

## **PRO BAHN: Pfaffensteigtunnel bremst zweigleisigen Ausbau der Gäubahn aus und verschlechtert bisherige Verbindungen**

**Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert die falsche Prioritätensetzung beim Ausbau der Gäubahn: Die Beseitigung des eingleisigen Engpasses südlich von Horb muss Vorrang vor dem Bau des Pfaffensteigtunnels haben. PRO BAHN kritisiert, dass die Bahn mit dem Pfaffensteigtunnel gut genutzte Verbindungen zugunsten eines Halts am Flughafen abhängt und fordert den Erhalt der vorhandenen Anbindung nach Stuttgart.**

Stuttgart, 7.10.2026

Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert, dass mit dem Baustart des Pfaffensteigtunnels am 12. Oktober 2026 falsche Prioritäten beim Ausbau der Gäubahn gesetzt werden. Der größte Engpass dieser internationalen Verbindung zwischen Stuttgart und Zürich ist der 78 km lange eingleisige Abschnitt südlich von Horb, der regelmäßig für Verspätungen sorgt. Bis in die Nachkriegszeit war diese Strecke zweigleisig. Anstatt die Zweigleisigkeit endlich wieder herzustellen, wird nun zuerst ein über zwei Milliarden Euro teurer Tunnel zum Flughafen gebaut. Der Ausbau im Süden soll dagegen erst in den 2040er-Jahren umgesetzt werden.

Da der Tunnel mit einer geplanten Auslastung von drei Zügen pro Stunde für sich genommen völlig unwirtschaftlich ist, griff die DB beim Nachweis der Wirtschaftlichkeit zu einem Trick: Man koppelte den Tunnel, der nur für den Personenverkehr geeignet ist, mit den wesentlich preisgünstigeren Ausbaumaßnahmen der Gäubahn südlich von Böblingen, die auch dem Güterverkehr nützen, und erreichte damit insgesamt eine ausreichende Wirtschaftlichkeit.

Der Vorsitzende von PRO BAHN Region Stuttgart, Wolfgang Staiger, meint dazu: *„Aus Sicht der Fahrgäste wäre die Beseitigung des eingleisigen Engpasses viel wichtiger als der Tunnel, um die Pünktlichkeit auf dieser wichtigen internationalen Magistrale wieder zu verbessern und mehr Kapazitäten zu schaffen. Nach dem Vorbild der neuen Direktverbindung von München nach Mailand, die ab Dezember 2026 von Trenitalia angeboten wird, könnten dann auch wieder auf der Gäubahn Züge von Stuttgart direkt nach Italien fahren.“*

Die DB will dagegen mit der vorgezogenen Realisierung des Tunnels einen Konstruktionsfehler von Stuttgart 21 korrigieren. Die Anbindung der Gäubahn an den Tiefbahnhof war ursprünglich über die S-Bahngleise zum Flughafen vorgesehen, was aber nach Aussagen des früheren Geschäftsführers der Projektgesellschaft DB Projekt Stuttgart – Ulm, Olaf Drescher, ein „betriebliches Desaster“ ausgelöst hätte. Staiger weist auf einen weiteren Grund hin: *„Mit der Ausgliederung der Kosten für die Gäubahn-Anbindung aus dem Projekt Stuttgart 21 in das vom Bund finanzierte Projekt Gäubahn-Ausbau soll die völlig aus dem Ruder gelaufene Finanzierung des Tiefbahnhofs entlastet werden, die von der DB aus eigener Tasche finanziert werden muss.“*

