

# S21-Pfaffensteigtunnel: Nicht genehmigungsfähig und fehlgeplant

online-Pressekonferenz, 12.12.2025

Dr. Christoph Engelhardt, Roland Morlock

**WIKIREAL.ORG**  
Das Faktencheck-Portal

in Kooperation  
mit dem



## **Pfaffensteigtunnel oder Gäubahnausbau – gefährliches Milliardenloch oder sinnvolle Fahrzeitverkürzung?**

Roland Morlock

Dr. Christoph M. Engelhardt



# S21-Pfaffensteigtunnel: Nicht genehmigungsfähig und fehlgeplant

## Nicht förderfähig

- NKV 1,2 aus Bündelung unzulässig, Pfaffensteigtunnel: NKV 0,23, sehr unwirtschaftlich

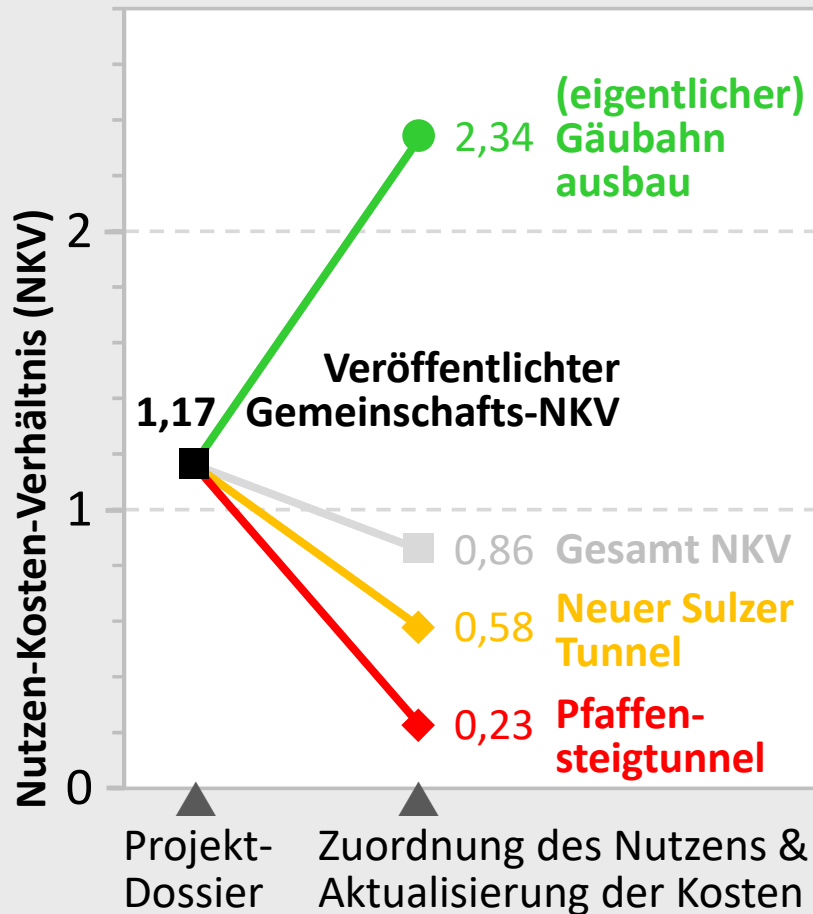
## Keine Planrechtfertigung

- Mit Tunneln keine kürzere Gesamtfahrzeit
- Kein ITF im Tiefbahnhof

## Weitere Fehlplanungen

- Kein Brandschutz
- Kapazitätseinschränkung (Trassenkonkurr.)
- EBO-Verstöße
- Untauglicher Ersatz für S21-Fehlplanungen
- Neuer Sulzer T. zementiert Eingleisigkeit

