

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

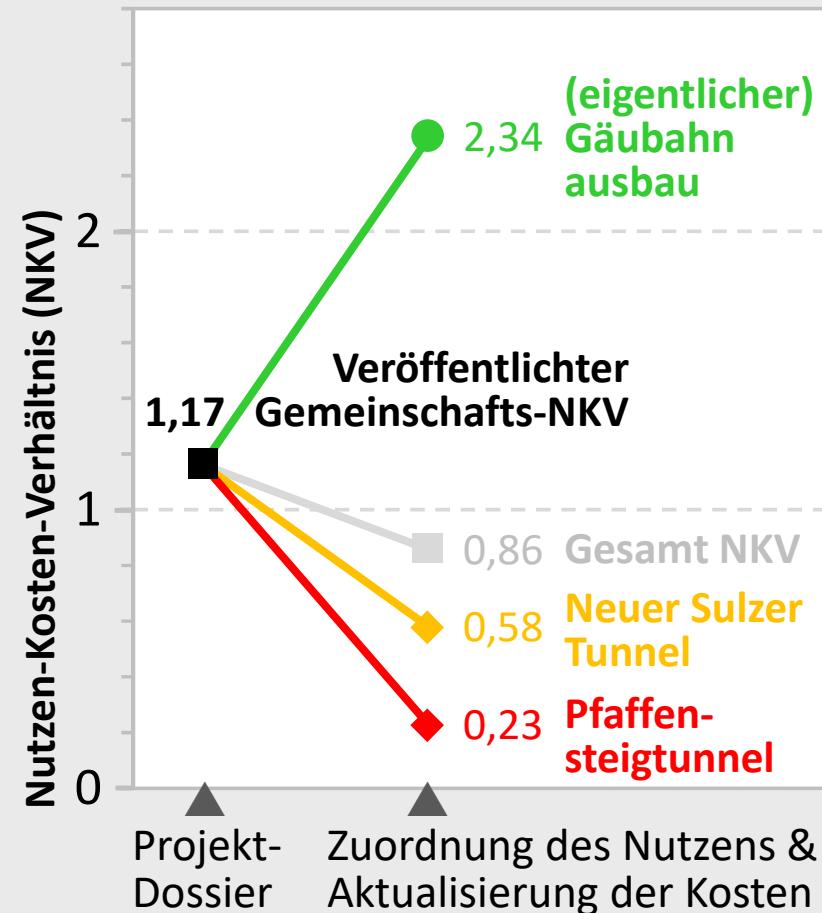
Keine Planrechtfertigung

- Mit Tunneln keine kürzere Gesamtfahrzeit
- Kein ITF im Tiefbahnhof

Weitere Fehlplanungen

- Kein Brandschutz
- Kapazitätseinschränkung (Trassenkonkurr.)
- EBO-Verstöße
- Utauglicher 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

