

Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart  
Südenstraße 44  
**76135 Karlsruhe**

27.08.2024

Vorab per E-Mail : [pfaffensteigtunnel@eba.bund.de](mailto:pfaffensteigtunnel@eba.bund.de); [kanzlei-sb1-kar-stg@eba.bund.de](mailto:kanzlei-sb1-kar-stg@eba.bund.de)

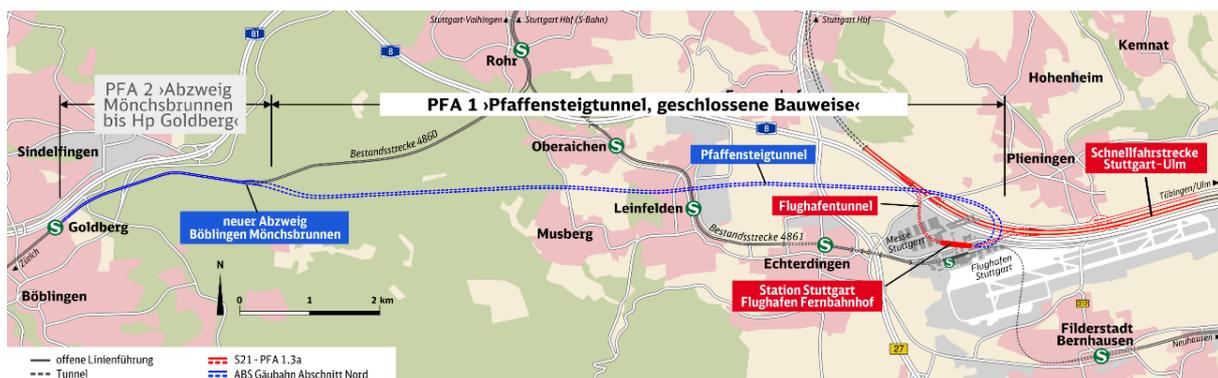
Betreff: Planfeststellung für das Vorhaben „ABS/NBS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH, Abschnitt Nord, Pfa 1 - Pfaffensteigtunnel, geschlossene Bauweise“, Bahn-km 2,110 bis 13,860 der zukünftigen Strecke 4706 Stuttgart Flughafen – Abzweig Mönchsbrunnen in den Gemeinden Stuttgart, Leinfelden-Echterdingen, Sindelfingen

Sehr geehrte Frau Vorsmann,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns dafür, dass Sie die Anhörung durchführen.

## 1. Einleitung, Zusammenfassung

Das Projekt ist mit **hohem Flächenverbrauch** (Landwirtschaftsflächen und Wald) verbunden. Das Projekt ist mit dem **Klimaschutz unvereinbar**. Die Angaben in den Planunterlagen zum Klimaschutz sind falsch und nicht quantifiziert. Es fehlt die Begründung für die Behauptungen zum Klimaschutz. Insbesondere ist die Behauptung falsch, dass das Projekt dazu führt, dass Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird. Da die parallel verlaufende A81 und andere Straßen auch ausgebaut werden, kann es niemals zu einer Verlagerung kommen. **Falls die Planungen realisiert werden würden, würde es zu einer Zunahme des Verkehrs sowohl auf der Schiene wie auch auf der Straße kommen.**



Die Inbetriebnahme der S-Bahn nach Böblingen am 28. Sept 1985 hat dazu geführt, dass der parallel verlaufende Autoverkehr zugenommen hat. Es könnte sein, dass der Pfaffensteigtunnel eine ähnliche Wirkung hat.

Es wird kritisiert, dass das Vorhaben in zwei Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt wurde.

Die Darstellung, das Projekt sei für den Deutschland-Takt erforderlich, ist falsch.

Das Rettungskonzept ist unzureichend und entspricht nicht der EBA-Tunnelrichtlinie. Die Flucht- und Rettungswege sind zu lang.

