WIKIREAL.ORG
Zur Erforschung der Wahrheit
bedarf es notwendig der Methode.
René Descartes
Das Faktencheck-Portal

V.i.S.d.P:
Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317
0176 969369590

Kontakt:
Roland Morlock
[redacted]

Pressemitteilung 12.10.2026

Pfaffensteigtunnel: Das nächste Desaster nach Stuttgart 21!

Zum heutigen Tunnelanschlag fordert WikiReal den Stopp des aus seiner Sicht rechtswidrigen Projekts. Wirtschaftlichkeit und Sicherheit werden weit verfehlt, der Stuttgarter Bahnknoten wird verkehrlich verstümmelt und das Gemeinwesen in Milliardenhöhe ausgeplündert.

Am heutigen Montag, dem 12.10.2026, findet der sogenannte „Tunnelanschlag“ für den Pfaffensteigtunnel statt. Der künftig mit 11,3 Kilometern längste Eisenbahntunnel Deutschlands soll weitgehend unter Äckern verlaufen, ohne einen Berg zu unterqueren. Von Böblingen kommend mündet er am Nordende nach einer regelwidrig zu engen Haarnadelkurve in den neuen Fernbahnhof am Stuttgarter Flughafen.

Unzulässige Mischkalkulation statt Wirtschaftlichkeit

Das Projekt beruht nach Auffassung von WikiReal auf einer unzulässigen Wirtschaftlichkeits-berechnung. Das zu seiner Rechtfertigung angeführte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) vermischt den Pfaffensteigtunnel mit dem zweigleisigen Ausbau der Gäubahn, der erst rund 65 Streckenkilometer weiter südlich beginnt. Dieser Ausbau hat einen sehr hohen Nutzen, ist aber betrieblich unabhängig vom Pfaffensteigtunnel. Beide Vorhaben sind deshalb getrennt zu bewerten. Bei sachgerechter Zuordnung des Nutzens liegt das NKV des Pfaffensteigtunnels nach Berechnungen von WikiReal bei höchstens 0,3 – der Bau ist damit eine milliardenschwere Geldverbrennung.

Auch die Planrechtfertigung mit der Beschleunigung von Fahrzeiten zur Erreichung des Deutschlandtakt-Knotens Stuttgart ist hinfällig. Im S21-Tiefbahnhof entsteht kein Taktknoten; auf den lediglich acht Bahnsteiggleisen ist er auch nicht möglich. Die Gesamtfahrzeit von Singen nach Stuttgart nimmt sogar zu. Darüber hinaus fehlt ein funktionierender Brandschutz: Das Risiko, nicht rechtzeitig in Sicherheit zu gelangen, ist rund sechs- bis achtmal so hoch wie international üblich.

Diese Kritik wurde Anfang des Jahres in einem Fachartikel veröffentlicht.[1] In einem Folgeartikel bezeichneten Mitarbeiter der DB-Projektgesellschaft diese als „weit überzogen und unsachlich“.[2] Eine Begründung blieb aus; keiner der genannten existenziellen Kritikpunkte wurde entkräftet oder auch nur angesprochen. WikiReal wertet dies als umfassendes Eingeständnis argumentativer Schwäche.

Kosten steigen – und das ausgewiesene NKV ebenfalls?!

2021 wurde bei Tunnelkosten von 0,92 Milliarden Euro für das Gesamtprojekt einschließlich Gäubahnausbau ein NKV von lediglich 1,2 ermittelt (knapp wirtschaftlich). Als die Kosten des Tunnels auf 1,96 Milliarden Euro stiegen, entstand Handlungsbedarf. Überraschenderweise wurde anschließend ein höheres NKV von 1,6 bestimmt. Dafür wurden die Baukosten des Gäubahnausbaus effektiv halbiert, während der Nutzen aus dem Personenverkehr um angeblich 50 % stieg und jener aus dem Güterverkehr trotz sinkender Zahl der Güterzüge nahezu verdoppelt wurde (+85 %). Das erscheint unplausibel und nährt den Verdacht einer Manipulation. Bei sachgerechter Zuordnung des Nutzens sinkt das NKV des Pfaffensteigtunnels auf nur 0,3. Nach der jüngsten, erst vergangene Woche bekannt gewordenen Kostensteigerung des Tunnels auf rund 2,5 Mrd. Euro[3] liegt es nach Berechnungen von WikiReal sogar nur noch bei 0,23.

