



Landesnaturschutzverband  
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-  
und Umweltschutzverbände  
in Baden-Württemberg  
(§ 51 Naturschutzgesetz)

Anerkannte Natur- und  
Umweltschutzvereinigung  
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)



11.04.2022

An

PSU  
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
[bauen@stuttgart-ulm.de](mailto:bauen@stuttgart-ulm.de)

nachrichtlich:

Deutsche Bahn AG  
Presselstr. 17  
70191 Stuttgart

Frühe Bürgerbeteiligung in der Stadthalle Leinfelden-Echterdingen zum sog.  
Abschnitt Nord des Gäubahnneubaus, Pfaffensteigtunnel

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst danken wir für die Informationsmöglichkeit und das Gespräch am späten Vormittag des 28. März in der Stadthalle Leinfelden bei der Präsentation Ihrer Pläne zum Pfaffensteigtunnel. Dr. Wolfgang Staiger von PRO BAHN (Rechtsunterzeichner) und Stefan Frey vom Landesnaturschutzverband BW (LNV) (Linksunterzeichner) haben am 28. März Anregungen eingebracht, die Sie auch aufgenommen und notiert haben.

Einige Überlegungen, Anregungen und Bedenken möchten wir nachstehend unter Ziffer 1) bis 10) zusammenfassen und ergänzen.

Diese Anregungen und Einwendungen bringt der Mitunterzeichner Stefan Frey sowohl als häufiger Nutzer der Gäubahn zwischen Stuttgart und Singen/Schaffhausen vor als auch für den Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V.; (er ist dort Mitglied im Vorstand und für den Bereich Umwelt und Verkehr zuständiger Referent des LNV).

### **1) Einseitige und vorzeitige Fixierung auf den Pfaffensteigtunnel; Ausblendung von Alternativen**

**a)** Warum wird ohne sachlich zwingenden Grund der immerhin 11 km lange Pfaffensteigtunnel als alternativlose unverzichtbare Lösung präsentiert und einseitig in den Vordergrund der Betrachtung gerückt („Kernelement für den Deutschlandtakt“ und den Gäubahn-Ausbau)? Er kann eine der möglichen Lösungen sein, es gibt aber Alternativen, die ihm überlegen sind. Zudem **missachtet die einseitige Fixierung auf den Pfaffensteigtunnel die erheblichen weiteren Beschleunigungspotenziale, die durch weniger aufwendige Ausbaumaßnahmen entlang der Strecke Stuttgart-Schweizer Grenze möglich sind**, siehe hierzu Ziff.3 bis 5.

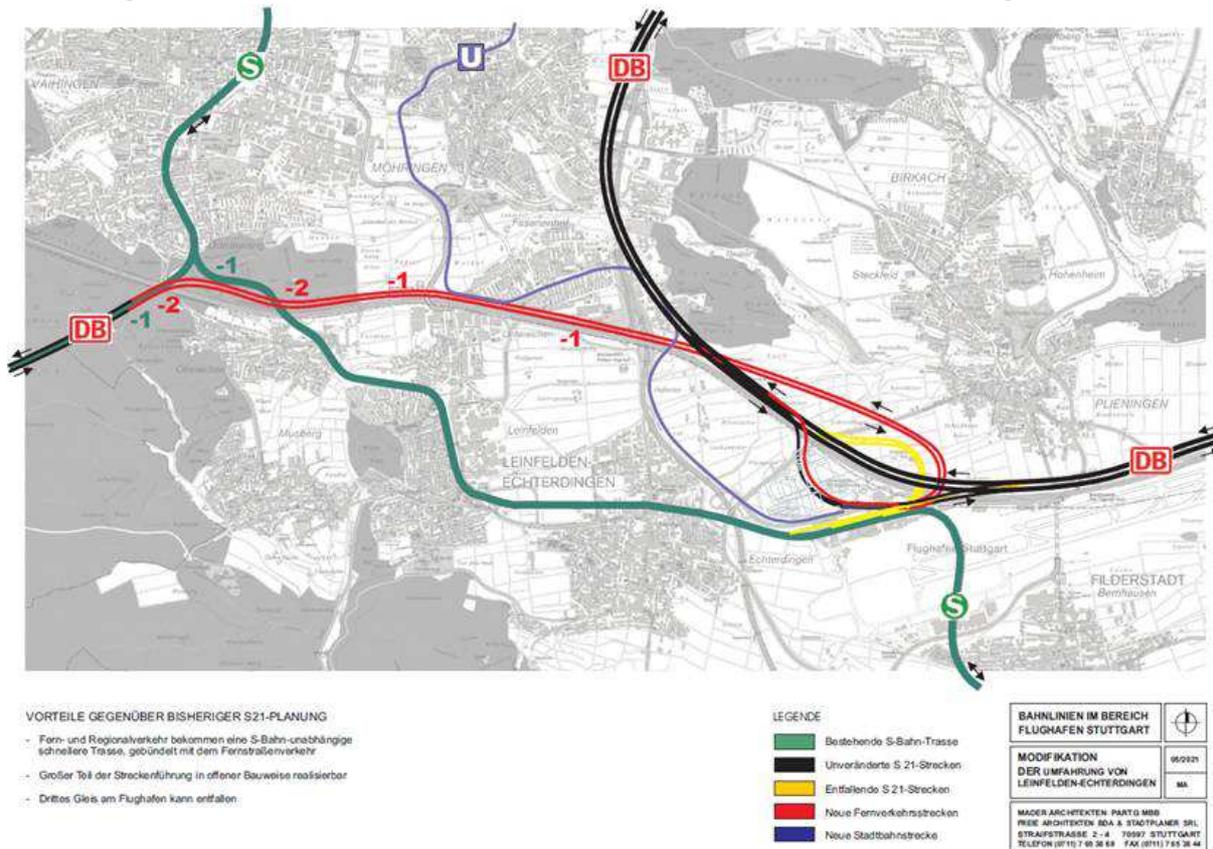
Diese **Interessen des gesamten Landes** müssen endlich in den Blick genommen werden. Die Fixierung auch des Verbands Region Stuttgart (VRS) nur auf den Filderbereich und den Pfaffensteigtunnel ist zwar wegen der drängenden Probleme der Region in und um Stuttgart erklärbar, wird aber der komplexen Gesamtlage nicht gerecht. Zu den verantwortungsvoll für das gesamte Land wahrzunehmenden Interessen gehört die Bedeutung der gesamten Gäubahnlinie a) als Pendlerstrecke, b) als überregionale und internationale Schienenverbindung des Personenverkehrs und c) als Strecke auch für den Güterverkehr, vor allem dann, wenn Ausweichverkehre für die überlastete Rheintalstrecke anfallen.