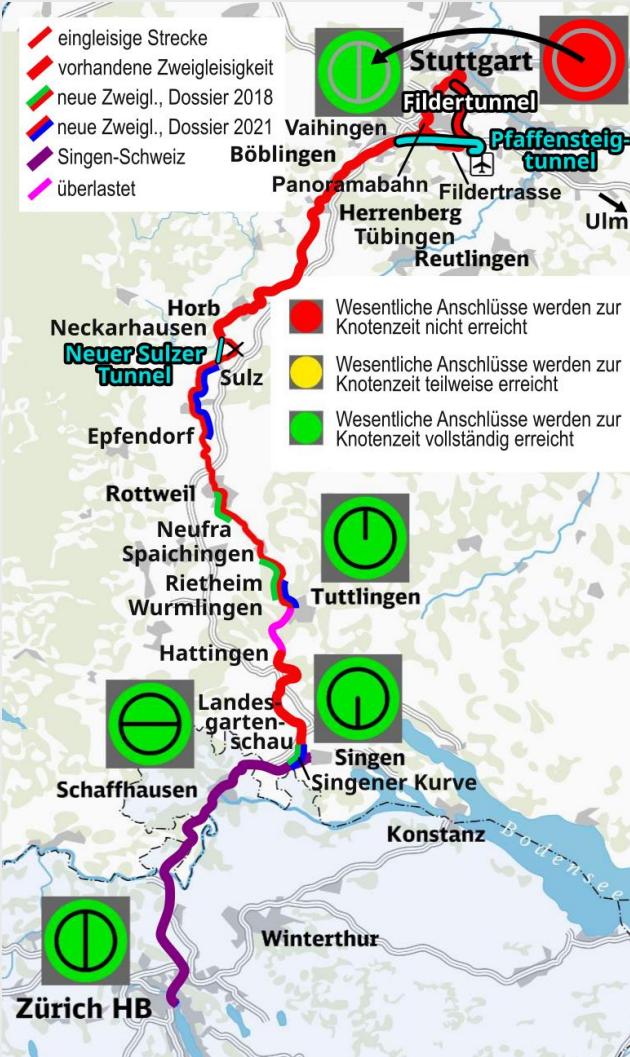
2024, Plan Pfaffensteigtunnel Einwendungen **1,5 Jahre ohne Bescheid**

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

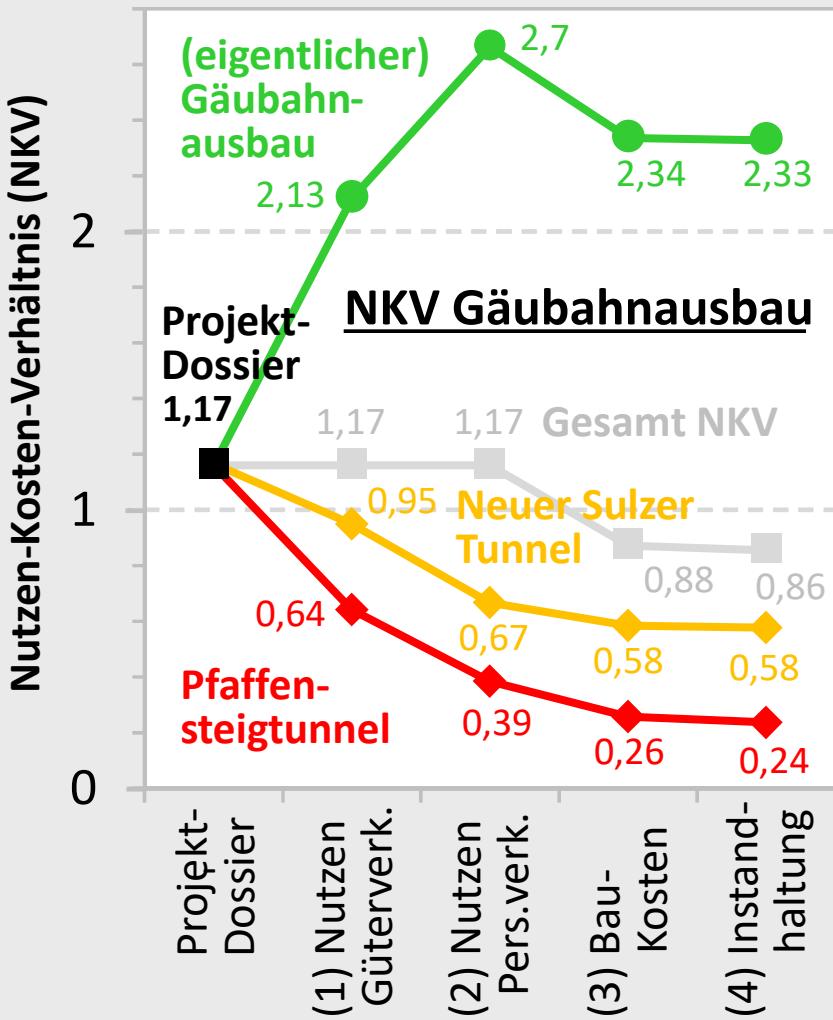


2018 noch ohne Tun-
nel, 2021 kommen die
Tunnel hinzu.