→ **Wir fordern einen Faktencheck**



# Zeitleiste – **Genehmigung im Handstreich geplant!**

- 2018, **BVWP 1. Dossier ohne Tunnel**, 20 km zweigleisig, NKV 2,7
- 2019, **1. Gutachterentwurf D-Takt ohne Tunnel**
- 2020, **3. Gutachterentwurf -"- mit Tunneln** u. längerer Gesamtfahrzeit
- 2021, **BVWP 2. Dossier mit Tunn.** + 2-gl 6 km geb. 23 km gepl., NKV 1,2
- 2024, **Plan Pfaffensteigtunnel** Einwendungen **1,5 Jahre ohne Bescheid**
- 2025, Juli, Bundesreg.: Pfaffensteigt. Kosten von 1,69 Mrd. Euro
- 2025, Okt. NKV 1,6 (**Rechnung von 12.2024**, Veröffentl. im „Herbst“)
- 2025, Dez. (angek.) **Baugenehmigung, Finanzierung**, 01.26 **Baubeginn**

# Übersicht Gäubahnausbau

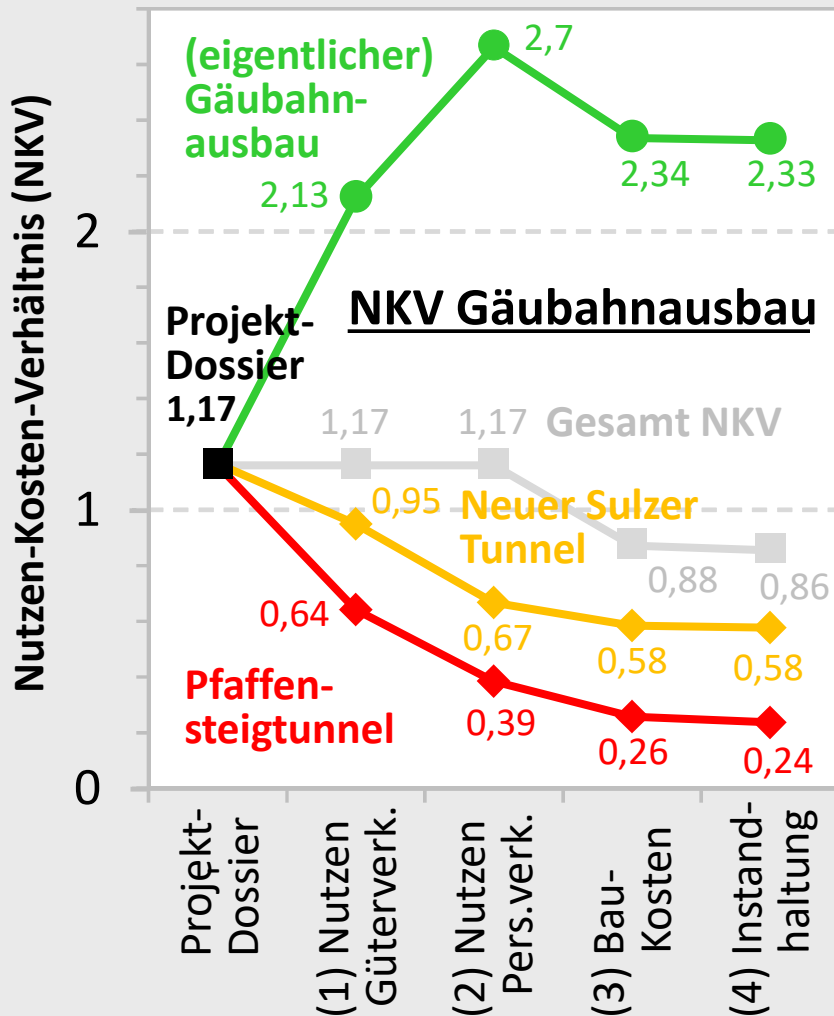


2018 noch ohne Tunnel, 2021 kommen die **Tunnel** hinzu.

Planrechtfertigung: **Deutschlandtakt**, aber im S21-Tiefbahnhof **kein Taktknoten!**

2021 komplett andere **zweigleisige** Ausbaustrecken als 2018.