### **b) Ökonomisch und ökologisch bessere Alternative zwischen Böblingen und Flughafen ist möglich und geboten**

Es ist – erst recht in wirtschaftlich und vom Steueraufkommen her unsicheren Zeiten – dringend geboten, **andere kostengünstigere Lösungen** im Bereich zwischen Böblingen und Flughafen Stuttgart ernsthaft zu prüfen, nämlich eine teilweise oberirdische Autobahn (A8)-parallele Führung. Deren Preisvorteil gegenüber dem Pfaffensteigtunnel dürfte bei einem dreistelligen Millionenbetrag (ca. 300 Mio. € ?) liegen.

Hierzu gibt es den in nachstehendem **Plan von Mader Architekten Stuttgart skizzierten Vorschlag von Walter Bauer, Mitglied des Gemeinderats in Filderstadt:**

### Vorschlag Walter Bauer, Filderstadt, aufbereitet von Mader Architekten Stuttgart



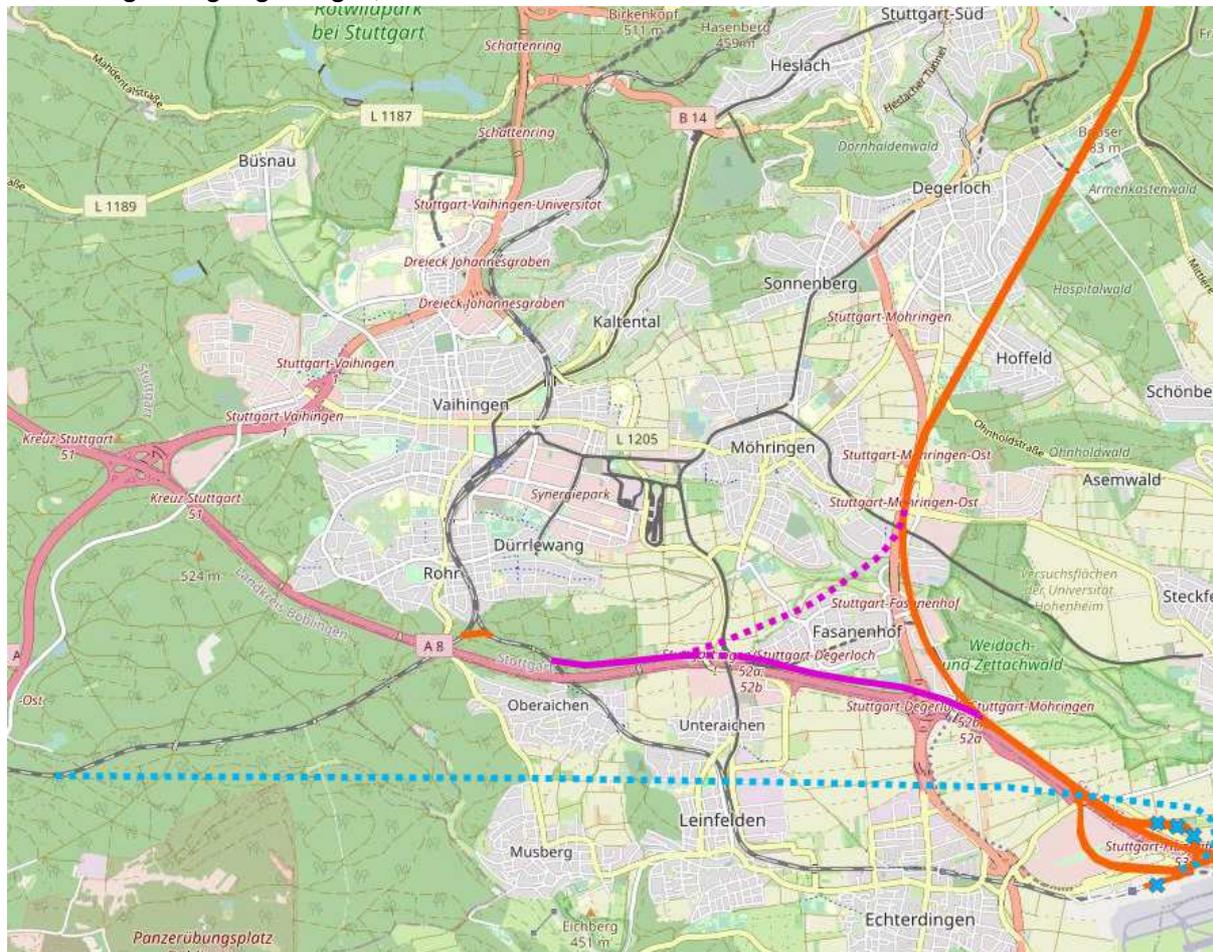
Politische Befürwortungen etwa durch die Vorstellung des Grundgedankens des Pfaffensteigtunnels im Frühjahr 2021 dürfen, auch aus rechtlichen Gründen, einer **gleichberechtigten unvoreingenommenen Prüfung von Alternativen** nicht entgegenstehen.

