmaßnahme verzichtet die Planung auf Möglichkeiten zur flexiblen Nutzung des Bahnnetzes, die im Hinblick auf Wartungsarbeiten im Flidertunnel oder bei Störungen sehr nützlich sein könnten.

Risikantes Tunnelprofil

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 4.2.1.5.2¹⁶ folgendes festgelegt:

¹⁴ <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/detail/download/bezug-ausgabe-13-juni-2015/mediaParameter/download/Medium/>

¹⁵ https://region-stuttgart.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZdocts9PYTuNq4T9ZZWdk_pOPxT7H2ljRqF3dhLJg_Mu/Vorlage_-ohne_Beschluss-_RV-03115.pdf

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02014R1303-20240129>

„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.

Ein wannenförmiges Tunnelprofil stellt auch ein erhöhtes Risiko für Wassereintritte in den Tunnel in Folge von Starkregenereignissen dar, wie sie im Zuge des Klimawandels vermehrt auftreten. Zur Entwässerung des zulaufenden Niederschlagswassers ist zwar am Westportal des Pfaffensteigtunnels eine Wasserhebeanlage im Tunnel der offenen Bauweise vorgesehen (Erläuterungsbericht 5.2.3). Wenn die Pumpen jedoch defekt sind oder der Strom ausfällt, kann Wasser in den Tunnel eindringen und bis zur tiefsten Stelle weiterlaufen und dabei den Tunnel überschwemmen.

Genau dieses Szenario trat Mitte September 2024 in Österreich auf der Westbahnstrecke der ÖBB auf. Dort wurde nach tagelangem Starkregen und einem Dambruch der Tunnel Atzenbrugg zwischen Tullnerfeld und St. Pölten, der ebenfalls ein Wannprofil aufweist, überflutet. Auf beiden Seiten war die Stromversorgung für die Pumpen ausgefallen und im Tunnel stand das Wasser zweieinhalb Meter hoch. Dabei wurde die Innenausrüstung des Atzenbruggertunnels vollständig zerstört. ÖBB-Infrastruktur-Vorstandsdirektorin Judith Engel bezeichnete diese Tunnelbauweise deshalb als "unglückliche" Konstruktion¹⁷.

Bestandsstrecke Böblingen – Rohr muss im Bauverlauf mehrfach gesperrt werden

In den Abschnitten 8 (Baudurchführung) und 5.1.1 (Brücken) des Erläuterungsberichts wird beschrieben, dass für die Umsetzung der geplanten Linienverbesserungen und zur Erneuerung von Eisenbahnüberführungen zahlreiche Sperrpausen notwendig sind. Dafür ist neben kleineren Sperrpausen auch eine mehrmonatige Hauptsperrpause erforderlich, in der die Bestandsstrecke 4860 in ihre neue Lage verschwenkt wird und vorab hergestellte Bauwerke komplettiert werden. Außerdem muss auch noch zur Stromversorgung des Tunnels eine Bahnstromleitung zwischen dem neuen Schaltposten Mönchsbrunnen und dem Unterwerk Rohr gebaut werden. In diesem Zusammenhang ist die Erneuerung der Oberleitungsanlage vorgesehen (Abschnitt 5.3.3 Oberleitungsanlagen), die in einen neuen Planfeststellungsabschnitt 3 ausgegliedert wird. Für diese Arbeiten müssen nicht nur der Regional- und Fernverkehr der Gäubahn sondern auch die S-Bahnlinien S1 und S5 während der Bauzeit mehrfach für längere Zeit unterbrochen werden. Davon sind etwa 40.000 Reisende pro Tag¹⁸ betroffen, die dann umständlich in den SEV umsteigen, oder weite Umwege in Kauf nehmen müssen.

¹⁷ <https://www.derstandard.de/story/3000000240002/oebb-weihnachtswunder-auf-der-westbahnstrecke>

¹⁸ Verkehrsstromerhebungen 2010-2015, VVS, Juni 2017

Grundsätzlicher Nachteil der Streckenführung über den Flughafen

Bei Stammstreckensperrung keine Nutzung von Filder- und Pfaffensteigtunnel durch S-Bahn möglich (Störfallkonzept)

Im Erläuterungsbericht wird in Abschnitt 3.2.1 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. [...] Fahrgäste können im Falle einer Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke über den leistungsfähigen Regionalverkehr durch den Fildertunnel zur Station Flughafen-Fernbahnhof gelangen und von dort aus auf diverse Verkehrsmittel umsteigen (S-Bahn, U6, Busse etc.)“.

Während heute mit der Panoramabahn eine leistungsfähige Umleitungsstrecke für den S-Bahnverkehr zwischen Talkessel und Filderebene bereitsteht, sieht das Störfallkonzept der DB zukünftig vor, dass ein Teil der S-Bahnlinien in den Tiefbahnhof einfährt und die Fahrgäste dort in Regionalzüge umsteigen. Am Bahnhof Flughafen/Messe müssen diese einen längeren Fußweg zur S-Bahnstation Flughafen Terminal zurücklegen und ihre Fahrt dann mit einem Pendelverkehr auf der Filder-S-Bahn fortsetzen¹⁹. In Stuttgart-Rohr müssen sie dann u. U. nochmal in eine S-Bahn Richtung Böblingen umsteigen. Die DB rechnet damit, dass 57 % der S-Bahn-Fahrgäste diese Möglichkeit nutzen, obwohl sie gegenüber anderen Alternativen umständlicher ist und nicht unbedingt die kürzeste Fahrzeit verspricht. Die Regionalzüge verkehren nicht in einem regelmäßigen, dichten Takt und sind u. U. bereits voll besetzt (z. B. in der Hauptverkehrszeit). Es ist deshalb zu erwarten, dass viele Fahrgäste versuchen werden, mit der SSB-Linie U14 zwischen Hauptbahnhof und S-Vaihingen schneller an ihr Ziel zu gelangen, obwohl diese nur noch eine freie Kapazität für höchstens 21 % der S-Bahn-Fahrgäste hat. Damit ist eine Überlastung des Stadtbahnnetzes programmiert und Fahrgäste können in solchen Fällen auf den Zwischenstationen nicht mehr in die überfüllten Stadtbahnen zusteigen.

Die naheliegende Alternative einer Befahrung des Fildertunnels mit S-Bahnfahrzeugen im Fall einer Störung auf der Stammstrecke, die noch in der S21-Schlichtung im Störfall vorgeschlagen wurde, fällt dagegen weg, denn 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

¹⁹ [https://region-stuttgart.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZftItLuhZRmuG3bvqyho9RVdNF4ByxzqP yfqexPiN0m8/Stoerfallkonzepte in den einzelnen IBN-Phasen.pdf](https://region-stuttgart.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZftItLuhZRmuG3bvqyho9RVdNF4ByxzqP yfqexPiN0m8/Stoerfallkonzepte%20in%20den%20einzelnen%20IBN-Phasen.pdf)

B. Falsche Priorisierung der Planfeststellungsabschnitte 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.

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:



Abbildung 2: Zeitplanung Gäubahn Abschnitt Süd, DB ²⁰

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.

