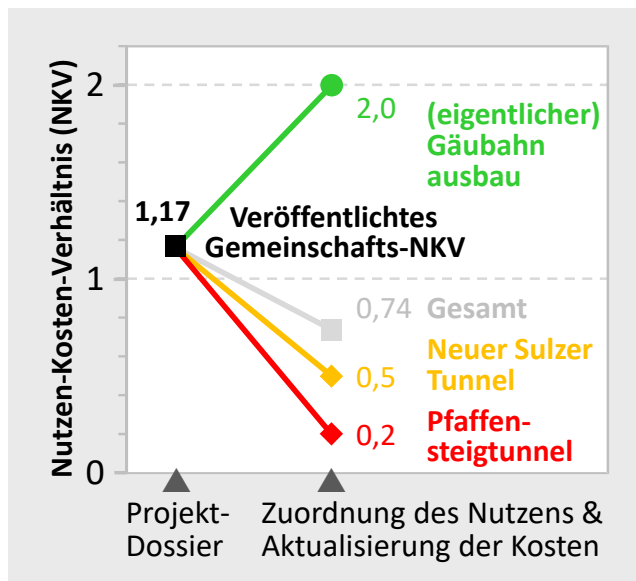


Pfaffensteigtunnel – Fehlplanungen und Demokratiedefizite

Ende 2025 stellten Roland Morlock und Christoph Engelhardt die zentralen Kritikpunkte ihres aktuellen Fachartikels zum Pfaffensteigtunnel in einer Pressekonferenz vor (wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Trassierung#Pfaffensteigtunnel). Dieser soll Deutschlands längster Tunnel werden und mehrere Elemente des Projekts Stuttgart 21 (S21) ersetzen. Aus fachlicher Sicht weist dieser Tunnel jedoch erhebliche Defizite hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Planrechtfertigung, Sicherheit und demokratischer Legitimation auf.



A. Separierte Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) der Teilprojekte aus dem Gesamt-NKV von 1,2 (laut Fachartikel, aber mit erneut aktualisierten Kosten).

Unwirtschaftlich: Verbrannte Milliarden

Unzutreffendes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Erst durch Verknüpfung des Pfaffensteigtunnels mit dem hochwirtschaftlichen Gäubahnausbau (der im Vorgängerprojekt ein NKV von 2,7 erreichte) ergibt sich in Summe ein NKV von 1,2 (unter 1 bedeutet „unwirtschaftlich“). Diese Kopplung ist aber unzulässig, da der Pfaffensteigtunnel betrieblich eigenständig ist. Zuordnung des Nutzens und Aktualisierung der Kosten liefert für den Pfaffensteigtunnel maximal ein NKV von 0,2 (Abb. A). Rund 4/5 der zuletzt 2 Mrd. Euro Kosten für den Tunnel wären damit volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigt. Eine vollständige Zweigleisigkeit der Gäubahn wäre preiswerter und würde außerdem mehr Fahrzeitverkürzung liefern.

Die Planrechtfertigung ist nicht gegeben

Es heißt, der Tunnel sei unbedingt nötig zur Fahrzeitverkürzung, um im S21-Tiefbahnhof rechtzeitig den Taktknoten zu erreichen.

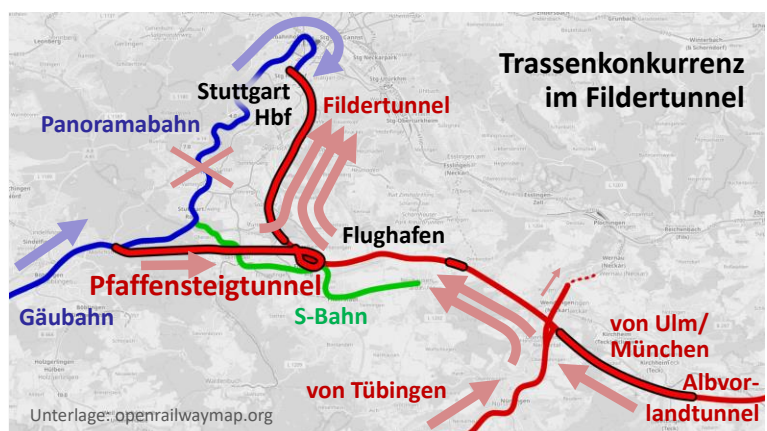
Keine kürzere Fahrzeit.