Einen weiteren Vorschlag hat Wolfgang Staiger Ihnen am 28. März erläutert, der Elemente des Vorschlags von Walter Bauer enthält. Wolfgang Staigers Vorschlag geht über Walter Bauers Vorschlag hinaus und enthält zusätzlich zur Verbindung Böblingen-Flughafen eine in einem Tunnel südlich von Möhringen geführte Spange oder Kurve („Möhringer Kurve“) mit direktem Anschluss an den Fildertunnel. Das ist bautechnisch sicher anspruchsvoll (was auch für den Pfaffensteigtunnel gilt). Aber mit der Staiger-Lösung ergibt sich ohne nennenswerten Aufwand die Möglichkeit der Flügelung der Züge in Böblingen und Führung von Gäubahnzügen sowohl zum Flughafen und weiter Richtung Wendlingen/Kirchheim unter Teck als auch direkt auf schnellstem Wege zum Hauptbahnhof.

Eine direkte Schienenverbindung von Böblingen Richtung Wendlingen – auch zur Entlastung der chronisch staugefährdeten Autobahnen A 81 und A 8 – wurde früher auch vom Verband Region Stuttgart gefordert. Sie wäre aber mit dem Pfaffensteigtunnel nicht möglich. Bei der „Walter Bauer-Lösung“ wäre eine Verbindung nach Wendlingen mit gewissem Aufwand möglich.

Eine Skizze zu dem „Staiger-Vorschlag“ ist nachstehend wiedergegeben:

### Vorschlag Wolfgang Staiger, PRO BAHN



Beschreibung unter: <http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/stgt21/Alternativvorschlag.pdf>

#### Zwischenfazit:

Man muss - ohne Vorwurf an irgendjemand - feststellen, dass mehr als 25 Jahre nach Vorstellung des Grundkonzepts zur Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart mittels Stuttgart 21 der **Filderbereich zwischen Flughafen einerseits und Böblingen sowie Stuttgart-Rohr andererseits völlig neu geplant wird**, sozusagen auf Anfang gestellt wird. **Dann ist eine vorzeitige Fixierung auf nur eine Alternative nicht angebracht.** Auch andere einigermaßen plausible Lösungen müssen mit auf den Tisch. Erst recht im Blick auf die **gegenüber April 1994** (Vorstellung von Stuttgart 21) doch **stark veränderten umwelt-, verkehrs- und energiepolitischen Rahmenbedingungen.**

Zumindest die Lösung von Walter Bauer und Ingenieurbüro Mader muss zwingend geprüft werden, auch aus Kostengründen.

Sie weist wie der Vorschlag Staiger auch den großen **Vorteil einer Bündelung** mit der Autobahn auf, im Einklang mit dem auch in weiteren Streckenabschnitten der Neubaustrecke

zwischen Flughafen und Ulm bereits weitgehend realisiertem planerischen Prinzip der Bündelung von Verkehrswegen.

### **c) Machbarkeit einer autobahnparallelen Führung an der A 8**

Eine autobahnparallele Führung ist von den räumlichen Gegebenheiten her möglich. Das nachstehende Foto zeigt, dass die Autobahn im Bereich Unteraichen/Fasanenhof teilweise bis zu elf Fahrspuren aufweist, (eine davon ungenutzt) sowie zwei Standspuren. Zwar sind in Fahrtrichtung Ulm zwei Fahrspuren davon (großzügig bemessene) Entschleunigungsspuren für die Ausfahrt. Andererseits besteht in Fahrtrichtung Karlsruhe im Ausfahrtbereich Möhringen/Nord-Süd-Straße außer der bereits erwähnten ungenutzten Spur eine rund 4 m breite verkehrliche „Brachfläche“, möglicherweise für spätere Ausbaumaßnahmen vorgehalten. Diese Flächen würden zusammen mit maßvollen Verengungen der Fahrbahnen und Standspuren und – erforderlichenfalls – einer leichten Verschwenkung der Autobahn nach Süden (ca. ein bis zwei Meter) ausreichend Platz für eine zweigleisige Bahntrasse schaffen, am besten im Trog und im Bereich der Autobahnausfahrt Möhringen/Nord-Süd-Straße überdeckelt.