²⁰ Präsentation Umwelt- und Verkehrsausschuss Kreistag Böblingen, 14.07.2025, Deutsche Bahn AG, Dr. Clarissa Freundorfer, <https://service.lrabb.de/bi/getfile.asp?id=73276&type=do>

Dem güterzugtauglichen Ausbau der Strecke (Profilerweiterung insbes. der Tunnel auf P/C400) kommt im grenzüberschreitenden Güterverkehr als Ausweichstrecke für Sperrungen der Rheintalbahn eine besondere Bedeutung bei, 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 Absichtserklärung²¹ 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. Zugslänge / großprofilige Behälter Beide Seiten streben für die Achse Stuttgart – Zürich betreffend internationalen Schienengüterverkehr eine Leistungssteigerung an, damit auch auf dieser Achse Güterzüge mit höherer Zugslänge 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 Planungen für den Südabschnitt müssen 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. Der Sulzer Tunnel könnte dabei zunächst zurückgestellt werden, um vorrangig den Ausbau der Doppelspurinseln Neckarhausen – Epfendorf und Rietheim – Tuttlingen sowie die Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung zwischen Böblingen und Horb umzusetzen.

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.

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

²¹ <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/57051.pdf>

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 Fehlinvestition, 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).

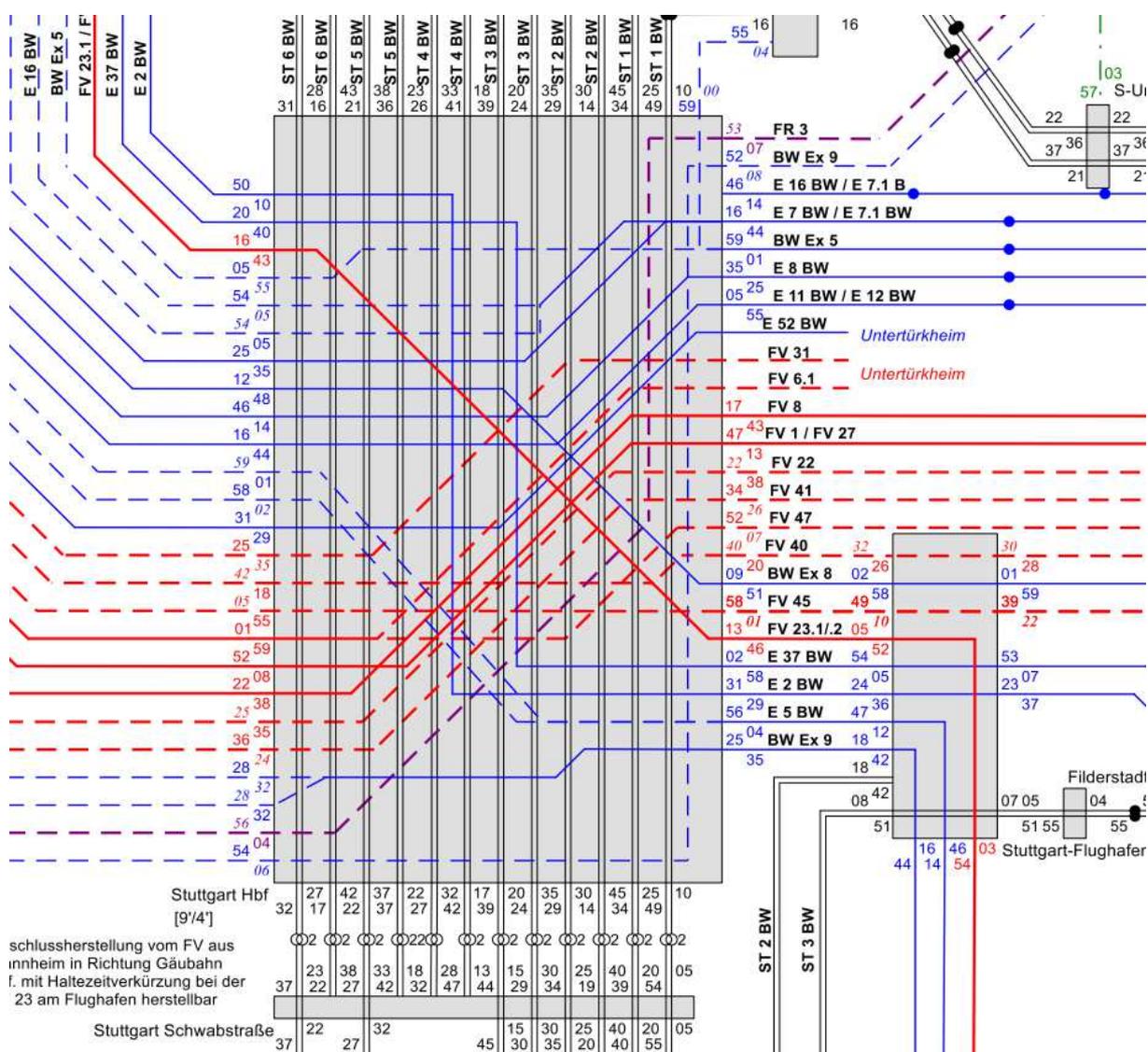


Abbildung 3: Netzgrafik 2. Gutachterentwurf Deutschland-Takt, Ausschnitt Stuttgart (SMA, Stand 7.5.2019)

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.