**Siehe auch den Clip von** Klaus Gietinger mit dem Titel: "Dipl.-Ing. FRANK DISTEL kämpft für die GÄUBAHN und den STUTTGARTER KOPFBahnHOF":

<https://youtu.be/r-yoiZPI770>

Stuttgart 21 ist ein erwiesener Rückbau der Bahninfrastruktur – und dazuhin ein brandgefährlicher durch das Alleinstellungsmerkmal der exorbitanten Tunneldichte von derzeit 59 km zusammenhängender Tunnelröhren. Die beiden zusätzlichen Röhren des Pfaffensteigtunnels würden die Fehlkonstruktion Stuttgart 21 verschlimmbessern. Es wären dann 80 Kilometer Tunnelröhren. Dazu würden noch der Nordzulauf, die P-Option und das Nordkreuz (S-Bahn Verbindung vom Nordbahnhof nach Bad Cannstatt) kommen. Das wären dann insgesamt ungefähr 120 Kilometer Tunnelröhren.

**Der LNV beantragt, das Vorhaben nicht zu genehmigen**, es sei denn, die A81 und andere parallel verlaufende Straßen werden signifikant zurück gebaut und die Mängel an der Planung werden beseitigt. Die **Panoramabahn** muss auf Dauer bestehen bleiben.

Falls die Planung nicht aufgegeben wird, wird gefordert, die Planung nicht in Abschnitte aufzuteilen und nur ein Planfeststellungsverfahren für das ganze Projekt durchzuführen. Es wird ein **Erörterungstermin** für erforderlich gehalten.

## **2. Mangelnde Rechtfertigung**

Die Planrechtfertigung besteht darin, dass sich als Folge des Baus des Pfaffensteigtunnels die Fahrtzeiten verkürzen. Auf Seite 13 des Erläuterungsberichts steht:

Durch die Führung der Gäubahn über den Pfaffensteigtunnel können auf einem verhältnismäßig kurzen Stück der gesamten Gäubahn hohe Fahrtzeitgewinne für die Züge auf der Gäubahnrelation erzielt werden. Zudem weist der Nordabschnitt die höchsten Reisendenzahlen auf der gesamten Gäubahn auf, so dass die dortige Fahrtzeitverkürzung sehr vielen Passagieren zugutekommt.

Auf Seite 15 des Erläuterungsberichts steht:

Die Planrechtfertigung des Projekts „Gäubahnausbau“ ergibt sich im Wesentlichen aus dem Deutschlandtakt (D-Takt) und einer Steigerung des Verkehrsangebots auf der Schiene in der Relation Stuttgart - Zürich.

Hier steht, dass als Folge des Baus des Pfaffensteigtunnels die Bahnreisenden schneller fahren werden. Dies führt dazu, dass die Bahnreisenden größere Strecken zurücklegen. Denn die genannten Fahrzeitverkürzungen werden bekanntlich in den Verkehr reinvestiert. Dass dieser verkehrswissenschaftliche Tatbestand hier nicht dargestellt ist und nicht quantifiziert wird, ist ein erheblicher Mangel der Planunterlagen.

Die Vorhabenträgerin sieht es als Nutzen des Projekts an, dass die Bahnreisenden größere Strecken als bisher zurücklegen. Es wird nicht anerkannt, dass dies ein Nutzen ist. Daher ist das, was auf Seite 18 des Erläuterungsberichts steht falsch:

Die Planrechtfertigung als ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und als Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist, liegt für das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben somit vor.

Wegen der fehlenden Planrechtfertigung ist eine Abwägung durch die Genehmigungsbehörde nicht möglich.

### **3. Fehlende Daten zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene**

Die Planungen gehen davon aus, dass einer Verbesserung der Attraktivität beim Schienenverkehr ein Rückgang des Verkehrs auf der Straße gegenüber steht. Allerdings wird nicht plausibel erläutert wie es zu einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene kommen sollte. Es fehlen Angaben darüber, auf welchen Straßen der Verkehr wie stark abnehmen soll.