Autobahn A 8 bei S-Fasanenhof /Leinfelden-Echterdingen



Technisch ist die autobahnparallele Führung von überschaubarer Schwierigkeit; erst recht im Vergleich zu vielen anderen beim Projekt Stuttgart 21 mit Ingenieurskunst und politischem Willen bereits gemeisterten Schwierigkeiten. Bei aller Wertschätzung und Wichtigkeit des Straßennetzes müsste die autobahnparallele Führung mit ihren begrenzten Auswirkungen im Straßenbereich auch mental zu schultern sein - befürworten heute doch alle demokratischen Parteien in Land und Bund die Stärkung der Schiene gegenüber der Straße.

Es sollte, auch aus rechtlichen Gründen, nicht außer Acht gelassen werden, dass der (überwiegend bergmännische) Bau eines Tunnels mit zwei eingleisigen Röhren von voraussichtlich 11,1 km Länge (Südröhre) bzw. 11,3 km (Nordröhre) und 23 Verbindungsbauwerken hinsichtlich seiner **CO<sub>2</sub>-Bilanz** in der Bauphase (einschließlich Abtransport des Abraums sowie im Betrieb sehr nachteilig ist. Hinzu kommen strenge Sicherheitsanforderungen und hohe Betriebskosten. Diesen Nachteil weist zwar auch die Tunnellösung mit der Möhringer Kurve von Wolfgang Staiger auf, allerdings in wesentlich geringerem Umfang. Aus Gründen der Fairness und gebotenen sorgfältigen und vollständigen Ermittlung von Planalternativen sollte aber neben dem Pfaffensteigtunnel und dem Konzept Walter Bauer auch die Lösung von Wolfgang Staiger in die Prüfung einbezogen werden.

**Innerhalb der drei hier angesprochenen Lösungen (Pfaffensteig, Walter Bauer, Wolfgang Staiger) sollte unseres Erachtens die Präferenz für die weiteren Planungen die teilweise oberirdische Lösung gemäß oben wiedergegebener Skizze von Walter Bauer, Filderstadt und Mader Architekten Stuttgart haben.**

Quellenhinweis: Die obigen Zahlenangaben zur Länge des Pfaffensteigtunnels und zur Zahl seiner Querverbindungsbauwerke stammen aus Wikipedia, in Ermangelung genauer Angaben auf den Schautafeln bei der Präsentation der PSU in der Leinfelder Stadthalle.

### **3) Falsche Prioritätensetzung bei der Abfolge der (bisherigen) Stufen I und II**

Eines der Grundprobleme der derzeit verfolgten Konzeption ist die Aufteilung in Stufe I und Stufe II. Stufe I ist der Pfaffensteigtunnel. Stufe II sind die anderen Baumaßnahmen entlang der Strecke Böblingen-Singen. Die Abfolge sollte gerade umgekehrt sein. Die bisherige Konzeption aber zieht eine teure langwierige Maßnahme den schneller verkehrswirksamen und kostengünstigeren Maßnahmen vor. Das ist höchst fragwürdig und wird auch von Schweizer Stellen als problematisch erachtet.

**Der Pfaffensteigtunnel wäre** mit einer im Deutschlandtakt vorgesehenen Auslastung von nur drei Zügen pro Stunde und Richtung und Baukosten, die nach heutigen Preisen bei über 1,2 Mrd. Euro liegen, **als Einzelbauwerk unwirtschaftlich und überschreitet nur durch die Koppelung an ein sehr wirtschaftliches und nützliches Projekt, nämlich die Beschleunigung und den Kapazitätsausbau der Gäubahn südlich von Böblingen, knapp die Wirtschaftlichkeitsschwelle.** Während das Nutzen-Kosten-Verhältnis des ursprünglichen BVWP-Projekts ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH (Gäubahn) bei 2,7 lag, verschlechtert sich dieses Verhältnis durch den Pfaffensteigtunnel auf nur noch 1,2 (Planfall 040b). Es ist zu befürchten, dass diese Zahl noch weiter gesunken ist, denn sie basiert auf

dem Preisstand von 2015 und die Kosten für Ingenieurbauwerke sind bis zum 1. Quartal 2022 bereits um 36% gestiegen.

#### **4) Vorteile und Potenzial des Sulzer Tunnels werden verkannt**

**Der Sulzer Tunnel und seine Vorteile kommen in der Präsentation der PSU viel zu kurz. Im Text wird der Sulzer Tunnel nicht einmal erwähnt, auf der Karte taucht er nicht auf.**

Äußerer, organisatorischer Grund dafür ist offenbar, dass für den Pfaffensteigtunnel die PSU zuständig ist, für den Ausbau entlang der Strecke Böblingen-Singen die Deutsche Bahn. Das darf aber doch nicht dazu führen, dass die Dinge relativ unkoordiniert nebeneinander her laufen. So ist optimaler Nutzen für Bahnbetrieb und Fahrgäste nicht erreichbar.