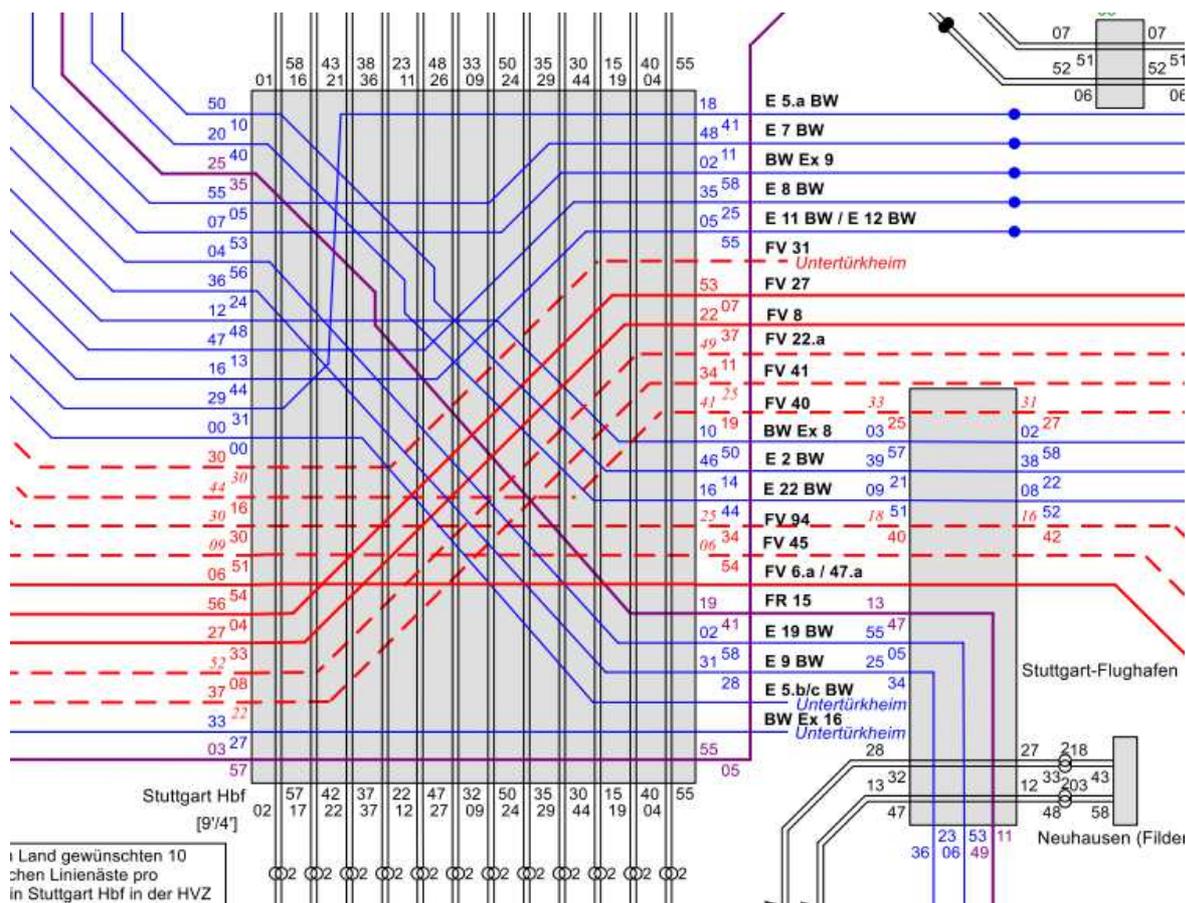


Abbildung 4: Netzgrafik 3. Gutachterentwurf Deutschland-Takt, Ausschnitt Stuttgart (SMA, Stand 30.06.2020)

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 Netzzustandsbericht 2024 der DB InfraGO besteht ein zustandsbasierter Erneuerungsbedarf von 109,8 Mrd. €²². 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 ist der Beginn neuer größerer Maßnahmen, insbesondere solcher mit nur geringer Wirtschaftlichkeit, sehr fragwürdig.

²² <https://www.dbinfrago.com/resource/blob/13362334/3eccc7b1b2590e4647f456eb02089056/InfraGO-Zustandsbericht-2024-data.pdf>

D. Streckenkapazität wird nicht vergrößert

Der Pfaffensteigtunnel ermöglicht keine Kapazitätsausweitung auf dem Nordabschnitt der Gäubahn sondern führt zu einem Engpass bei der Zusammenführung mit dem hochbelasteten Abschnitt der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm.

Im Abschnitt 2 (Planrechtfertigung) wird behauptet, dass durch den Pfaffensteigtunnel der Fern- und Regionalverkehr auf ca. 13 km Länge vom S-Bahn-Verkehr getrennt wird. Das trifft zwar gegenüber der ursprünglich geplanten Variante 1.3b zu, auf der sich so starke Fahrplankonflikte ergaben, dass der Vorsitzende der PSU, Olaf Drescher diese Lösung als betriebliches Desaster bezeichnete²³. Gegenüber der heutigen Gäubahnführung werden Fern- und Regionalverkehr vom S-Bahn-Verkehr jedoch nur auf einem Abschnitt von ca. 4 km Länge zwischen dem Abzweig Mönchsbrunnen und Stuttgart - Rohr durch eine unabhängige Streckenführung entflochten. Zwischen Herrenberg und dem Abzweig Mönchsbrunnen besteht weiterhin ein Trassenkonflikt und die Fahrplangestaltung bleibt eingeschränkt und es ist weiterhin kein durchgehender Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Herrenberg und Böblingen möglich.

Während die Gäubahn heute zwischen Stuttgart-Rohr und Stuttgart Hauptbahnhof auf zwei völlig unabhängigen Gleisen ohne weiteren Verkehr verläuft, stößt sie mit der neuen Führung durch den Pfaffensteigtunnel am Flughafen auf eine stark ausgelastete Station Flughafen Messe, an der schon Regionallinien aus Ulm, Nürtingen und Tübingen sowie einzelne Fernzüge halten. Anschließend muss sie sich am Abzweig Heerstraße in die stark befahrene Schnellbahnstrecke aus Richtung Wendlingen "einfädeln" und dann den Fildertunnel benutzen, der bereits ohne die Gäubahn eine hohe Auslastung aufweist.

Insgesamt wird also die Kapazität der Gäubahn durch den Pfaffensteigtunnel reduziert und es kommt dadurch zwischen Böblingen und Stuttgart noch nicht einmal zu einer Streckenverkürzung, sondern im Gegenteil zu einer Verlängerung um 2 Kilometer.

E. Fehlende Berücksichtigung des Einsatzes von Neigetechnik-Zügen

Durch den Verzicht auf die Neigetechnik werden überproportional hohe Investitionskosten erforderlich. Auf Seite 7 des Erläuterungsberichtes wird auf den Vertrag von Lugano verwiesen. Richtig ist, dass im Vertrag von Lugano²⁴ 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

²³ Veranstaltung der DVWG am 13.12.2022, <https://www.youtube.com/live/2Zy4HPO35lc?si=5LslgmbQDVr6BYdM&t=4548>

²⁴ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2000/280/de>

Neigetechnikeinsatz auf der Gäubahn, und heute benötigen die Züge für Stuttgart - 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 aus²⁵. 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:

Tabelle 1: Fahrzeitvergleich Einsatz von Neigetechnikzügen vs. Streckenausbau der Gäubahn

Fahrzeitvergleich in Minuten	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

Es wird deutlich, dass durch Neigetechnikfahrzeuge schon 1999 der größte Teil der Fahrzeitverkürzungen umgesetzt werden konnte, die zwischen Stuttgart und Horb bzw. Tuttlingen im Rahmen des Gäubahnausbaus zukünftig vorgesehen sind. Der teure Pfaffensteigtunnel zur Verkürzung der Fahrzeit zwischen Stuttgart und Böblingen (44% der Gesamtkosten des Gäubahnausbaus, aber nur maximal 6 Minuten Fahrzeitverkürzung²⁶ oder 37% der Fahrzeitverkürzung der Gesamtstrecke²⁷) 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 nachgewiesen²⁸. 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

²⁵ <https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/BEG-startet-Vergabeverfahren-fuer-Regionalverkehr-mit-innovativen-Neigetechnikzuegen-im-Allgaeu>

²⁶ 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)

²⁷ Bezogen auf die Ergebnisse aus PRINS 40b, 6 von 16 Minuten.