Zu einem Rückgang des Autoverkehrs käme es nur dann, wenn der Autoverkehr verlangsamt werden würde. Die Planunterlagen enthalten jedoch keine Maßnahmen zur Entschleunigung des Autoverkehrs. Tatsächlich wird die ungefähr parallel zur Gäubahn verlaufende A81 im Bereich Böblingen zurzeit verbreitert. Die Verbreiterung des anschließenden Abschnitts von Sindelfingen bis Stuttgart ist in der Planung (Scopingtermin war am 03.12.2019). Deswegen würde die Realisierung des Pfaffensteigtunnels nur dazu führen, dass mehr auf der Schiene gefahren wird, jedoch nicht weniger auf der Straße.

#### **Falsche Aussagen im Erläuterungsbericht:**

Auf Seite 106 des Erläuterungsberichts steht falsch:

..... führen Eisenbahnvorhaben in aller Regel zu einer Einsparung von THG-Emissionen, da sie in unterschiedlichem Umfang zur Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene beitragen.

Auf Seite 108 des Erläuterungsberichts steht falsch:

Wie aufgezeigt stellt die Verlagerung von Verkehren u.a. von der Straße auf die Schiene einen effizienten und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz dar ....

Auf Seite 111 Erläuterungsberichts steht falsch:

Nach den vorstehenden Ausführungen leistet das vorliegende Vorhaben einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung der Verkehre auf die Schiene.

Auf Seite 115 Erläuterungsberichts steht falsch:

Das vorliegende Vorhaben stellt einen wichtigen Beitrag für die Verlagerung der Verkehre auf die Schiene und damit zur Erreichung der Zwecke des Bundes-Klimaschutzgesetzes dar.

Es werden keine Untersuchungen über irgendwelche Verlagerungen des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zitiert, denn es gibt keine derartigen Untersuchungen.

Bekannt ist die Vorher-, Nachheruntersuchung zur S-Bahn nach Böblingen (Auswirkungen auf den Individualverkehr). Die S-Bahn ist am 28. Sept. 1985 in Betrieb gegangen. Im Jahr davor und im Jahr danach wurde der Autoverkehr gezählt und das Ergebnis war, dass der Autoverkehr parallel zur neuen S-Bahn stärker gestiegen ist als an anderen Zählstellen. In der Untersuchung steht:

Dies bedeutet, daß der Kfz-Verkehr auf den Straßen im Einzugsbereich der S-Bahnstrecke nach Vaihingen/Böblingen, sowohl auf den Straßen am Kesselrand, als auch an der Markungsgrenze, deutlich stärker zugenommen hat als dies auf allen Straßen in der Summe zu beobachten war.

Siehe auch das Diagramm aus der Vorher-, Nachheruntersuchung auf der folgenden Seite.

Die vollständige Untersuchung ist als Anlage (gesonderte pdf-Datei) dieser Stellungnahme beigefügt. Allerdings darf unterstellt werden, dass der Vorhabenträgerin und dem EBA diese Untersuchung bekannt ist.

Die S-Bahn nach Böblingen hat dazu geführt, dass der parallel verlaufende Autoverkehr zugenommen hat. Es ist nicht auszuschließen, dass der Pfaffensteigtunnel eine ähnliche Wirkung haben würde und dazu führen würde, dass der Autoverkehr weiter zunimmt. Dass dies nicht untersucht wurde, ist einer der vielen Mängel der Planunterlagen.