Weiteres Problem: Laut Presseberichten **soll beim Sulzer Tunnel trotz eingleisiger Ausführung (aus Kostengründen vielleicht noch nachvollziehbar) das entlang des Neckars führende bestehende Gleis abgebaut werden. Trifft das zu?** Es ist doch spätestens seit den 1980er Jahren (der Linksunterzeichner war damals in der Verkehrsabteilung des Innenministeriums tätig) erklärtes Ziel, so viel wie möglich zweigleisige Abschnitte/Doppelspurinseln auf der Gäubahn einzurichten, wenn schon nicht - was geboten wäre - eine Wiederherstellung der bis 1946 durchgehenden Zweigleisigkeit möglich ist. (Man hoffte schon – spätestens – in den 1980er Jahren auf baldigen Bau solcher Doppelspurinseln, 35 Jahre vergebens, nun wird wenigstens auf einem knapp 6 km langen Abschnitt zwischen Horb und Neckarhausen ein zweites Gleis gebaut.)

Das zweite Gleis bietet Ausweichmöglichkeiten für Begegnungsverkehr, kann Wartezeiten verkürzen und hilft auch im Störfall. Kurz: **Der Beibehalt des bestehenden Gleises bei Sulz nach Bau des eingleisigen Sulzer Tunnels bietet Fahrplanstabilität, Redundanz und Resilienz, Kernanforderungen für ein Schienennetz der Zukunft in einer exportorientierten Industrienation.**

Wir bitten um Aufklärung, welche Gründe für die bisherige Planung zum Sulzer Tunnel bestehen und allgemein zum Sachstand und Zeitplan für den Sulzer Tunnel. Weiter bitten wir um Information, ob andere Planungen (der Kommunen oder des Straßenbaus) Auswirkungen auf die Planungen rund um den Sulzer Tunnel haben.

#### **5) Dringend gebotene gesamthafte Koordinierung der Planungen auf der ganzen Strecke Stuttgart-Schweizer Grenze; Orientierung an Bedürfnissen der Fahrgäste**

**a)** Wie wird generell sichergestellt, dass die verschiedenen Planungs- und Baumaßnahmen wie Pfaffensteigtunnel einerseits und Ausbauten zwischen Böblingen und Singen andererseits optimal koordiniert werden? Die unterschiedliche Projekt-Trägerschaft von PSU und Deutscher Bahn darf das doch nicht erschweren. Im Vordergrund müssen optimale Netzverbesserungen für den Bahnbetrieb und Angebotsverbesserungen für Fahrgäste stehen. Zumal wie oben bei Ziff. 3 dargelegt das Nutzen/Kosten-Verhältnis bei den Baumaßnahmen entlang der Strecke Böblingen-Singen wesentlich günstiger ist als bei dem sehr teuren Pfaffensteigtunnel.

**Auch die Auswirkungen und Verbesserungsmöglichkeiten an Umsteigebahnhöfen (primär an den IC-Halten Böblingen, Horb, Rottweil, Tuttlingen und Singen, aber möglichst auch am Bahnhof Herrenberg) müssen betrachtet werden.**

**b) Für die Leistungsfähigkeit und Fahrplanstabilität von Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr gehört auch der baldige Bau zumindest eines dritten Gleises zwischen Stuttgart-Rohr und Böblingen, evtl. sogar eines vierten Gleises.**

**c) Der IC-Halt Böblingen ist dauerhaft sicherzustellen.** Die Gründe hierfür sind offenkundig, werden aber auf Wunsch gern nachgereicht.

**d) Sachverstand von Bahnpraktikern nutzen**

Die jetzt, erst vier Jahre nach Erlass des ohnehin viel zu spät ergangenen Planfeststellungsbeschlusses endlich begonnene Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Horb und Neckarhausen ist natürlich positiv, aber wird in ihrer Auswirkung eher überschätzt. Man unterhalte sich mit Lokomotivführern, die häufig diese Strecke befahren. Andere Ausbaumaßnahmen wären wohl nützlicher oder vorrangiger gewesen. Es sollte künftig **mehr als bisher der Sachverstand bahnbetrieblicher Praktiker/innen einbezogen werden.**

**e) Zusammengefasst zu den Ausbaumaßnahmen auf der Gäubahn zwischen Stuttgart und Tuttlingen/Hattingen: Wir bitten Sie ebenso höflich wie dringend um einen Zeitplan, der aufzeigt, wie so schnell wie möglich der Sulzer Tunnel geplant und gebaut werden kann, ebenso um einen Zeitplan zu den anderen Maßnahmen entlang der Strecke, mit plausibler Prioritätensetzung.**

**6) Singener Kurve – Vorteile und Chancen nutzen, Nachteile ausschließen**

Die Singener Kurve hat zwar **hohen Nutzen für den Güterverkehr. Sie darf aber nicht die Erreichbarkeit des Knotens Singen für den Personenverkehr erschweren.** Die Mitwirkung der Stadt Singen an dem Projekt wird kaum erreichbar sein, wenn die Umfahrung des wichtigen Knotens Singens durch den Personenverkehr droht und Fahrgäste am Haltepunkt Landesgartenschau aussteigen und für die kurze Strecke bis Bahnhof Singen umsteigen müssen. Bahnfahren würde so umständlicher und zeitaufwendiger.