Trotz Tunnel und 8 km mehr Zweigleisigkeit in Summe **keine Fahrzeitverkürzung!**

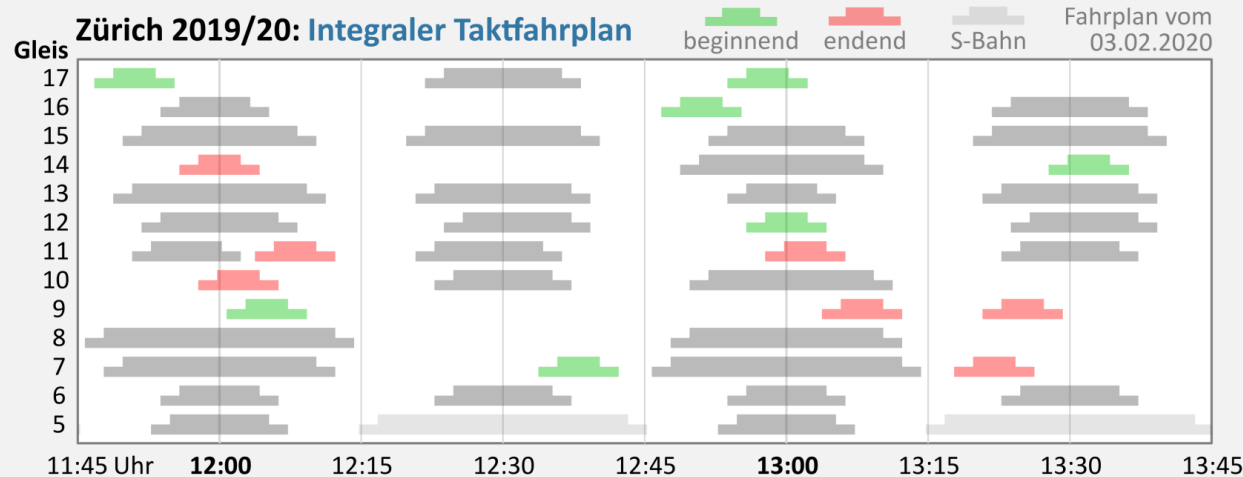
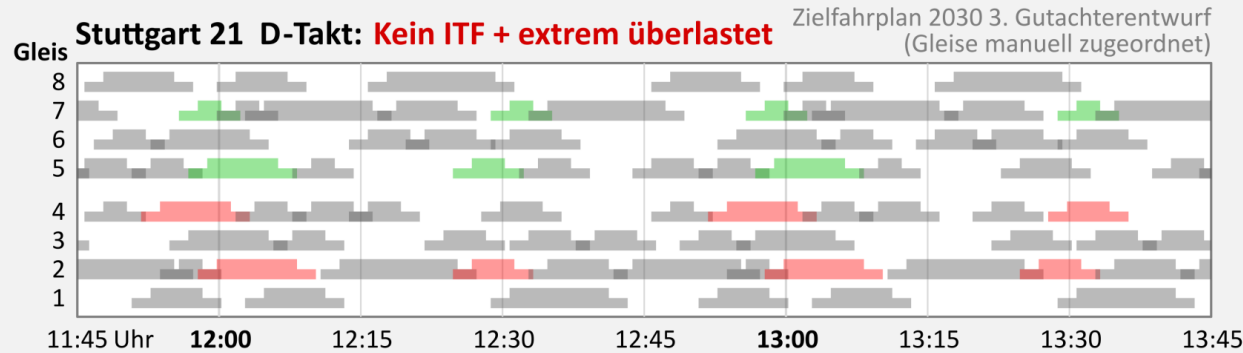


## Der Pfaffensteigtunnel ist extrem unwirtschaftlich

- **Kein Güterverkehr** im Pfaffensteigtunnel
- Pfaffensteigtunnel nur Zweitanbindung neben Rohrer Kurve etc.  
→ Nutzen **Personenverkehr** nur aus **Fahrzeitverkürzung**
- NKV 2,7 ohne Tunnel reproduziert
- Neue **Kosten 1,7 Mrd. €** → Komplexität Tunnel + Baupreissteigerung  
→ entsprechend steigen auch die Instandhaltungskosten

**Fazit:** Tunnel sehr **unwirtschaftlich**, Gäubahnausbau hochgradig **wirtschaftlich**

# Im Stuttgart 21-Tiefbahnhof liegt **kein ITF-Knoten** vor



In der Gleisbelegung des S21-Tiefbahnhofs **kein Anzeichen** eines (Teil-)Taktknotens.