Tatsächlich soll der Tunnel die Fehlplanung von Stuttgart 21 ersetzen

Die Begründung mit dem Deutschlandtakt erscheint vorgeschoben. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg bezeichnet als „zentrale Funktion“ des Pfaffensteigtunnels vielmehr den Ersatz der „bekanntermaßen sehr nachteiligen“ Stuttgart-21-Planung. Der Tunnel erfülle den

„Vertragsbestandteil des Projekts Stuttgart 21“, die „Führung der Gäubahn über den Flughafen“. Die „Finanzierungsverantwortung“ liege nun allerdings beim Bund.[4]

Zur Erinnerung: Der Tunnel wurde anfangs von dem heutigen Bundesverkehrsminister Steffen Bilger sogar gegen den Widerstand sämtlicher S21-Projektpartner, einschließlich der Bahn, durchgesetzt und deshalb zunächst „Bilger-Tunnel“ genannt. Bis heute hat Bilger die Aufforderung nicht beantwortet, Parteispenden des Tunnelbohrunternehmens Herrenknecht offenzulegen.[5] Bemerkenswert ist zudem, dass beim Pfaffensteigtunnel die Bürgerbeteiligung bereits vor dem Infrastrukturbeschleunigungsgesetz faktisch vollständig ausgehebelt wurde.[6]

Mit dem Stresstest entfällt eine weitere Rechtfertigungsgrundlage

Seinerzeit führende Manager des Stresstest-Auditors SMA haben inzwischen eingeräumt, dass der S21-Stresstest als Kapazitätsnachweis „wertlos“ ist.[7] Damit sind auch die Fahrpläne zur Tunnelrechtfertigung nun hinfällig.

Die Verantwortlichen sollten sich zudem der strafrechtlichen Risiken bewusst werden. Wer den Bau eines nicht hinreichend gerechtfertigten, nach Auffassung von WikiReal auf einer unzulässigen Wirtschaftlichkeitsberechnung beruhenden und lebensgefährlichen Großprojekts zulässt, muss sich auch Fragen nach möglicher Untreue und Baugefährdung stellen.

Roland Morlock, Analyst bei WikiReal u.a.[8]: „Der Pfaffensteigtunnel ist eine bahntechnische Fehlkonstruktion mit grenzwertigen Steigungen und Radien. Vor allem aber schafft er durch die Trassenkonkurrenz im Fildertunnel einen Engpass für die Gäubahn.“

Christoph Engelhardt, Gründer des Faktencheckportals WikiReal: „Es ist höchste Zeit, dass sich die Verantwortlichen der existenziellen Kritik an diesem Projekt in einem professionellen Faktencheck stellen. Die Erosion unserer Demokratie wird durch derartige Willkürentscheidungen gegen wirtschaftliche und verkehrliche Vernunft vorangetrieben. Die Ausplünderung unseres Gemeinwesens in Milliardenhöhe und die mutwillige Gefährdung von Leib und Leben müssen ein Ende haben.“

Roland Morlock nimmt an der Gegenveranstaltung zum heutigen Tunnelanschlag teil und steht für Rückfragen zur Verfügung.

Einzelnachweise

1 *Roland Morlock, Christoph Engelhardt, „Pfaffensteigtunnel oder Gäubahnausbau – gefährliches Milliardenloch oder sinnvolle Fahrzeitverkürzung?“, Eisenbahn-Revue International 1/2026, S. 42-46 (bit.ly/476IfqE). Aktueller Stand siehe: wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Trassierung#Pfaffensteigtunnel*

2 *André Enzmann, Peter Reinhart, „Genese und Sinn des Pfaffensteigtunnels als Teil des neuen Gäubahnkonzepts“, Eisenbahn-Revue International 3/2026, S. 140-143 (bit.ly/471gsYK)*

3 *BMV, „Infraplan 2026. Maßnahmen und Kennzahlen 2026 bis 2030“, 10.2026 (pdf bmv.de), S. 37*

4 *27.02.2026, Verkehrsministerium BW, „Öffentlicher Faktencheck zum Pfaffensteigtunnel“ (pdf wikireal.org). Antwort auf: Christoph Engelhardt, Roland Morlock, Offener Brief „Öffentlicher Faktencheck zum Pfaffensteigtunnel“, 16.01.2026 (pdf wikireal.org)*

5 *Christoph Engelhardt, Rede auf der MoDemo „Steffen Bilger – noch ein Lobbyist als Minister?“, 03.08.2026 (pdf wikireal.org)*

6 *wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Trassierung#Pfaffensteig_Verfahrensmaengel*

7 *wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung/Stresstest_2011#Insider-Eingestaendnisse*

8 *Roland Morlock ist außerdem Mitglied bei den Ingenieuren22, Bürgerbahn Denkfabrik und ist Landesvorsitzender des Deutschen Bahnkundenverbandes für Baden-Württemberg, er arbeitet hauptberuflich als IT-Berater.*