Des weiteren ist darzulegen, ob der Zeitgewinn einer Führung des Personenverkehrs an Singen vorbei über die Singener Kurve neben der schlechteren Bedienung Singens noch weitere Nachteile dadurch hervorrufen würde, dass Züge auf der Gäubahnstrecke andere Knotenpunkte dann zu Zeiten erreichen, die für Anschlüsse ungünstig liegen.

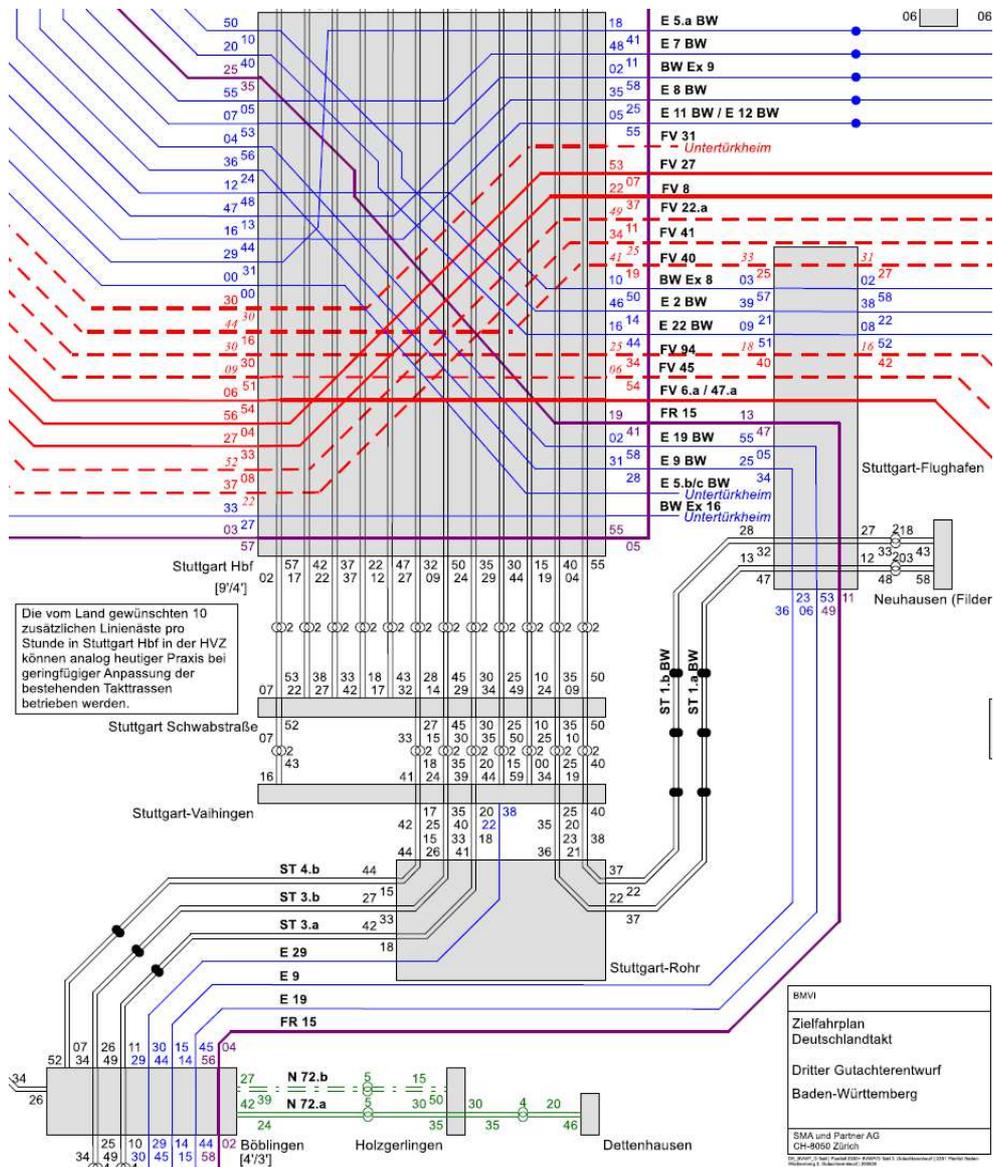
Fazit: Es gibt bessere Maßnahmen als den Pfaffensteigtunnel und eine für den Personenverkehr gedachte Singener Kurve, um relativ zeitnah und vertretbar kostengünstig die Fahrzeiten zwischen Schweizer Grenze und Stuttgart so zu verkürzen, dass eine gute Einpassung in den Deutschlandtakt möglich ist, siehe auch Ziff. 7.

### 7) Gäubahnausbau und Deutschlandtakt

Es ist nicht nachgewiesen, dass der Pfaffensteigtunnel wirklich eine bessere Einfügung in den Deutschlandtakt ermöglicht als die anderen Maßnahmen.