In Zürich können fast alle **während der Haltezeit** umsteigen.

Im nicht integralen Knoten ist für die Umsteiger der Aufenthalt im Bahnhof **um ca. die halbe Taktzeit verlängert**.

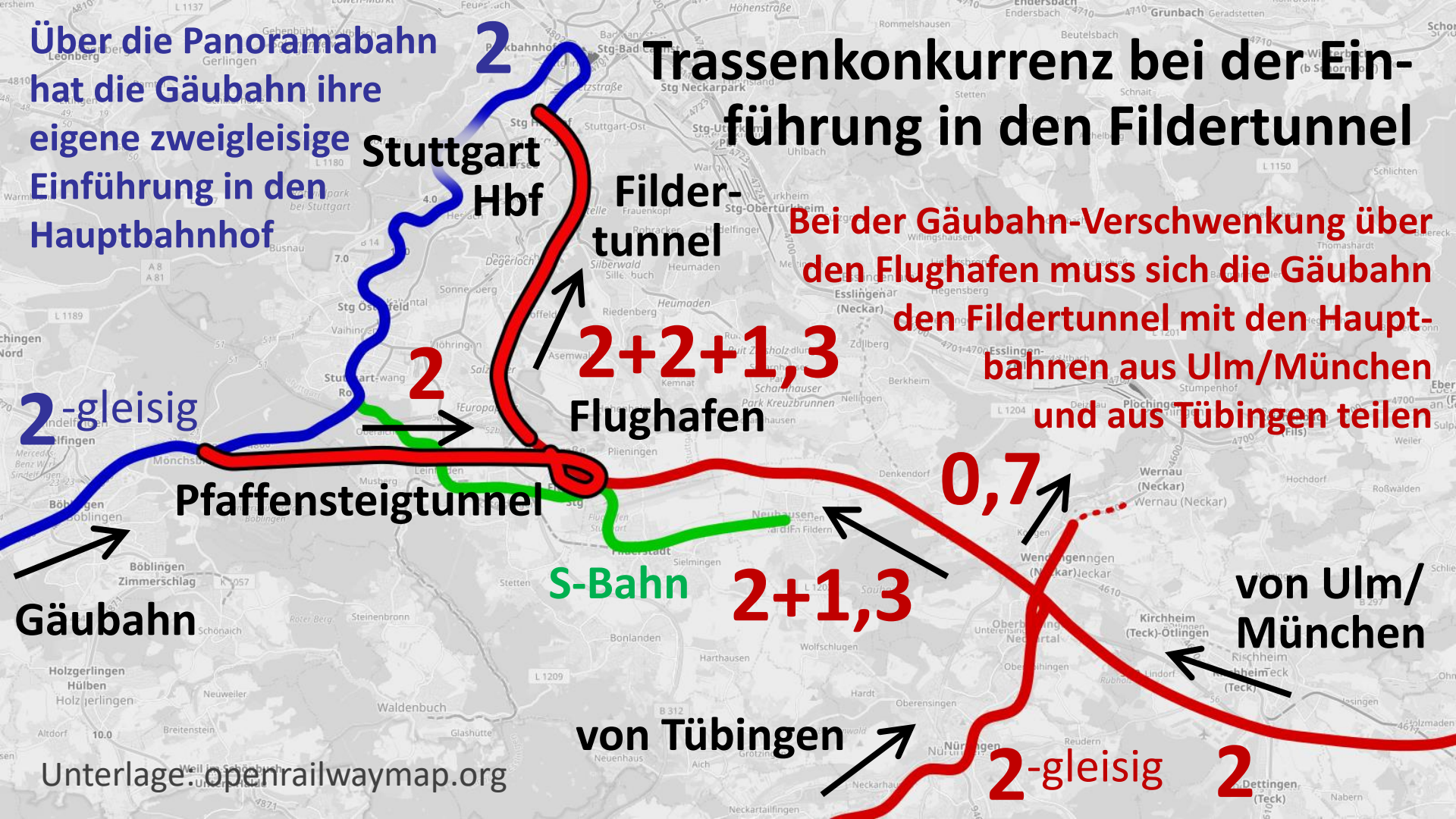
→ Die **Planrechtfertigung ist hinfällig!** (auch f. Nordzulauftunnel etc.)



