

Aktualisierte Zusammenfassung der Einwände der Verkehrs- und Umweltverbände¹ gegen den Pfaffensteigtunnel im Rahmen der Planfeststellung

1. Fragwürdiger Nachweis der Wirtschaftlichkeit

- Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für Pfaffensteigtunnel nur knapp über 1,2, Wirtschaftlichkeit nur knapp nachgewiesen durch Koppelung des extrem unwirtschaftlichen Pfaffensteigtunnels (nur 3 Züge pro Stunde und Richtung, kein GV) mit dem sehr wirtschaftlichen zweigleisigen Ausbau der Gäubahn. Aktuelle Kosten für den Tunnel haben sich auf 1,96 Mrd. € mehr als verdoppelt.
- Systematischer Vergleich mit Alternativtrassen fehlt.
- Aktuelle Neubewertung zeigt NKV 1,6, aber Kosten-Basis ist fragwürdig. Aktuelle Kosten des gesamten Gäubahnausbau liegen schon vor Baubeginn beim doppelten Wert (4,3 Mrd. €) der eigentlich im BVWP vorgesehenen Kosten (2,1 Mrd. €).

2. Systematischer Vergleich mit Alternativtrassen fehlt

Variantenvergleich 1: Panoramabahn-Variante als Alternative

- Technisch an S21-Infrastruktur anschließbar (Wendetunnel unter Kriegsberg mit Anschluss an P-Option),

Vorteile:

- kürzere Strecke, weniger Tunnel, mehr Sicherheit, geringerer Energieverbrauch.
- kostengünstiger, keine langen Bauunterbrechungen, keine Trassenkonflikte.

Variantenvergleich 2: Weitere Flughafen-Trassenvarianten

- Frühzeitiger Ausschluss kostengünstigerer Varianten wie autobahnparalleler Trasse und "Möhringer Spange".
- Autobahntrasse: kostengünstig, kurze Bauzeit, weniger Tunnel.
- "Möhringer Spange": schnellere Fahrzeit Böblingen–Stuttgart.

3. Betriebliche Einschränkungen Pfaffensteigtunnel

- Trassenkonflikte am Flughafen, Kapazitätsengpässe.
- Fehlende Möglichkeit einer südlichen Tangentialverbindung BB – Wendlingen.
- Fehlende Wendemöglichkeiten am Flughafen (keine Überleitverbindung im Tunnel), geringe Flexibilität bei Störungen.

4. Sicherheits- und Risikofaktoren

- Wannenförmiges Tunnelprofil erhöht Risiko bei Pannen und Bränden.
- Sicherheitsausstattung nur Mindestnorm.
- Gefahr von Wassereinbrüchen bei Starkregen.

5. Bau- und Betriebsfolgen

- Mehrfache Sperrungen der Bestandsstrecke (insg. 450 Tage),

¹ Einwendungen von PRO BAHN, VCD, BUND und LNV zum PFA2 des Pfaffensteigtunnels (Gäubahnausbau Nord) vom 15.09.2025

6. Grundsätzlicher Nachteil der Flughafenführung

- Kein S-Bahn-Ersatzverkehr bei Stammstreckensperrung möglich.
- Unattraktive Umsteigewege, Überlastung anderer Verkehrsmittel.

7. Falsche Priorisierung des Pfaffensteigtunnels

- Verzögerung des wirtschaftlich wichtigeren Südabschnitts.
Südabschnitt wichtig für Güterverkehr und als Umleitungsstrecke.
- Pfaffensteigtunnel bindet Großteil des Budgets, Südabschnitt unterfinanziert.

8. Pfaffensteigtunnel und Deutschland-Takt

- Abhängigkeit vom noch nicht geplanten Nordtunnel. Ohne Nordtunnel kein Nutzen, da Anschlüsse im D-Takt verpasst werden.
- Pfaffensteigtunnel wird wegen begrenzter Mittel zu Lasten anderer wichtiger Neubauprojekte wie Mannheim – Frankfurt und Ulm – Augsburg umgesetzt.

9. Streckenkapazität

- Kein signifikanter Kapazitätsgewinn.
- Neue Engpässe am Flughafen und im Fildertunnel.
- Streckenverlängerung statt Verkürzung (+2 km).
- Pfaffensteigtunnel bringt gegenüber heutiger Führung über Panoramabahn nur geringen Zeitgewinn (4-5 Minuten) bei hohen Kosten.

10. Neigetechnik-Züge

- Großteil der Fahrzeitverkürzungen konnten durch Neigetechnik bereits in der Vergangenheit erreicht werden.

11. Zweifel an prognostizierten Fahrgastgewinnen

- Studien basieren auf veralteten Planungen und Daten.
- Flug- und Messeverkehr haben sich verändert, Fluggastzahlen gesunken.
- Flughafen nur für wenige Gäubahn-Fahrgäste Ziel, Stuttgart Hbf wichtiger.

12. Nachteile für Stuttgart Vaihingen nach Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels

- Fahrgastverluste durch Angebotsrückbau zugunsten des Flughafens.
- Vaihingen wichtiger Arbeits- und Bildungsstandort mit hohem Fahrgastaufkommen.

13. Zusätzlicher Energieverbrauch und Treibhausgas-Emissionen

- Sinkende Fluggastzahlen, klimapolitisch fragwürdiger Ausbau.
- Tunnelbau verursacht hohe CO₂-Emissionen (350.000 t).
- Höherer Energieverbrauch im Betrieb durch 80 % Tunnelanteil und Streckenverlängerung.

14. Ökologie & Artenschutz

- Gebiet mit hoher Biodiversität und vielen geschützten Arten.
- Projekt beeinträchtigt Biotopverbund und Naherholung.