Der Zusammenhang zwischen Pfaffensteigtunnel und dessen **Notwendigkeit für die Einbindung der Gäubahn in den Deutschlandtakt** sind bisher nicht überzeugend dargetan, zumindest nicht im Vergleich zu den Vorteilen anderer Ausbaumaßnahmen entlang der Strecke.

Im dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes, der bereits den Pfaffensteigtunnel voraussetzt, bestehen im Stuttgarter Hauptbahnhof für die Gäubahn die kürzesten Anschlüsse von und zur stündlich verkehrenden Linie FV8 nach Kassel/Hamburg mit jeweils 8 Minuten Übergangszeit (siehe Netzgrafik des D-Takts unten).



Alle anderen Anschlüsse weisen eine längere Übergangszeit auf. Dabei wird eine Fahrzeit zwischen Böblingen und dem Stuttgarter Hauptbahnhof von 15 Minuten vorausgesetzt. Eine ähnliche Fahrzeit wäre auch mit einer, nur unwesentlich längeren Autobahn-parallelen Führung (Vorschlag Walter Bauer/Büro Mader) erreichbar. Weitere Beschleunigungsmaßnahmen südlich von Böblingen und das **notwendige dritte Gleis zwischen Böblingen und Rohr (siehe oben Ziff. 5 b) würden weitere Zeiteinsparungen ermöglichen und den absehbaren Kapazitätsengpass nördlich von Böblingen vermeiden.**

Weiterer Aspekt: Die **Maßnahmen des D-Takts sind bei der derzeitigen Finanzierung erst in sehr ferner Zukunft umsetzbar**, so dass der vorliegende Gutachterentwurf möglicherweise noch vom Zielfahrplan abweicht. Daher darf jetzt nicht ohne solide Gesamtplanung ein extrem teurer Tunnel gebaut werden, der auch enorme personelle Ressourcen bindet, den Blick auf andere Maßnahmen verstellt und sich dann später möglicherweise als unnötig erweist; eine Maßnahme, mit deren Finanzbedarf woanders wesentlich mehr erreichbar (gewesen) wäre.

Ein weiteres Problem ist auch die zusätzliche Belastung der Station Messe, die ja ursprünglich nicht auch noch den Verkehr der Gäubahnzüge aufnehmen sollte - dafür war ja das dritte Gleis an der Station Terminal vorgesehen. Hier könnte es **zu Kapazitätsengpässen kommen, genauso wie auch im Fildertunnel, dessen Kapazität im D-Takt schon ziemlich ausgeschöpft ist.**

### **8) Auswirkungen der langjährigen Gäubahnkappung in S-Vaihingen für täglich tausende Fahrgäste werden in der Präsentation des Projekts völlig ausgeblendet**

Überhaupt nicht thematisiert werden in der Präsentation der PSU in der Stadthalle in Leinfelden die **Auswirkungen der – entgegen ursprünglicher Planung nicht etwa viermonatigen, sondern nun mindestens zehnjährigen – Unterbrechung der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen. Für diese spielt die lange Realisierungsdauer des Pfaffensteigtunnels eine wesentliche Rolle.** Dieser soll die Gäubahn/Panoramabahn dereinst ersetzen. Erheblich betroffen von der langen Unterbrechung der Gäubahn ist die Attraktivität der Schienenverbindung zwischen Zürich und Stuttgart; das betrifft auch die Pendlerströme zwischen den Gäubahn-anliegerkommunen und Stuttgart mit **täglich 8.000 Fahrgästen** zwischen Böblingen und Stuttgart Hauptbahnhof; betroffen ist auch die **Anschlussqualität** für die Gäubahnfahrgäste am Hauptbahnhof Stuttgart. Umsteigemöglichkeiten in Nahverkehrsmittel wie Stadtbahn und S-Bahn ab Stuttgart-Vaihingen oder ab einem noch zu bauenden Nordhalt in der Nähe des Nordbahnhofs vermögen das nicht auszugleichen. Die meisten Gäubahnfahrgäste wollen zum Hauptbahnhof, ihnen nützen diese oft sehr euphemistisch dargestellten Umsteigemöglichkeiten wenig bis nichts. Konsequenz zu Ende gedacht, müssten bei diesem Lösungsansatz der Bahn dann auch die anderen auf Stuttgart zuführenden Züge künftig z. B. in Bad Cannstatt und Feuerbach enden.

Die beste Lösung ist der übergangsweise Beibehalt des Schienenverkehrs auf der Gäubahn/Panoramabahnstrecke bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof. Hier stehen die Interessen am Weiterbetrieb einer auch international bedeutsamen Schienenverbindung im Widerstreit zum städtebaulichen Interesse der Landeshauptstadt Stuttgart, auf eben jener Fläche bald zu bauen.

### 9) Machbarkeit der hier vorgeschlagenen Maßnahmen

Den hier vorgeschlagenen Maßnahmen wird sicher entgegengehalten, sie seien angesichts personeller Engpässe, mangels Fachkräften bei Behörden und in Planungsbüros nicht ohne weiteres möglich.