## Verkehrsanalyse Entwicklung des Kfz-Verkehrs 1980/86

vor bzw. nach Eröffnung der S-Bahnlinie  
nach Böblingen im September 1985

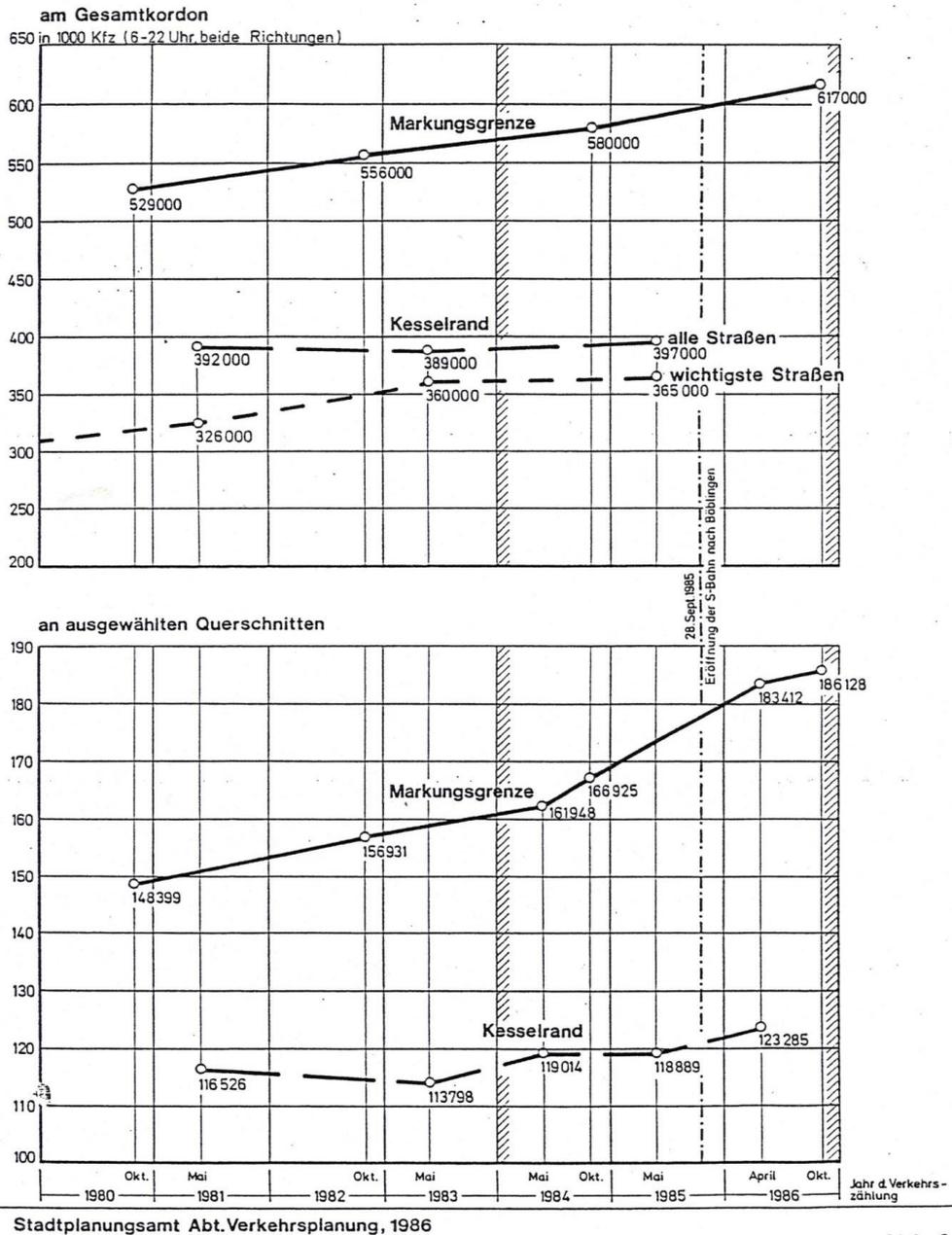


Abb. 2

Zur Erläuterung:

**Obere Grafik:** Der Gesamtverkehr auf wichtigen Einfallstraßen über die Markungsgrenze von Stuttgart stieg von Okt. 1984 bis Okt. 1986 von 580.000 auf 617.000 Kfz (von 5 – 22 Uhr). Dies entspricht einer Zunahme von 6,4%.

**Untere Grafik:** Der Verkehr auf der Straße zwischen Böblingen und Stuttgart, die parallel zu der 1985 eröffneten S-Bahn-Strecke verläuft, stieg im selben Zeitraum an der Markungsgrenze von 166.925 auf 186.128 Kfz (von 5 – 22 Uhr). Die Kfz-Verkehrszunahme lag dort bei 11,5% und somit deutlich höher im Vergleich zur mittleren Zunahme an allen betrachteten Einfallstraßen.