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

2021 komplett an-
dere **zweigleisige**
Ausbaustrecken als
2018.

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

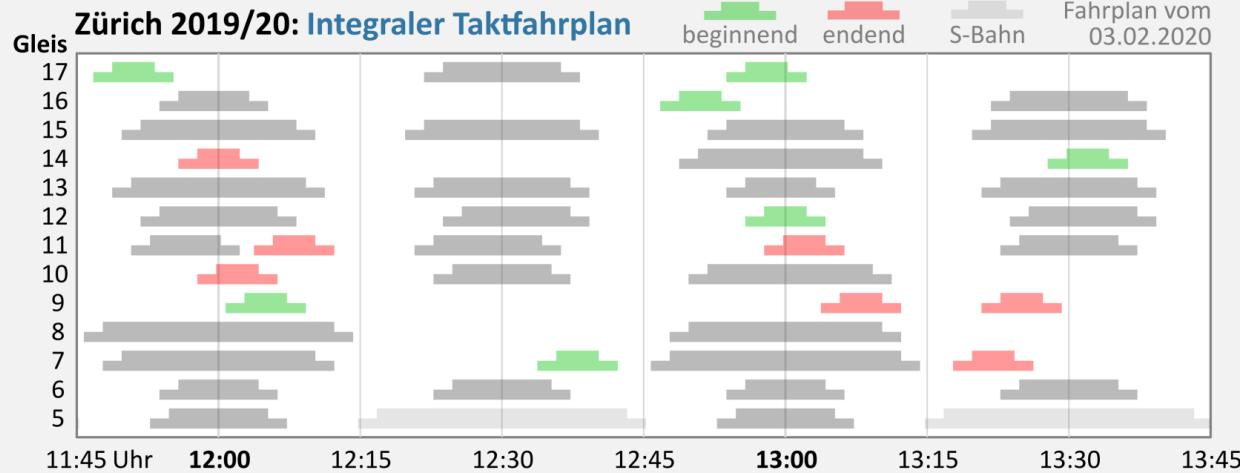
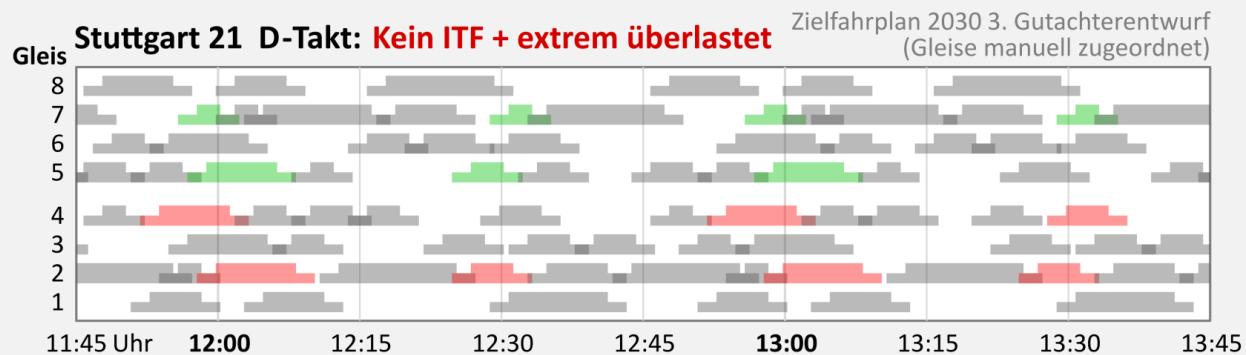


Der Pfaffensteigtunnel ist extrem unwirtschaftlich

- 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 + Baupreisseigerung → entsprechend steigen auch die Instandhaltungskosten