Doch sind dies alles Dinge, die bei entschlossener Weichenstellung zugunsten der richtigen Schwerpunkte bewältigt werden können (Nebenbei: Die Planungen und Baumaßnahmen zum Pfaffensteigtunnel sind kaum weniger anspruchsvoll und aufwendig.)

Auch muss erlaubt sein, bisher Undenkbares zu denken, denn Denkverbote führen auch in der Verkehrspolitik in die Sackgasse: Wenn man sieht, wie im Straßenbau eine beachtliche Personalausstattung gewahrt und ausgebaut wird, so muss die Frage gestattet sein, ob nicht ein **Teil jener Bediensteten künftig im Bereich öffentlicher Verkehr und in für die Schiene zuständigen Verwaltungseinheiten eingesetzt** werden kann. Die Bahn sollte den Mut haben, mit dieser Forderung bei den politischen Entscheidungsträgern vorstellig zu werden. Den zahlreichen Bekenntnissen zur Stärkung der Schiene müssen, um glaubwürdig zu sein, umfassend wirksame Taten folgen.

Desweiteren kann auch die **Transformation in der Automobilwirtschaft dazu genutzt werden, Fachkräften dort eine Neuorientierung in Richtung auf Bahn, Bus** und die zugehörigen Dienstleistungen und Infrastrukturmaßnahmen anzubieten.

Die Zeitenwende hat auch den Verkehrssektor erfasst. Es gilt, energieeffiziente ressourcenschonende Verkehrsträger und entsprechende Infrastruktur effektiv zu präferieren. Unser Land wird dadurch unabhängiger von Energieimporten und krisenfester.

10) Schließlich ist aus Sicht des Landes auch in die Waagschale zu werfen, dass die **Schweiz – gleichauf mit Frankreich – der wichtigste europäische Wirtschaftspartner** für das exportorientierte Land Baden-Württemberg ist. Verkehrsverbindungen in die Schweiz auch auf der Schiene müssen ebenso zügig wie umfassend ausgebaut werden. Angebot schafft auch hier Nachfrage.

Wir bitten höflich um Bestätigung des Eingangs unserer Anregungen und Bitten und würden uns freuen, von Ihnen auch inhaltliche Informationen zu erhalten.

Freundliche Grüße

(gez.) Stefan Frey  
LandesnaturaSchutzverband BW

(gez.) Dr. Wolfgang Staiger  
PRO BAHN

Privatanschrift:  
Bernsteinstr. 152  
70619 Stuttgart-Heumaden

Privatanschrift:  
Teckstr. 14  
70188 Stuttgart

### Für Rückfragen und Kontakt

- Dr. Wolfgang Staiger, Stv. Vorsitzender PRO BAHN, Regionalverband Region Stuttgart, mobil: 0172 7656463, [wolfgang.staiger@pro-bahn-bw.de](mailto:wolfgang.staiger@pro-bahn-bw.de)
- Stefan Frey, LNV-Vorstandsmitglied und Referent für Verkehr und Umwelt, mobil: 0172 682 4559; [stefan.j.frey@t-online.de](mailto:stefan.j.frey@t-online.de)
- Christian Petersohn, Vorsitzender PRO BAHN, Regionalverband Region Stuttgart, Ödheimer Straße 8, 70437 Stuttgart mobil: 0157 75793602, [C.Petersohn@gmx.de](mailto:C.Petersohn@gmx.de)
- Dr. Gerhard Bronner, LNV-Vorsitzender  
0711 248955-20, [gerhard.bronner@lnv-bw.de](mailto:gerhard.bronner@lnv-bw.de)
- *LandesnaturaSchutzverband Baden-Württemberg e. V., Olgastraße 19, 70182 Stuttgart, Tel. 0711 - 248955-20, [info@lnv-bw.de](mailto:info@lnv-bw.de), [www.lnv-bw.de](http://www.lnv-bw.de)*

PRO BAHN e.V., Regionalverband Region Stuttgart,  
[region-stuttgart@pro-bahn-bw.de](mailto:region-stuttgart@pro-bahn-bw.de), [www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/rvinfo.htm](http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/rvinfo.htm)

---

Der LandesnaturaSchutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV) ist der Dachverband der Natur- und Umweltschutzverbände in Baden-Württemberg mit 36 Mitgliedsverbänden, in denen über 540.000 Einzelmitglieder organisiert sind. Der LNV vertritt nach § 51 NatSchG BW als Dachverband die Natur- und Umweltschutzverbände des Landes und ist anerkannte Naturschutz- und Umweltvereinigung nach § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz.

Der LNV-Infobrief berichtet monatlich über Aktuelles aus dem LNV und dem Natur- und Umweltschutz mit Schwerpunkt Baden-Württemberg. Kostenloses Abo durch online-Anmeldung über die LNV-Startseite: [www.LNV-bw.de](http://www.LNV-bw.de) (linke Spalte) oder unter [info@lnv-bw.de](mailto:info@lnv-bw.de).

PRO BAHN e.V. ist ein unabhängiger und gemeinnütziger Verbraucherverband für die Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel und vertritt die Interessen der Nutzer von Bahn und Bus.