

V.i.S.d.P:

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317
0176 96936959

Kontakt:

Joris Schoeller
0172 7464418
presse@wikireal.org

In Kooperation mit



Pressemitteilung

12.12.2025

S21-Pfaffensteigtunnel: Nicht genehmigungsfähig und fehlgeplant!

In der heutigen Pressekonferenz des Faktencheckportals WikiReal.org in Kooperation mit dem Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 wurden Kernpunkte eines aktuell erscheinenden Fachartikels vorgestellt: Roland Morlock, Dr. Christoph Engelhardt, "Pfaffensteigtunnel oder Gäubahnausbau – gefährliches Milliardenloch oder sinnvolle Fahrzeitverkürzung?" Der Artikel erscheint in dem Schweizer Fachjournal „Eisenbahn-Revue International“ in der Januarausgabe und wird ab ca. 21. Dezember ausgeliefert.

Der Pfaffensteigtunnel ist das größte neue Element des Ausbaus Stuttgart – Zürich. Er soll mit 11,3 km Deutschlands längster Eisenbahntunnel werden, den Deutschlandtakt ermöglichen und mehrere Bestandteile des Projekts Stuttgart 21 ersetzen. Ursprünglich mit 0,9 Mrd. Euro bewertet, soll er laut Bundesregierung jetzt 1,69 Mrd. Euro kosten und unabhängige Schätzungen gehen von 3,5 Mrd. Euro oder mehr aus. Die Beschlüsse für die Baugenehmigung und der Förderbeschluss sollen unmittelbar bevorstehen, dabei sind gewichtige Einwendungen gegen den Bau bis heute nicht beschieden.

Die beiden Autoren kritisieren die Wirtschaftlichkeit des Projekts, das offiziell mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,2 angegeben wurde. Werte unter 1 sind unwirtschaftlich. Roland Morlock, IT-Unternehmensberater und Landesvorstand Baden-Württemberg des Deutschen Bahnkundenverbands: „Die Bündelung des Pfaffensteigtunnels mit dem zweigleisigen Ausbau der Gäubahn ist unzulässig. Der Tunnel ist betrieblich eigenständig und erreicht nach Zuordnung des Nutzens und Aktualisierung der Kosten nur ein NKV von maximal 0,23. Das ist Geldvernichtung in Milliardenhöhe. Der zweigleisige Gäubahnausbau allein erreichte dagegen ein NKV von 2,7.“

Dr. Christoph Engelhardt, Physiker und Analyst sowie Gründer des Faktencheck-Portals WikiReal.org kritisiert die Planrechtfertigung des Tunnels: „Der Tunnel wird gerechtfertigt mit einer vermeintlich notwendigen Fahrzeitverkürzung zur Erreichung des Taktknotens im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof. Dort liegt aber gar kein Taktknoten vor und ist auch nicht möglich, es ist egal, wann ein Zug in Stuttgart ankommt, er verpasst praktisch immer gleich viele Anschlüsse. Das nimmt auch anderen Ergänzungsprojekten wie etwa dem Nordzulauf tunnel die Rechtfertigung.“ Engelhardt verweist darauf, dass der neue Gäubahnausbau mit den milliardenteuren Tunneln und etwas mehr Zweigleisigkeit auf der Gesamtstrecke Stuttgart-Singen keine Fahrzeitverkürzung bringt. Engelhardt weiter: „Außerdem ist der Pfaffensteigtunnel im Brandfall eine Todesfalle. In der verengten Röhre kommen die vielen Passagiere der Doppelstock-Regionalzüge nicht rechtzeitig in Sicherheit.“

Roland Morlock weist auf Regelverstöße sowie die Kapazitätseinschränkung hin, die sich durch die Einfädelung der Gäubahn in den Fildertunnel ergibt, wo sie sich die Kapazität mit den Hauptbahnen aus Ulm/München und aus Tübingen teilen muss. Morlock: „Tatsächlich ist der Pfaffensteigtunnel der untaugliche Versuch, die Stuttgart 21-Fehlplanung auf den Fildern zu ersetzen und entsprechende Kosten aus dem Projekt auszulagern.“ Dieter Reicherter, Vorsitzender Richter am Landgericht a.D., Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21: „Ohne dass die wohl begründet dargelegten Verstöße gegen Gesetze und Vorschriften ausgeräumt wurden, ist eine Genehmigung dieses Großprojekts und eine Entscheidung zu seiner Finanzierung nicht zu verantworten.“

Engelhardt schließt: „Bahnchefin Evelyn Palla sagt, die bei Stuttgart 21 begangenen Fehler dürften sich bei weiteren Großprojekten nicht wiederholen. Doch hier wiederholt sich alles, was S21 in den Abgrund gerissen hat: Geschönte Kosten, Regel- und Gesetzesverstöße, Falschaussagen und Informationszurückhaltung. Der Tunnel ist das neueste Zeugnis für die Abschaffung unserer Ingenieursnation Deutschland. Wir fordern die Projektbetreiber zu einem professionellen Faktencheck heraus oder andernfalls das Projekt zu stoppen.“