²⁸ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Gaeubahn_Studie-Schlussbericht_160909.pdf

Ausbaumaßnahme gemäß Planfall 40b ohne den Einsatz von Neigetechnik nun einen Aufwand von rund 2 Mrd. € auf (bei ungefähr vergleichbarem Kostenstand).

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.

F. Fahrgastgewinne durch Anbindung der Gäubahn an den Flughafen werden überschätzt

F.1. Prognostizierte Fahrgastzuwächse durch den Pfaffensteigtunnel zweifelhaft

Die Studie von VWI/Intraplan (2021)²⁹, die im Ergebnisbericht im Abschnitt 3.2 zitiert wird, ergab, dass durch die Gäubahnführung über den Flughafen 5.200 Fahrgäste zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. Sie bezieht sich auf die Realisierung des Planfeststellungsabschnitts 1.3b von Stuttgart 21 mit drittem Gleis für die Gäubahn an der S-Bahn Station Flughafen Terminal und ist auch deshalb veraltet, weil sie bzgl. Messe- und Flugverkehr auf Daten vor Corona basiert. Die Ergebnisse dieser Studie können deshalb 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 aufgrund der Annahme einer unmittelbaren Nachbarschaft von S-Bahn-Terminal und 3. Gleis ein. 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 vorsieht³⁰.

Hinsichtlich der Ausführungen zum Flugverkehr und Messeverkehr in o. g. Gutachten ist anzumerken, dass die Datengrundlagen auf 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 Höhepunkt der Fluggastnachfrage im Jahr 2019 (12,7 Mio. Fluggäste) liegen die Zahlen für 2023 um 34% niedriger³¹. 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 der Flugverkehr aus Klimaschutzgründen 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.

²⁹ https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Stuttgart/Abteilung_2/Referat_24/DocumentLibraries/Planfeststellungsverfahren/S21_PFA_1_3b_Gaebahn_EOET/24_PFV_S21_1_3_Gaebahn_24_GA_IntraplanGaebahnanbindung.pdf

³⁰ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/mehr-regionale-bahnverbindungen-nach-start-von-stuttgart-21/>

³¹ https://www.statistik-bw.de/Verkehr/PersGueterverk/v5b06_lv.jsp

F.2. Verkehrsdrehscheibe am Flughafen schadet der wirtschaftlichen Entwicklung in Stuttgart-Vaihingen und führt dort zu Fahrgastverlusten

Als Folge der Anbindung des Flughafens an die Gäubahn und an die Schnellbahnstrecke Stuttgart - Ulm wird erwartet, dass ein höherer Anteil der Fluggäste mit der Bahn anreist und der Bahnhof Flughafen/Messe voraussichtlich von 25.000 Fahrgäste täglich genutzt wird³². Damit würde der Bahnhof bei der Reisendenfrequenz jedoch immer noch teilweise deutlich unter dem Niveau der Kreisstädte in der Region Stuttgart liegen³³.

Im Jahr 2019 stiegen am Bahnhof Flughafen/Messe 16.000 Reisende ein und aus. Schon damals nutzten allerdings mehr Fahrgäste den Bahnhof Stuttgart-Vaihingen, an dem 26.100 Reisende gezählt wurden. Im Umkreis dieses Bahnhofs wurden der Universitätscampus und neue Industriegebiete entwickelt, wo sich in den letzten Jahrzehnten viele neue Arbeitsplätze angesiedelt haben. So gibt es bereits heute alleine in den Großunternehmen etwa 70.000 Arbeitsplätze, 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 (seit Juni 2025 zusätzlich 4.500 Arbeitsplätze im Allianz Park, zukünftig etwa 40.000 Arbeitsplätze)

Am Flughafen gibt es dagegen nur insgesamt etwa 11.000 Arbeitsplätze³⁴.

Während der geplanten fünfeinhalbjährigen Abbindung der Gäubahn vom Stuttgarter Hauptbahnhof wird der Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen stark an Bedeutung gewinnen, denn dort entsteht ein attraktiver Verkehrsknoten mit guten Stadtbahn- und Busverbindungen in benachbarte Stadtteile und der S-Bahn in die Stuttgarter Innenstadt. Auch die DB betont, dass es in dieser Phase für viele Reisende von Vorteil sei, dass sie bereits in Stuttgart-Vaihingen Anschluss an die S-Bahn und die Stadtbahn hätten und so ihre Ziele schneller erreichen könnten³⁵. Unter diesen Bedingungen ist zu erwarten, dass sich die Ansiedlung von Arbeitsplätzen an diesem Standort fortsetzt, wodurch neue Nahverkehrskunden gewonnen werden können.

Nach Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels muss das Angebot an der neu entstandenen Verkehrsdrehscheibe wieder weitgehend zugunsten eines neuen Verkehrsknotens am Flughafen zurückgenommen werden (bis auf wenige Regionalzüge aus Rottweil) und die Erschließung verschlechtert sich, was nicht ohne Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung des Stadtteils bleiben wird. Diese Umleitung der Fahrgastströme zum Flughafen hat Fahrgastverluste in Höhe von ca. 3.000 Fahrten pro Tag zur Folge, wie sich aus dem o. g. Gutachten ableiten lässt (Abbildung 8-2, Differenz Rohr-Vaihingen zu Vaihingen-Österfeld). Diese müssen den Fahrgastgewinnen am Flughafen gegenübergestellt werden.

³² Anteil der mit der Bahn anreisenden Fluggäste steigt von 25% auf 40%, <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/ueberblick/stuttgart-21/neue-bahnhoefe/bahnhof-flughafen-fernbahnhof/>

³³ Anzahl Reisende an den Stationen im Jahr 2019: Flughafen/Messe: 16.000, Ludwigsburg 45.800, Böblingen 38.000, Esslingen 27.300, Waiblingen 25.500, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/226/1922668.pdf>

³⁴ <https://www.stuttgart-airport.com/de/business/immobilien-und-werbung/immobilien>

³⁵ Video „Stuttgart 21 und Pfaffensteigtunnel: Die Zukunft der Gäubahn“, <https://www.youtube.com/watch?v=TtTj5w-aiPs>

Teil II Themenkreis Klima- und Naturschutz

G. Zusätzlicher Energieverbrauch und zusätzliche Treibhausgas-Emissionen

G.1. Flughafenanschluss nutzt dem Flugverkehr und ist für den Klimaschutz kontraproduktiv

Die wirtschaftliche Situation des Flughafens Stuttgart ist seit der Corona-Pandemie schwierig und seither schreibt die Flughafengesellschaft rote Zahlen. Die Fluggastzahlen am Stuttgarter Flughafen erreichen nicht mehr das Niveau vor Corona. Im Jahr 2019 flogen dort 12,7 Mio. Passagiere ab, im Jahr 2024 waren es nur noch 9,1 Mio. Passagiere. Insbesondere Inlandsflüge sind um mehr als die Hälfte zurückgegangen³⁶. Ende Oktober 2024 wurde auch die letzte Transatlantikverbindung nach Atlanta/USA eingestellt³⁷. Ursachen für den Rückgang sind 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 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. Passagieren³⁸. 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.