Über die Panoramabahn  
hat die Gäubahn ihre  
eigene zweigleisige  
Einführung in den  
Hauptbahnhof

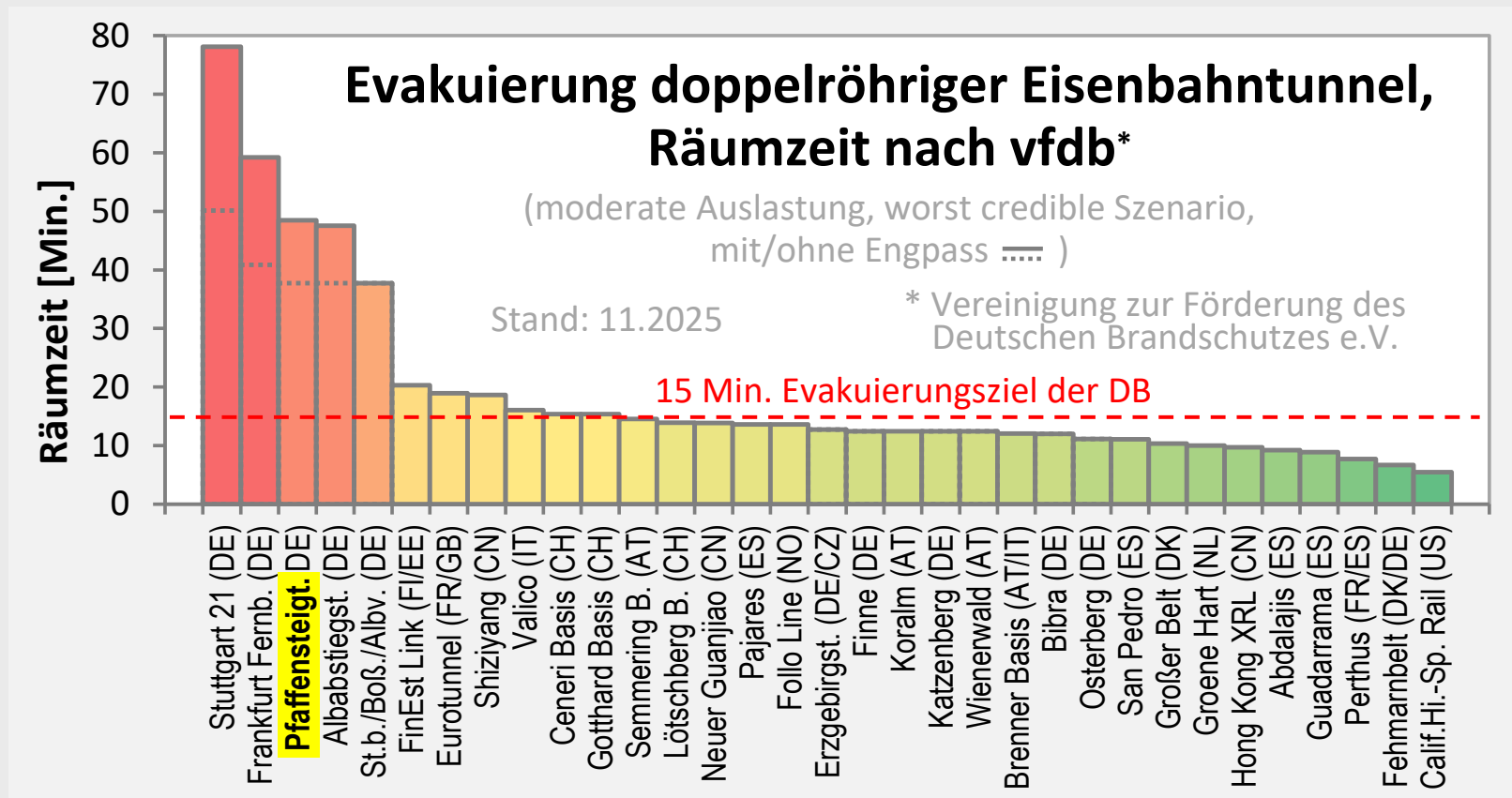
# Trassenkonkurrenz bei der Einführung in den Fildertunnel