Der 11 km lange Pfaffensteigtunnel verlängert die Strecke von Böblingen nach Stuttgart durch den Umweg über den Flughafen um über zwei Kilometer. Während die heutige Strecke weitgehend oberirdisch verläuft und eine herrliche Aussicht auf den Stuttgarter Talkessel bietet, fährt man auf der neuen Strecke fast vollständig im Tunnel. Dafür verspricht die DB kürzere Fahrzeiten vor allem

für Fluggäste und die Einrichtung einer „Mobilitätsdrehscheibe“ mit neuen Fahrmöglichkeiten am Flughafen. Das führt allerdings dazu, dass die bestehende Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof Stuttgart-Vaihingen weitgehend abgehängt wird. Dort halten schon heute IC-Züge in der Hauptverkehrszeit und ab Dezember 2026 wird auch ein stündlicher Halt für alle MEX-Züge eingerichtet. Staiger kritisiert: *„Ein Halt in Stuttgart-Vaihingen mit ca. 70.000 Arbeitsplätzen hat für Pendler eine viel höhere Bedeutung als der Halt am Flughafen, wo es insgesamt nur 11.000 Arbeitsplätze gibt. Mit dem Pfaffensteigtunnel fährt man zukünftig an Stuttgart-Vaihingen vorbei und bei Störungen auf der Stammstrecke kann man ihn auch nicht als Umleitungsstrecke für die S-Bahn benutzen – anders als heute die Panoramabahn.“*

Zwar reduziert sich die Fahrzeit für Fahrgäste zum Stuttgarter Hauptbahnhof trotz des Umwegs über den Flughafen um etwa 5 Minuten. Die Züge müssen aber zwischen dem Flughafen und dem Stuttgarter Tiefbahnhof den Fildertunnel nutzen, der in der Hauptverkehrszeit nach derzeitiger Planung schon ohne die Züge der Gäubahn mit bis zu 11 Zügen pro Stunde [stark ausgelastet](#) ist. Wenn der Fildertunnel nach Fertigstellung des Pfaffensteigtunnels diese Züge noch zusätzlich aufnehmen muss, steigt die Wahrscheinlichkeit für Verspätungen.

Trotz seiner hohen Kosten ermöglicht der Pfaffensteigtunnel keine umsteigefreien Fahrten zwischen Böblingen und der Neubaustrecke Flughafen – Wendlingen – Ulm. Über eine enge „Haarnadelkurve“ am Flughafen ist der Tunnel von Böblingen am Flughafen nur einseitig Richtung Stuttgart angebunden. Züge aus Böblingen können auch nicht durch einen Wechsel der Fahrtrichtung am Filderbahnhof weiter über die Schnellfahrstrecke Richtung Wendlingen fahren, weil zwischen den beiden Tunnelröhren ein Gleiswechsel fehlt. In der ursprünglichen Planung für die Anbindung der Gäubahn an den Flughafen war dafür noch eine [Erweiterungsmöglichkeit](#) vorgesehen. Diese Option wäre z. B. bei einer Sperrung des Fildertunnels sehr hilfreich und könnte auch für eine tangentielle Verbindung zwischen Böblingen und dem Neckartal genutzt werden.

Damit die Gäubahn möglichst schnell wieder ihre Bedeutung als wichtige Strecke im europäischen Verkehrsnetz zurückgewinnt, **fordert der Fahrgastverband PRO BAHN**, die Planungen für den zweigleisigen Ausbau im südlichen Abschnitt der Gäubahn vorzuziehen und so bald wie möglich umzusetzen. Dabei sollte zur Stabilisierung der S-Bahn auch ein lange geplantes Überholgleis bei Ehningen gebaut werden, mit dem Fahrplankonflikte zwischen den Gäubahnzügen und der S1 auf dem gemeinsam genutzten Abschnitt bis Herrenberg reduziert werden können. Außerdem spricht sich PRO BAHN dafür aus, die Gäubahn weiter über die Panoramabahn oberirdisch bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof zu führen und diese Strecke für einen leistungsfähigen Regionalverkehr auszubauen.

-----  
Für Rückfragen:

Dr. Wolfgang Staiger, Vorsitzender PRO BAHN Regionalverband Region Stuttgart

E-Mail: [wolfgang.staiger@pro-bahn-bw.de](mailto:wolfgang.staiger@pro-bahn-bw.de)