G.2. Gäubahnausbau Süd muss als klimafreundlichere Alternative priorisiert werden

Aus den vorstehend genannten Gründen wäre es wesentlich sinnvoller und klimafreundlicher, die enormen Baukosten für den Pfaffensteigtunnel (nach vorläufiger Berechnung laut Haushaltsentwurf des Bundes für 2026 1,96 Mrd. €) in den Ausbau der schnellen Schienenverbindungen in Deutschland bzw. in den Ausbau der Gäubahn südlich von Horb zu investieren, für den nach aktuellem Stand viel zu wenig Mittel zur Verfügung stehen. Diese Maßnahme nützt auch dem Güterverkehr und bringt vor allem mehr Stabilität in den Fahrplan. Laut Verkehrsinvestitionsbericht 2023³⁹ standen für den gesamten Gäubahnausbau zwischen Stuttgart und Singen am Jahresende noch 2,089 Mrd. € zur Verfügung⁴⁰. Davon beansprucht alleine der Pfaffensteigtunnel (Gäubahnausbau Nord) 1,67 Mrd. €.⁴¹ Es steht also für sämtliche andere Ausbaumaßnahmen, wie die Doppelspurinseln, den Sulzer Tunnel,

³⁶ <https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2024085>

³⁷ <https://www.flughafen-stuttgart.de/newsroom/pressebereich/pressemitteilungen/2024/delta-air-lines-beendet-nonstopfluege-str-atlanta-verbinding-zukuenftig-via-paris-oder-amsterdam/>

³⁸ https://germany.representation.ec.europa.eu/news/eu-kommission-begrusst-einigung-zu-transeuropaischem-verkehrsnetz-ten-v-2023-12-19_de

³⁹ <https://dserver.bundestag.de/btd/21/001/2100125.pdf>

⁴⁰ Die Summe reduziert sich noch durch Kosten, die im Jahr 2024 für den Abschluss des zweigleisigen Ausbaus Horb – Neckarhausen anfielen.

⁴¹ Zusätzliche 270 Mio. € werden aus dem Budget des Projekts Stuttgart 21 in den Gäubahnausbau Nord umgeleitet.

die Linienverbesserungen, die Profilerweiterungen für den Güterverkehr sowie die Singener Kurve nur noch ein Projektbudget von weniger als 400 Mio. € zur Verfügung. Die Kosten für diesen Teil des Projekts, der – anders als der Pfaffensteigtunnel – auch dem Güterverkehr nützt, wurden aber im Bundesverkehrswegeplan für den Planfall 040b ABS Stuttgart - Singen Grenze D/CH mit 1,182 Mrd. € abgeschätzt (Preisstand 2015). Nachdem sich die Kosten für den Pfaffensteigtunnel bereits mehr als verdoppelt haben (von 919 Mio. € auf 1,96 Mrd. €) muss auch für den Gäubahnausbau Süd von einer Kostensteigerung auf mindestens 2,5 Mrd. € ausgegangen werden, so dass zu befürchten ist, dass dieser Teil des Projekts auch auf längere Sicht nicht finanzierbar ist.

G.3 Unvollständige Berücksichtigung der CO₂-Emissionen beim Tunnelbau

Laut Gutachten des Beratungsbüros Viereggs/Rößler fallen beim Bau des Pfaffensteigtunnels CO₂-Emissionen von über 350.000 t an⁴². Im Planfall 40b wurden hierfür pauschal CO₂-Kosten von 145 €/t angesetzt. Tatsächlich ist in Baden-Württemberg nach dem Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg⁴³ für aktuelle Maßnahmen gemäß der CO₂-Schattenpreis-Verordnung⁴⁴ ein Kostensatz von 250 €/t CO₂⁴⁵ 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 die Strecke im vorliegenden Fall vollständig im Tunnel liegt, während bei der Einstufung „Neubaustrecke im Mittelgebirge“ nur ein durchschnittlicher Tunnelanteil unterstellt ist.

⁴² <https://www.bei-abriss-aufstand.de/wp-content/uploads/bericht-zusatzun110221.pdf>

⁴³ <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/jlr-KlimaSchGBW2023rahmen>

⁴⁴ <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/VB-BW-AD-GBI2023-7-101-3>

⁴⁵ <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen#klimakosten-von-treibhausgas-emissionen>

G.4 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 einen entsprechenden Mehrverbrauch an Strom zur Folge hat, vgl. Messung mit ICE3 im Katzenbergtunnel, siehe Abbildung 5:

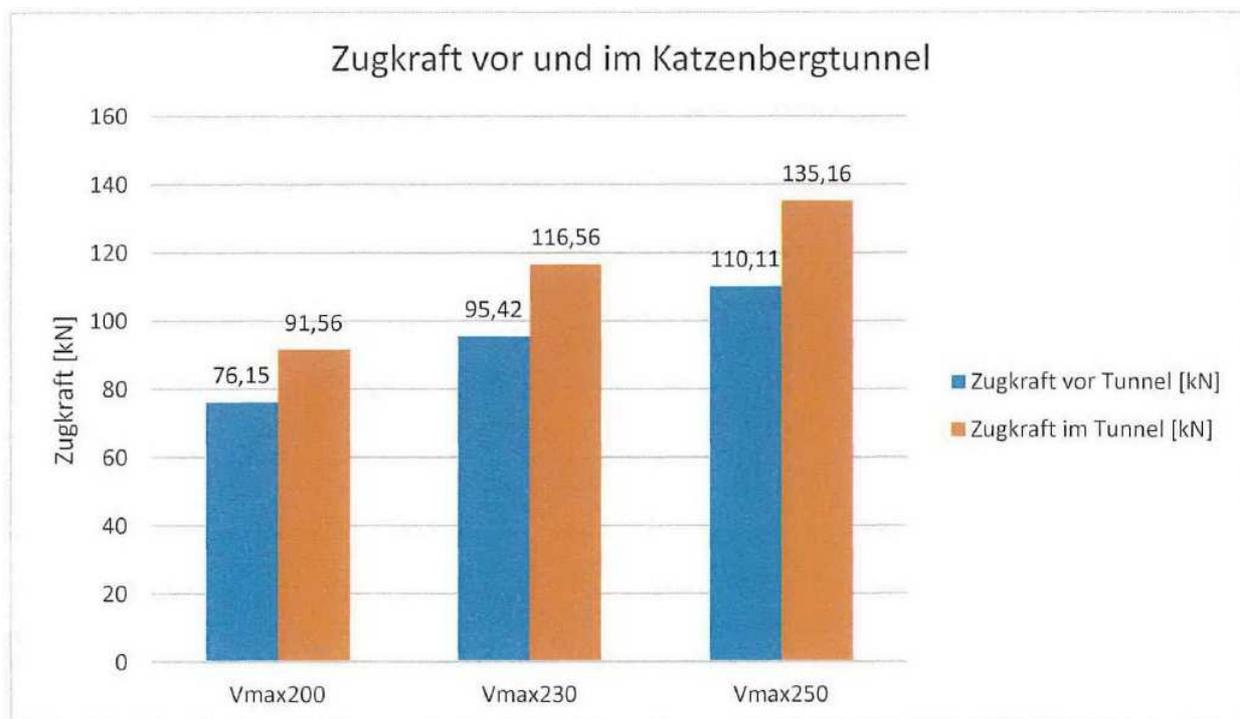


Abbildung 5: Fahrwiderstandsmessungen in Tunneln, Quelle: DB AG

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.

