



Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70029 Stuttgart

Dr. Christoph Engelhardt

Hüterweg 12c

85748 Garching

Roland Morlock

Name:

Telefon:

E-Mail:

Geschäftszeichen: VM3-3824-5/4/5

(bei Antwort bitte angeben)

Datum:

27. FEB. 2026

Öffentlicher Faktencheck zum Pfaffensteigtunnel

Sehr geehrter Herr Dr. Engelhardt, sehr geehrter Herr Morlock,

für die Übermittlung der Unterlagen zum Gäubahnausbau und insbesondere zum Pfaffensteigtunnel danke ich Ihnen. Ihr großes persönliches Engagement und Interesse an diesem Bedarfsplanprojekt schätze ich sehr.

In Bezug auf die von Ihnen erwähnten wesentlichen Aspekte kann ich Ihnen die folgende Rückmeldung geben:

1. Verkehrliche Leistungsfähigkeit

Sie greifen in Ihrer Bewertung eine zentrale Funktion des Pfaffensteigtunnels auf: Den Ersatz der im Projekt Stuttgart 21 vorgesehenen Anbindung der Gäubahn an den Filderbereich durch den Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Stuttgart Rohr und Flughafen. Dieser Ersatz ist auf einen Beschluss des Lenkungskreises Stuttgart 21 vom Juli 2022 zurück zu führen, nach dem die Führung der Gäubahn über den Flughafen durch das geänderte Bedarfsplanprojekt (Gäubahnausbau, Abschnitt Nord (mit Pfaffensteigtunnel)) erfolgt und die Realisierung der Antragstrasse gemäß Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3b unterbleibt.



In Vorbereitung dieses Lenkungskreisbeschlusses hat sich mein Haus mit der Deutschen Bahn insbesondere auch auf eine leistungsfähige verkehrlich-infrastrukturelle Ausgestaltung des Projekts Pfaffensteigtunnel verständigt. Bei der Antragstrasse gem. PFA 1.3b waren bekanntermaßen sehr nachteilige, wechselseitige Abhängigkeiten zwischen der S-Bahn und dem übrigen Personenverkehr sowie teils erhebliche Beeinträchtigungen für die S-Bahn absehbar. Eine deutlich unabhängigere Anbindung der Gäubahn an den Filderbereich zur Gewährleistung stabilerer Verbindungen für die Reisenden erschien dringend geboten und wird mit dem Pfaffensteigtunnel auch gegeben sein.

Unverändert bleibt dagegen die von Ihnen ebenso angesprochene Trassenkonkurrenz zwischen den Zügen der Gäubahn und den Zügen in den Relationen Stuttgart – Ulm/Tübingen im Fildertunnel. Diese ist unvermeidlich, da die Führung der Gäubahn über den Flughafen zum künftigen Hauptbahnhof ein wesentlicher Vertragsbestandteil des Projekts Stuttgart 21 ist. Sicherlich wären auch andere und auch weniger aufwändige Lösungen zur Anbindung der Gäubahn an den Knoten Stuttgart denkbar, doch diese erreichen die vertraglichen Projektziele nicht und sind damit nicht realisierbar.

2. Wirtschaftlichkeit

Die Finanzierungsverantwortung für den Pfaffensteigtunnel liegt unbestritten beim Bund. Dieser hat eine Finanzierung im Rahmen des Haushalts 2026 vorgesehen und nunmehr am 29. Januar 2026 eine Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn abgeschlossen. Dies ist essenziell für die frühestmögliche Fertigstellung des Pfaffensteigtunnels, für die sich das Land und alle weiteren Projektpartner von Stuttgart 21 auf allen Ebenen bei Bund und Bahn wiederholt mit Nachdruck eingesetzt haben und weiter einsetzen werden. Nachdem auch das Baurecht seit Ende Dezember 2025 vorliegt, kann nunmehr mit dem Bau begonnen werden. Erst mit der seitens der DB PSU GmbH als Vorhabenträgerin im Jahr 2032 vorgesehen Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels wird die durch den Bau von Stuttgart 21 bedingte mehrjährige Kappung der Gäubahn beendet sein und für diese Strecke wieder eine direkte Verbindung an den Stuttgarter Hauptbahnhof bestehen.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Berücksichtigung der weiteren Planung und der Realisierung des Pfaffensteigtunnels im Bundeshaushalt war nach Kenntnisstand meines Hauses die Bestätigung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit (mit einem Nutzen-



Kosten-Verhältnis von größer 1) des gesamten Bedarfsplanprojekts „ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH“ im Rahmen einer aktualisierten Nutzen-Kosten-Berechnung. Diese erfolgte nach der BVWP-Methodik unter Verwendung aktualisierter Kosten- und Wertansätze sowie eines aktualisierten Verkehrsmengengerüsts. Neben der „ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH“ wurden im Zeitraum 2024 – 2025 auch alle weiteren Bedarfsplanprojekte des verkehrsträgerübergreifenden Investitionsrahmenplanes 2025-2029, bei denen für Teilprojekte oder auch für das Gesamtvorhaben bis 2029 bestandskräftiges Baurecht erwartet wird, entsprechend bewertet.