Fazit: Tunnel sehr unwirtschaftlich, Gäubahnausbau hochgradig wirtschaftlich

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

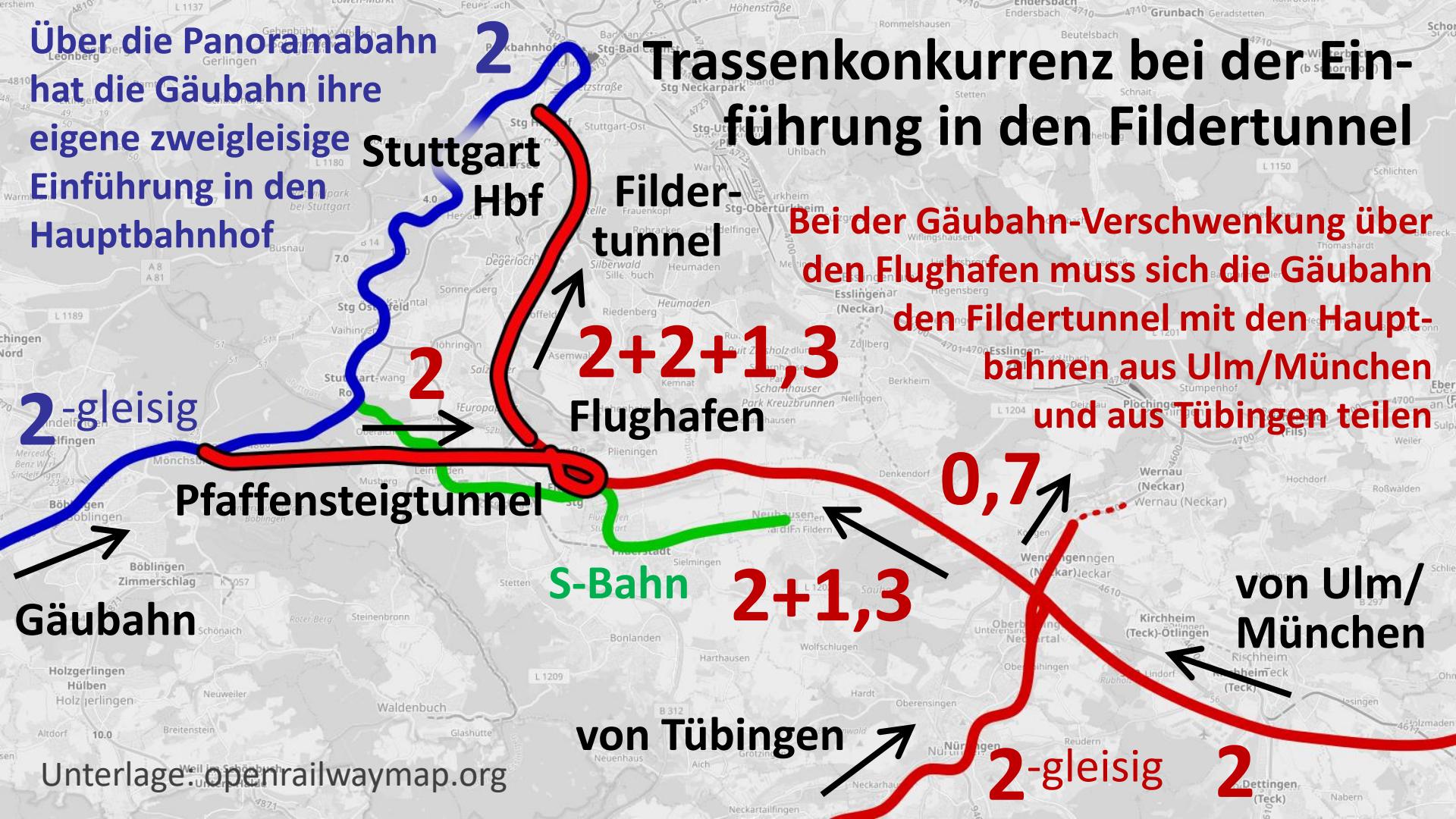


In der Gleisbelegung des S21-Tiefbahnhofs **kein Anzeichen eines (Teil-)Taktknotens**.