Bei der Gäubahn-Verschwenkung über  
den Flughafen muss sich die Gäubahn  
den Fildertunnel mit den Haupt-  
bahnen aus Ulm/München  
und aus Tübingen teilen



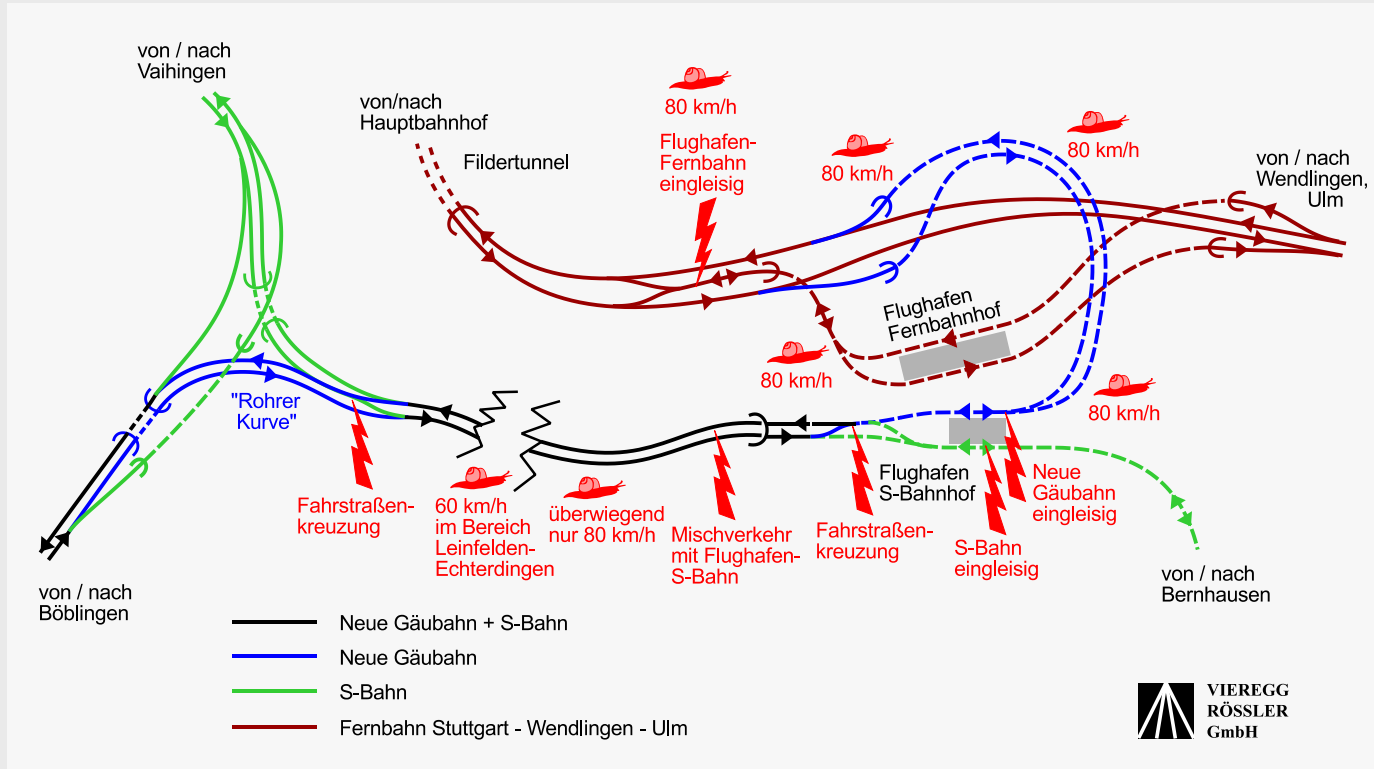


# Pfaffensteigtunnel: Kein Rettungskonzept für hohe Zugkapazität



**Evakuierungszeit um Faktoren über internationalem Niveau!**

# Die S21-Filderplanung war von Anfang an nicht fahrbar



## Pfaffensteigtunnel: (untauglicher) Ersatz der Fehlplanung

# Pfaffensteigtunnel: Verstöße gegen Gesetze und Vorschriften

- **§ 11 AEG** „mehr als geringfügiger Abbau von Kapazität“
- **§ 7 BHO** „Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit“,  
v.a. da BVWP-Methodik verletzt
- **§ 48 VwVfG** „unrichtige und unvollständige Angaben“ in der Planrechtfertigung: Fehlender Taktknoten, Zeiten getrickst
- **§§ 6, 7 EBO**, Radius unterschritten, Gleisneigung überschritten ohne Nachweis gleicher Sicherheit
- **§ 2 EBO** „gleiche Sicherheit“ und „anerkannte Regeln der Technik“ (s.a. **§ 13 PF-Ril**)
- **§ 4 AEG** „Anforderungen der öffentlichen Sicherheit“, insbesondere Brandschutz, s.a. **TSI SRT § 4.2.1.2** „Zeitraum Selbstrettung“



# Forderungen

- Offenlegung **NKV 1,6-Rechnung**
- **Faktencheck** zu sämtlichen offenen Fragen

**Ohne das bzw. bei negativem Ausgang:**

- Planungs- und Genehmigungs-**Stopp**  
**Pfaffensteigtunnel**
- Keine Kappung der **Panoramabahn**