Zum einen schafft aber die neue Planung mit dem milliardenteuren neuen Tunnel und sogar deutlich mehr Ausbau der Zweigleisigkeit auf der Gäubahn keine Beschleunigung auf der Gesamtstrecke Stuttgart–Singen. Das Vorgängerprojekt, vielfach billiger und hochwirtschaftlich, schafft eine schnellere Verbindung (Tab. D Folgeseite).

Kein Taktknoten im Tiefbahnhof. Zum anderen liegt im S21-Tiefbahnhof gar kein Taktknoten eines Integralen Taktfahrplans (ITF) vor und kann auch nicht realisiert werden (Abb. C Folgeseite). Damit kommt es nicht, wie behauptet, auf eine bestimmte Fahrzeit nach Stuttgart an. Entsprechend fehlt auch anderen Ergänzungsprojekten wie dem Nordzulaufunnel die Planrechtfertigung.

Der Tunnel ist eine gefährliche Fehlplanung

Kapazitätseinschränkung. Die Gäubahn gerät durch die Führung über den Pfaffensteigtunnel in Trassenkonkurrenz mit den Hauptbahnen aus Ulm/München und Tübingen bei der Einfädelung in den Fildertunnel. Dadurch wird ihre Kapazität gravierend eingeschränkt (Abb. B). So wird sowohl der zweigleisige Ausbau der Gäubahn konterkariert als auch der angestrebte Deutschlandtakt schon im Zulauf des Bahnhofs verhindert.



B. Kapazitätseinschränkung: Der Pfaffensteigtunnel ersetzt die verfehlte S21-Planung, die Gäubahn über die S-Bahn zum Flughafen zu führen. Während diese bisher ihren eigenen Zugang zum Hauptbahnhof hat (Panoramabahn), muss sie sich zukünftig den Fildertunnel mit den Hauptbahnen aus Ulm und Tübingen teilen.

Fehlender Brandschutz. Außerdem hat der Pfaffensteigtunnel nur einen ungenügenden Brandschutz. Schon ab Inbetriebnahme sollen bis zu 2.761 Personen pro Doppelstock-Regionalzug unterwegs sein, dreimal mehr als in üblichen ICEs. Zukünftig evtl. noch mehr. Gleichzeitig wurde aber der Querschnitt des Tunnels verengt, so dass der Rauch schneller die Fliehenden einholt und die Rettungswege nur 2/3 so breit wie üblich sind. Die Evakuierung wurde nie geprüft, im Ernstfall braucht sie rund 4-mal so lang wie der Rauch, mit potenziell katastrophalen Folgen für hunderte Passagiere.

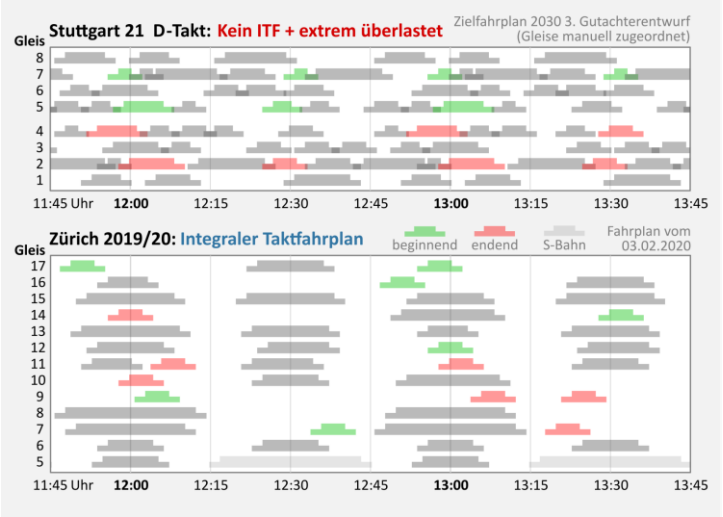
Zahlreiche Regelverstöße gegen Gesetze und Vorschriften liegen vor. Sollte die Baugenehmigung erteilt werden, müsste sie bspw. wegen „unrichtiger und unvollständiger Angaben“ zurückgenommen werden (§ 48 VwVfG). Der Tunnel verstößt gegen die Bundeshaus-haltsordnung (§ 7 BHO) und auch die Kapazi-tätseinschränkung ist ohne Antrag nicht zuläs-sig (§ 11 AEG). Für die unzulässig enge Haar-nadelkurve am Ende des Tunnels wie auch deutlich überschrittene Streckensteigungen fehlen Nachweise gleicher Sicherheit (§§ 6, 7, 2 EBO). Und der Brand-schutz ohne nachgewiesene Selbstrettung bzw. Eva-kuiierungszeiten ist unzulässig (§ 4 AEG sowie bspw. TSI SRT § 4.2.1.2).