H. Ökologie & Artenschutz

H.1 Artenschutz

Das Eingriffsgebiet hat eine überragende Wertigkeit in Bezug auf Artenvielfalt bzw. Biodiversität. Insbesondere die vorherrschenden alten Traubeneichen-Mischbestände mit einem Flächenanteil von rund 32,9 % (ca. 127,3 ha) weisen häufig einen großen faunistischen und floristischen Artenreichtum von spezialisierten, anspruchsvollen und störungsempfindlichen Arten auf.

Das betroffene Waldgebiet ist sehr divers aufgebaut, sowohl in Bezug auf die Anzahl der Waldentwicklungstypen (insgesamt 10 Waldentwicklungstypen) als auch in Bezug auf die bestandsprägenden Baumarten, dem Bestandsalter und der strukturellen Vegetationsheterogenität. Dieses Mosaik aus verschiedenen Waldtypen wird durch mehrere kleinere Fließgewässer und daran angeschlossene Stillgewässer weiter untergliedert und es ist ein ausgeprägtes Kleinrelief vorhanden. Das Gewässernetz ist stellenweise noch mit Bruchwäldern (Erlen- und Eschenbruchwälder) und Ried- und Röhrichtbeständen flankiert, sodass auf relativ kleinem Raum eine Vielzahl von unterschiedlichen Habitat- bzw. Biotopstrukturen ausgeprägt sind, die ein breites Lebensraumspektrum für seltene und geschützte Arten bieten.

Es sind insgesamt 11 geschützte Waldbiotope gemäß § 30a LWaldG sowie insgesamt 87 verschiedene Biotoptypen betroffen. Auf Artenebene wurde in dem Gebiet erstaunliche Zahlen von Rote Liste Arten und/oder streng geschützte Arten nach FFH bzw. BNatschG erfasst.

2 Säugetierarten - Wildkatze und Haselmaus

18 Fledermausarten – darunter Mops-, Bechstein-, Wimperfledermaus, Großes Mausohr)

26 Vogelarten – darunter Sperlingskauz, Waldlaubsänger, Grauspecht, Trauerschnäpper

5 Reptilienarten – darunter Schlingnatter und Zauneidechse

13 Amphibienarten – darunter Laubfrosch, Kreuzkröte, Gelbbauchunke, Kleiner Wasserfrosch, Nördliche Kammolch

5 Fischarten und Rundmäuler – darunter Fluss- und Bachneunauge

10 Schmetterlingsarten – darunter Spanische Flagge, Feurige Perlmutterfalter

6 Wildbienenarten – darunter Grauschuppige Sandbiene

7 Laufkäferarten – darunter Goldglänzender Laufkäfer

2 Moosarten – darunter Grünes Besenmoos, Grünes Koboldmoos

In Summe wurden insgesamt **94 (!)** Rote Listen bzw. streng geschützte Arten nach FFH und/oder Bundesnaturschutzgesetz vorgefunden.

In der Region Stuttgart gibt es kaum ein anderes Gebiet mit so vielen seltenen bzw. geschützten Arten!

Aufgrund der immer stärker spürbaren Biodiversitätskrise ist deshalb ein Eingriff in das Gebiet sehr sorgsam abzuwägen – vor allem wenn es die bahnbetriebliche Alternative „Gäubahn über Panoramastrecke“ mit deutlich weniger Eingriffen in Schutzgüter wie Wald, Flora und Fauna, Naherholung, etc. gibt.

Wir kritisieren, dass die naturschutzrelevante wichtige Artengruppe „**xylobionte (holzersetzende) Käfer**“, wie z.B. die FFH-Arten Juchtenkäfer, Goldkäfer, Hirschkäfer nicht untersucht wurden. In dem Gebiet gibt es Hunderte von Baumhöhlen, die potenzielle Lebensräume darstellen. Wir fordern diese

Untersuchungen nachzuholen und entsprechend zu werten.

Ebenfalls nicht untersucht wurden **Orchideen- und Seidelbaststandorte**. Die Arten sind zum Teil streng geschützt und kommen aufgrund von Gebietskennern in dem Bereich vor. Wir fordern hier entsprechende Nacherhebungen.

H.2 Biotopverbund

Aufgrund fortschreitender Siedlungs- und Verkehrsbauten bekommt der Biotopverbund immer mehr Bedeutung. Wegen der im Vorhabengebiet festgestellten hohen Biodiversität leisten sie einen wichtigen Beitrag für den Biotopverbund und die Vernetzung von Lebensräumen. Das Vorhaben ist in diesem Sinne kontraproduktiv.

H.3 Naherholung

Das Plangebiet stellt nahezu flächig einen ‚Erholungswald‘ gemäß § 33 LWaldG mit sehr großer Bedeutung für die Freizeit- und Erholungsfunktion im dicht besiedelten urbanen Umfeld dar. Das große Glemswaldgebiet in dem Dreieck zwischen Stuttgart – Renningen – Böblingen ist das Erholungsgebiet schlechthin für rund 3 Mio. Einwohner im näheren Einzugsgebiet. Größere Waldeingriffe verbieten sich daher, weshalb das Gebiet ja mit zahlreichen Schutzkategorien (FFH, NSG, LSG, Regionaler Grünzug, etc.) versehen wurde.

Neben dem Pfaffensteigtunnel stehen noch weitere, sehr konkrete Planungen im Glemswald an mit erheblichen Waldverlusten, z.B. Ausbau des Autobahnkreuzes Stuttgart und zahlreiche Windkraftvorrangflächen. Die Aussage in den Planunterlagen, dass die Eingriffe im Vergleich zur Größe des Glemswaldes marginal sind, ist daher relativ bzw. die Summationswirkung wird wieder einmal – wie bei so vielen Bauvorhaben – nicht berücksichtigt.