- Beibehaltung **Kopfbahnhof**

# Professioneller Faktencheck

- Professionelle Mediation
- Öffentlich übertragen, Videoaufzeichnung
- Abstimmung zu Themen und Dokumenten
- Metaplan-Technik
- Belege für sämtliche Aussagen
- Arbeitsgruppen, Folgetermine bei Bedarf

[wikireal.org/wiki/  
Stuttgart\\_21/Faktencheck](http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Faktencheck)

# S21-Pfaffensteigtunnel: Nicht genehmigungsfähig und fehlgeplant

1. **Wirtschaftlichkeit** (NKV 1,2) **manipuliert** durch Bündelung mit Gäubahnausbau, Pfaffensteigtunnel ist tatsächlich **extrem unwirtschaftlich** (NKV 0,23)!
2. Zur **Fahrzeitverkürzung getäuscht**: Tatsächlich keine Gesamtbeschleunigung
3. **Kein ITF** im S21-Tiefbahnhof: Keine Planrechtfertigung (auch Nordzulauftunnel)
5. **Ungenügender Brandschutz** (kein Rettungskonzept für Hochkapazitätzüge)
4. **Kapazitätseinschränkung** (Trassenkonkurrenz mit Ulm-München, Tübingen)
6. **Nicht EBO-konform** (Radius, Steigung) ohne Nachweis gleicher Sicherheit
7. **Neuer Sulzer Tunnel** zementiert Eingleisigkeit

## Fazit und Forderungen

- **Nicht förder-/genehmigungsfähig**, untauglicher **S21-Reparaturversuch**
- Neu: **NKV von 1,6** – Berechnung wird zurückgehalten. – **Lex Tunnellobby?**
- **Forderungen:** ▪ Offenlegung Rechnung NKV 1,6, ▪ **Faktencheck** und/oder  
▪ Bau- und ▪ Planungsstopp, ▪ Erhalt von Panoramabahn und ▪ Kopfbahnhof