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. Nordzulaufunnel etc.)



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

2

Stuttgart
Hbf

Filder-
tunnel

2+2+1,3
Flughafen

2-gleisig

Pfaffensteigtunnel

Gäubahn

S-Bahn

von Tübingen

Trassenkonkurrenz bei der Ein- führung 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

0,7

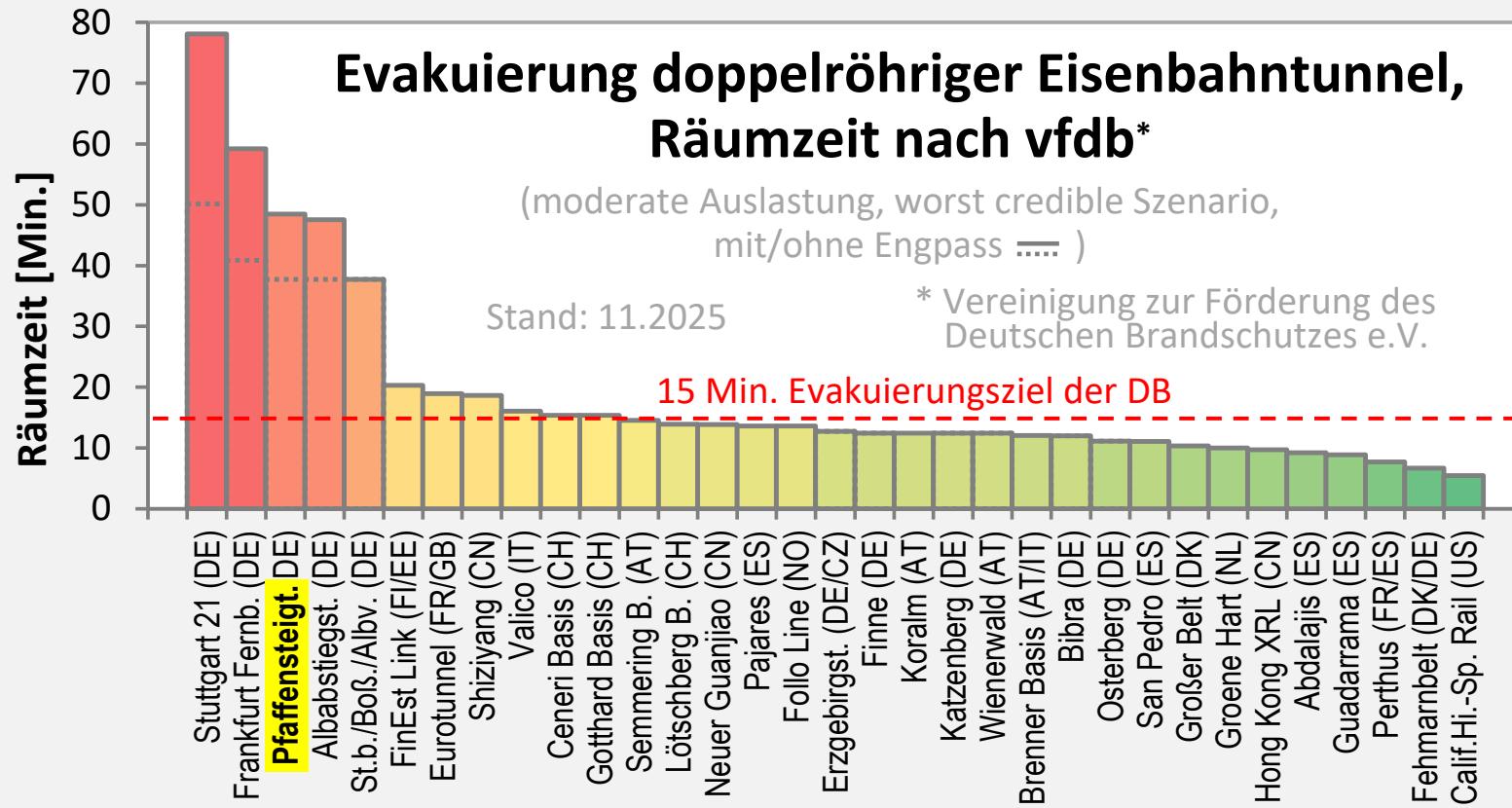
2+1,3

von Ulm/
München

2-gleisig

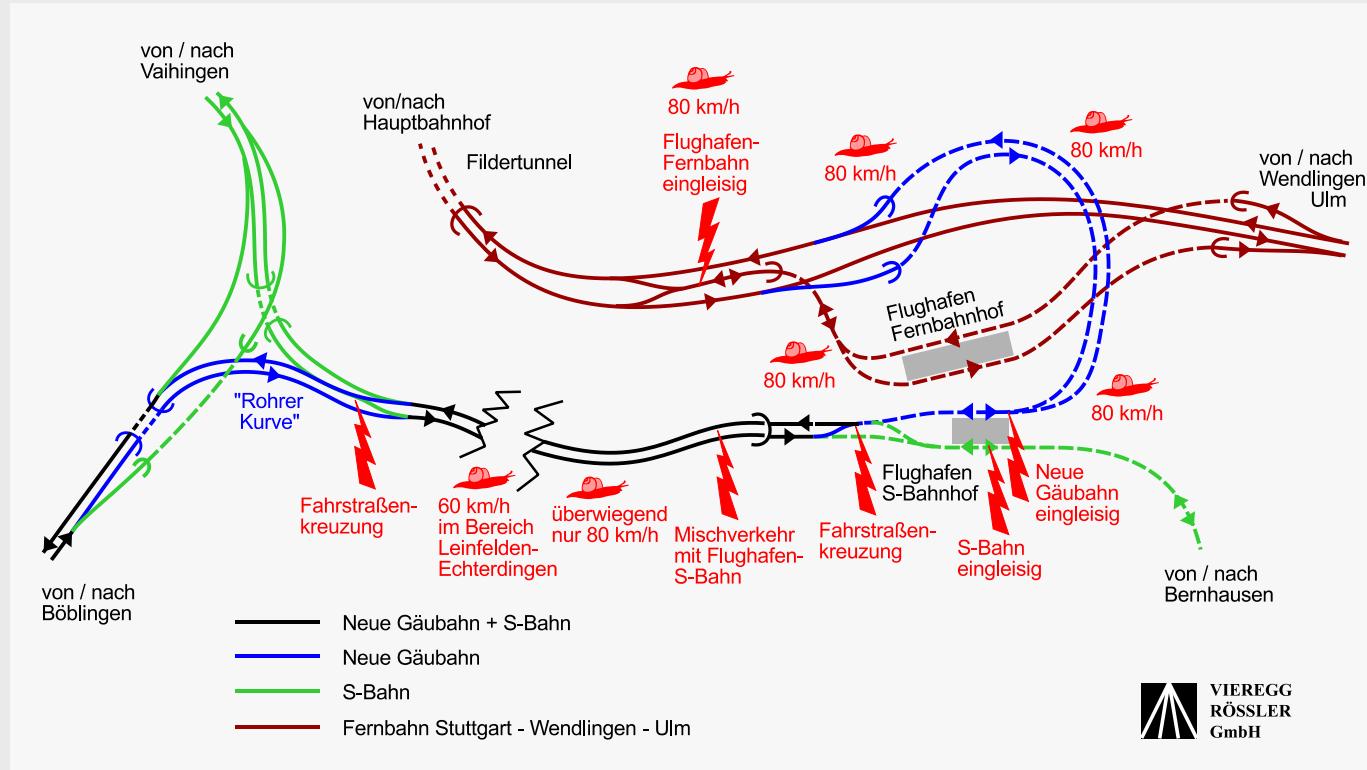
2

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 Nordzulauf tunnel)
5. **Ungenügender Brandschutz** (kein Rettungskonzept für Hochkapazitätszüge)
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