H.4 Klimaschutz

Zum Schutz der lokalen oder regionalen Klimaregulations- bzw. Klimaschutzfunktion des Waldes sind im Verdichtungsraum Stuttgart die allermeisten Waldflächen als „Klimaschutzwald“ ausgewiesen – so auch das Vorhabengebiet. In den Unterlagen fehlt jedoch eine Klimabilanzierung – d.h. wie viele Treibhausgasemissionen durch Bau und Betrieb des Vorhabens freigesetzt bzw. auch durch Verkehrsverlagerung eingespart werden. Hierbei sollte jedoch die Alternative „Gäubahn über Panoramastrecke“ mitbetrachtet und verglichen werden.

H.5 Ausgleichsmaßnahmen

Wir halten die geplanten Ausgleichsmaßnahmen für unzureichend. Sie beschränken sich im Wesentlichen auf das Aufhängen von 220 Fledermauskästen und 135 Vogelnistkästen. In der bauwütigen Region Stuttgart gibt es inzwischen mehr „Ausgleichsmaßnahme-Kästen“ als Bäume.

Der Umfang des Waldausgleichs im Verhältnis 1:1,44 ist nicht hinreichend. Durch die immer mehr sichtbaren massiven Waldschäden durch den Klimawandel müsste jedes halbwegs gesunde Waldstück mit dem Faktor 10 ausgeglichen werden. Durch den enormen „timelag“ ist es extrem fraglich, ob überhaupt und wann Neuaufforstungen, Waldumbau, etc. die gleichwertigen ökologischen Funktionsleistungen erbringen, die eine halbwegs noch vitale Waldfläche vor einem Baueingriff aktuell noch leistet.

Überdies ist der Waldumbau in standortgerechte und klimaresiliente Bestände eine selbstverständliche Pflichtaufgabe von seriösen Forsteinrichtungen. Diesen Umbau als Ausgleichsmaßnahme zu werten ist Etikettenschwindel bzw. Greenwashing.

H.6 Naturdenkmale

Sollte das Projekt gegen unsere massiven Einwände dennoch realisiert werden, fordern wir konkrete Schutz- und Verbesserungsmaßnahmen für die unmittelbar von den Baumaßnahmen betroffenen Naturdenkmale auf Böblinger Gemarkung: 03/06 Pflanzenstandort "Altinger Wald", 03/28 Feuchtbiotop "Pfaffensteig" und 03/29 Feuchtbiotop "Mönchsbrunnen", siehe beigefügte drei PDF ND03-06, ND 03-28 und ND 03-29, mit Scans der Abgrenzungen aus der Naturdenkmalverordnung. Diese Naturdenkmale müssen bei der Anlage der Zufahrtswege zur Baustelle und der Arbeitsflächen für das Überwerfungsbauwerk und das Tunnelportal besonders geschützt werden. Außerdem sind Mittel für die Verbesserung des Zustandes dieser Naturdenkmalflächen bereitzustellen.

Fazit

Den Maßnahmen zur Linienverbesserungen auf der Bestandstrasse mit relativ geringen Waldeingriffen können wir grundsätzlich zustimmen, denn sie dienen auch der Beschleunigung der von uns bevorzugten Alternative „Gäubahn über Panoramastrecke“

Kritisch sehen wir die enormen Eingriffe für die Pfaffensteig-Tunnelportalbereiche, das Überwerfungsbauwerk und die damit verbundene große Baustelleneinrichtungsflächen. Dies führt zu großen Waldeingriffen bzw. Verschlechterungen anderer Schutzgüter.

Mit der Alternative „Gäubahn über Panoramastrecke“ lässt sich die Attraktivität des Schienenangebotes sehr wohl auch steigern. Dies gilt sowohl für die Fahrzeitverkürzung als auch für die Anbindung von Stuttgart-Vaihingen - zweitgrößter Stuttgarter Außenstadtbezirk mit rund 46.000 Einwohnern (fast doppelt so viel wie Rottweil). In Vaihingen bestehen für die Gäubahnutzer hervorragenden Umsteigemöglichkeiten Richtung Flughafen/Messe, Universität, Synergiepark, etc.. Diese sich aufdrängende Alternative (Ausbau vor Neubau) bedeutet jedoch wesentlich geringere Eingriffe in eine Vielzahl von Schutzgütern.

Damit liegen Gründe des öffentlichen Interesses vor, die einem durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handeln entsprechen. Sie sind daher auch zwingend i. S. des § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG.

Zusammenfassend fordern die Verbände:

- 1. Die Einstellung 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 für die Sanierung der Panoramabahn als auch für den Neubau des Pfaffensteigtunnels) zugrunde zu legen.**
- 3. Die Auflage, dass die Planungen für den Südabschnitt so beschleunigt werden, dass die Umsetzung des Gäubahn-Ausbaus Süd bis spätestens 2034 möglich ist, d.h. die Planfeststellungsunterlagen für den Südabschnitt müssen bis spätestens 31.12.2026 eingereicht werden. Es ist zu prüfen, ob der Sulzer Tunnel zurückgestellt und die – teils seit über 25 Jahren – geplanten Doppelspurabschnitte schneller umgesetzt werden können.**
- 4. Falls das Planfeststellungsverfahren aufrechterhalten bleibt, sind aus Sicht des Naturschutzes mindestens die in Abschnitt H genannten Nebenbestimmungen und Ausgleichsmaßnahmen festzulegen, zu realisieren sowie dauerhaft zu sichern.**

Stuttgart, 15.09.2025

gez.

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

gez.

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

gez.