Untauglicher Ersatz für die S21-Fehlplanung

Tatsächlich ist der Pfaffensteigtunnel ein untauglicher Versuch, die über viele Jahre ungelöste S21-Fehlplanung auf den Fildern zu ersetzen. Außerdem wird das 11,5 Mrd. Euro teure S21 durch Auslagerung der Kosten dieser Planung in den Bundesverkehrswege-plan entlastet. Der Pfaffensteigtunnel ist aber ebenso unzweckmäßig. Entsprechend erscheint die Tunnel-variante des Gäubahnausbaus als geradezu groteske Fehlplanung (Tabelle D).

Gäubahnausbau	Variante 2018	Variante 2020
Neue Zweigleisigkeit (auf den bis-her weitgehend eingeleisigen 80 km)	21,3 km	32,7 km!
Neue Tunnel	–	+ Pfaffensteigtunnel + Neuer Sulzer Tun.
Kosten	551,3 Mio. €	ca. 3,9 Mrd. €! davon 1,96 Mrd. €! Pfaffensteigtunnel
Fahrzeit Stuttgart-Singen (1./3.GE)	104 Min.	104,5 Min.!
Nutzen-Kosten-Verhältnis (Gesamt)	2,7	0,74!, darin Pfaffensteigt. 0,2!
Planungsmängel	–	

D. Die teuren Tunnel bringen keine Beschleunigung trotz viel mehr Zweigleisigkeit und 7-fachen Kosten!?



C. Pfaffensteigtunnel ohne Planrechtfertigung. Kein Integraler Taktfahrplan (ITF) im S21-Tiefbahnhof (mit Umsteigezeiten teils über 50 Min). Aber mit extremer Überlastung selbst in der Nebenverkehrszeit. Unten: ITF in Zürich Hbf, hier sind Umstiege zwischen vielen Zügen während der Haltezeit möglich.

Demokratiedefizite

Basta-Projekt aus dem Hinterzimmer? Der Baubeginn steht unmittelbar bevor, ohne öffentliche Anhörung, ohne dass die Baugenehmigung veröffentlicht wurde (keine fachliche Prüfung möglich). Einwender haben keine Bescheide auf ihre Einwendungen erhalten. Und die überarbeitete Wirtschaftlichkeitsberechnung (von Dez. 2024) wird weiterhin nicht in nachvollziehbarer Form offengelegt, obwohl für vergangenen Herbst zugesagt. Bürgerbeteiligung und Transparenz sieht anders aus.

Phantom-NKV von 1,6. Die neue Rechnung soll ein NKV von 1,6 für das Gesamtprojekt liefern statt bisher 1,2. Das erscheint höchst unglaublich, da die Kosten des Tunnels drastisch gestiegen sind von rund 1 Mrd. Euro auf zuletzt 1,96 Mrd. Euro im Dezember, was eher hätte erwarten lassen, dass das NKV komplett abstürzt (auf 0,74 siehe Abb. A).

Die Fehler von Stuttgart 21 wiederholen sich

Falsche Berater? Bahnchefin Evelyn Palla erklärte zunächst, die Fehler von Stuttgart 21 dürften sich nicht wiederholen. Auf den Hinweis, dass genau dies beim Pfaffensteigtunnel der Fall sei, entgegnete sie: „Der Pfaffensteigtunnel wird nicht mehr in Frage gestellt.“ Dies wirft Fragen zur Qualität ihrer fachlichen Beratung auf (nachdenkenseiten.de/?p=144334).

Faktencheck. Die Kritiker sind bereit, ihre Argumente in einem öffentlichen Faktencheck zu verteidigen (wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Faktencheck). Das böte die Chance, die fachlichen Grundlagen transparent zu machen, Vertrauen und demokratische Legitimität zu schaffen und unbegründete Sorgen auszuräumen.