In der Tat ist die im Rahmen dieser aktuellen Bewertung ermittelte Verbesserung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die „ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH“ von 1,2 aus dem Jahr 2021 auf nunmehr 1,6 angesichts gestiegener Kosten auf den ersten Blick überraschend. Dies dürfte nach der Einschätzung meines Hauses aber vor allem auch durch die grundlegend veränderten Prognoseprämissen (Verkehrsprognose 2040) erklärbar sein.

Das Land war an diesen Fragestellungen der Wirtschaftlichkeit nicht beteiligt.

3. Planrechtfertigung Deutschlandtakt

Neben den Fragestellungen zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit und zur Wirtschaftlichkeit greifen Sie in Ihrer Bewertung mit dem Deutschlandtakt auch eine sehr grundlegende Planungsprämisse des Bundes für den Gäubahnausbau auf. Wie Sie zutreffend feststellen, sieht der Deutschlandtakt für den Stuttgarter Hbf keinen Vollknoten eines Integralen Taktfahrplanes vor. Gleichwohl wird für die Fernverkehrslinie der Gäubahn aber die Zielstellung abgebildet, in Stuttgart Hbf die strukturegebenden ICE-Linien in/aus Richtung Mannheim/Frankfurt (mit einem bahnsteiggleichen Umstieg) zu erreichen. Gleichzeitig sollen – unter Beachtung der Halte dieser Linie am Flughafen, Böblingen, Horb, Rottweil, Tuttlingen und Singen (Hohentwiel) - die mit der schweizerischen Seite vereinbarten Übergabezeiten in Schaffhausen beibehalten werden. Hieraus begründet sich die Fahrzeitverkürzung für die Fernverkehrslinie der Gäubahn im Deutschlandtakt, zu der sowohl der Pfaffensteigtunnel als auch der lange Sulzer Tunnel einen Beitrag leisten.

Diese grundlegende verkehrliche Zielsetzung des Deutschlandtaktes für die Fernverkehrslinie Stuttgart – Zürich unterstreicht aus meiner Sicht erneut die unbestrittene Notwendigkeit des weiteren Ausbaus der Gäubahn im Rahmen des Bedarfsplans des



Bundes. Es ist jetzt dringend geboten, parallel zum Baubeginn und den weiteren Planungsaktivitäten im Ausbauabschnitt Nord (mit Pfaffensteigtunnel) die zwischenzeitlich aufgenommenen Planungen zum Ausbauabschnitt Süd weiter zügig voranzubringen. Dieser Abschnitt besitzt mit der aktuell von der Deutschen Bahn angegebenen Inbetriebnahme 204X allerdings als Gesamtprojekt sehr späte Realisierungschancen. Mein Haus hat sich deshalb wiederholt bei Bund und Bahn für die Entwicklung und Realisierung eines Stufenkonzeptes eingesetzt. Hiermit sollen sehr wirksame Teilmaßnahmen zeitlich vorgezogen und möglichst frühzeitig nutzbare Verkehrswerte sowohl für den Schienenpersonenverkehr als auch für den Schienengüterverkehr geschaffen werden.

Abschließend danke ich an dieser Stelle für Ihr Engagement und Interesse an dem Ausbau der Gäubahn im Rahmen des Bedarfsplanes des Bundes. Wenngleich ich hier in erster Linie den Bund und die Deutsche Bahn gefordert sehe, greife ich Ihren Vorschlag zu einem Gespräch gerne auf und bitte Sie darum, sich zur Terminabstimmung mit meinem Büro in Verbindung zu setzen. Es erscheint mir sinnvoll, die Aktivitäten aller Akteure an der Gäubahn weiter zu bündeln und gemeinsam zu artikulieren, um Bund und Bahn zu einer zügigen Fortsetzung der aufgenommenen Planungen und zeitnahen Realisierung des Gäubahnausbaus aufzufordern.

Mit freundlichen Grüßen

Ministerialdirektor