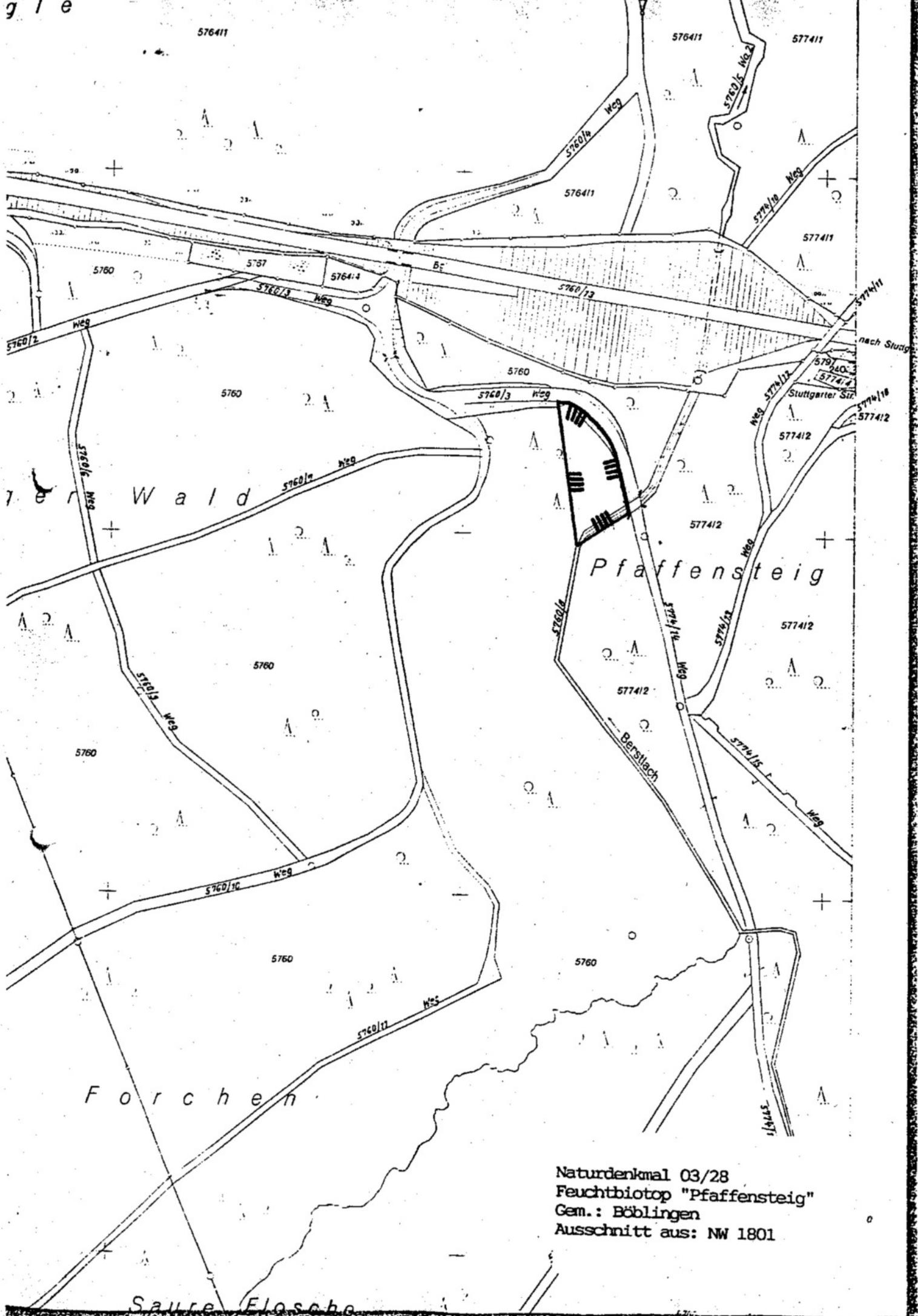
Bastian Greiner,
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg

gez.

Stefan Frey,
Landesnatschutzverband Baden-Württemberg (LNV)

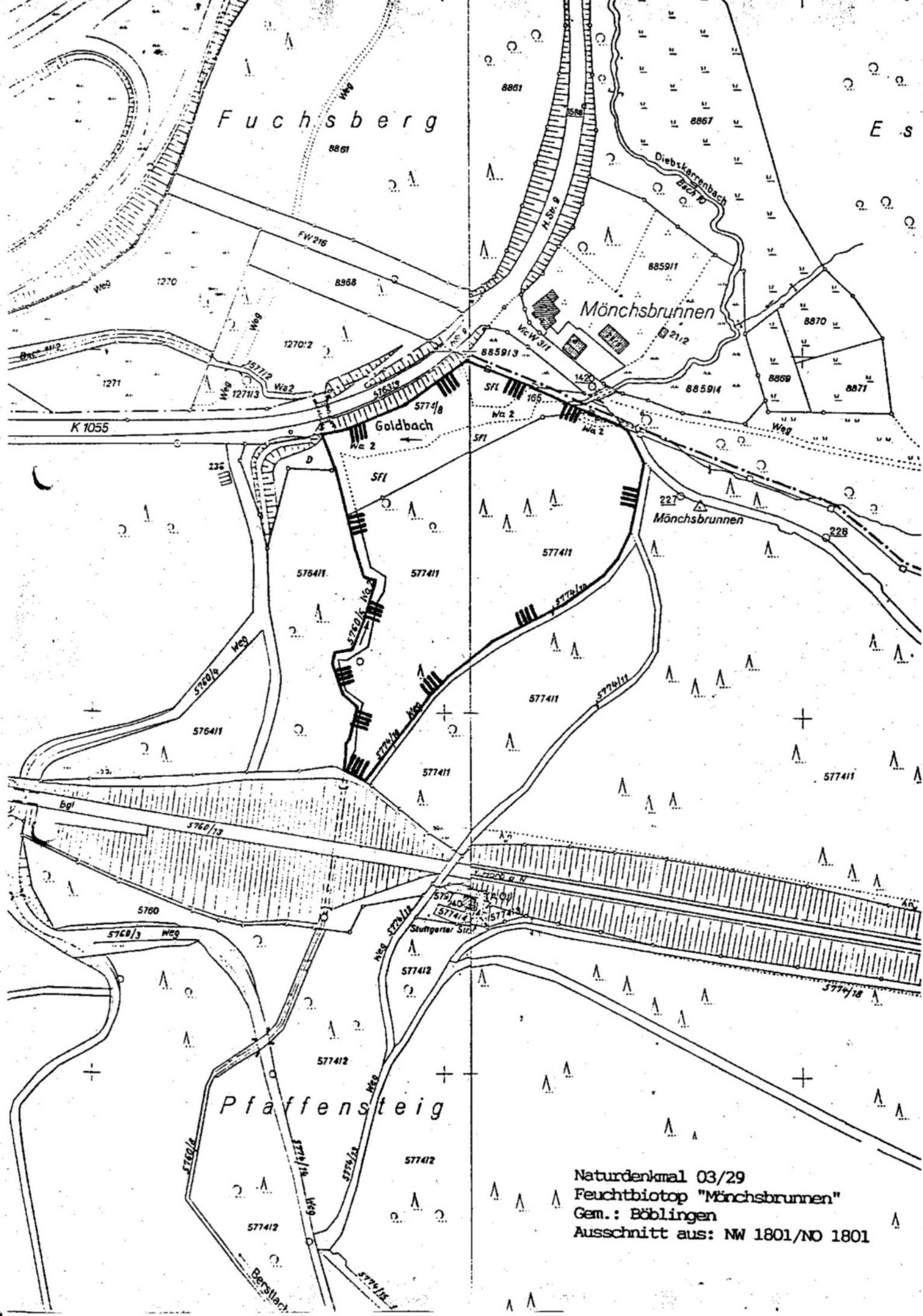
Anhänge

1. ND03-06
2. ND03-28
3. ND03-29



Naturdenkmal 03/28
Feuchtbiotop "Pfaffensteig"
Gem.: Böblingen
Ausschnitt aus: NW 1801

Saure Flosche



Fuchsberg

Mönchsbrunnen

Goldbach

Pfaffensteig

Naturdenkmal 03/29
 Feuchtbiotop "Mönchsbrunnen"
 Gem.: Böblingen
 Ausschnitt aus: NW 1801/NO 1801