Berechnet man die Verkehrszunahme nur auf den anderen Einfallstraßen außer derjenigen, die parallel zur neuen S-Bahnstrecke verläuft, so lag diese bei 4,3 % (von 413.075 auf 430.872). Die relative Zunahme des Kfz-Verkehrs auf der Straße parallel zur neuen Bahnstrecke mit 11,5 % war demnach knapp dreimal so groß, wie auf den anderen Einfallstraßen.

#### **4. Es gibt Fachleute, die – im Gegensatz zur Vorhabenträgerin – das Phänomen Verkehr richtig darstellen**

Zum Beispiel hat die WELT mit dem **Verkehrsforscher Prof. Andreas Knie**, Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), ein Interview geführt. Zitat aus dem Interview:

**WELT:** Liegt der Rückgang der Pkw-Fahrleistungen auch am Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), auf den man dann umsteigt?

**Knie:** Nein. Wer das Auto stehen lässt, nutzt meist das Fahrrad. In Großstädten hat sich der Radverkehr in den vergangenen Jahren verdoppelt, und diese zusätzlichen Radfahrer kommen aus den Autos, nicht aus Bussen oder Bahnen. ÖPNV-Nutzer hingegen steigen kaum aufs Fahrrad um, sondern bleiben dem ÖPNV treu. Während zugleich die Autofahrer nicht auf Busse oder Bahnen umsteigen – weil man bei denen ja an Haltestellen warten, mit anderen Menschen gemeinsam fahren und mittlerweile auch eine Verschlechterung des Angebots ertragen muss. Das wollen gelernte Autofahrer nicht. Sie wollen individuelle Flexibilität, und die finden sie auf dem Fahrrad.

Da die Vorhabenträgerin das Phänomen Verkehr falsch darstellt, sind die Planunterlagen ungeeignet zur Beurteilung des Vorhabens.

Ein weiteres Beispiel von Verkehrsfachleuten, die das Phänomen richtig darstellen, sind **Rudolf Petersen und Karl Otto Schallaböck** vom **Wuppertalinstitut**. Sie stellen in ihrem Buch „Mobilität für morgen“ auf den Seite 81 und 195 fest:

Selbstverständlich ist es wünschenswert, auch den Menschen, die kein Auto benutzen wollen oder können, die Mobilitätschancen durch besseren ÖPNV zu erweitern. In der verkehrspolitischen Diskussion wird jedoch oft genug der Eindruck erweckt, diese Milliarden seien Maßnahmen für den Umweltschutz. .... Insbesondere die Investitionen in den Schienenschnellverkehr sind im Endeffekt eher negativ.

Jeder weiß im Grunde: ÖPNV-Förderung allein genügt nicht für ökologische Mobilität; wo man Vorrang für den Umweltverbund will, muß man auch Nachrang für das Auto sagen.

Diese kritischen Aussagen treffen auf den Erläuterungsbericht zu. **Der Erläuterungsbericht ist in wesentlichen Teilen keine fachliche Planunterlage sondern ein politisches Papier, welches dem Zweck dient, die Leser über die Auswirkungen des Vorhabens zu täuschen.**

Dem **Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart GmbH (VWI GmbH)** ist selbstverständlich bekannt, dass der Autoverkehr nur dann weniger wird, wenn er entschleunigt wird. Dies geht aus dem von SSB und VVS in Auftrag gegebenen Zwischenbericht der VWI GmbH von April 2018 „Perspektiven des öffentlichen Verkehrs in Stuttgart“ hervor. Darin heißt es auf den Seiten 8 und 9 (gekürzt):

Die angestrebte MIV-Reduktion lässt sich im Verkehrsmodell durch die Erhöhung der Widerstände für den MIV einstellen. Sie können an diskreten Punkten (z.B. Kreuzungen), auf einzelnen Strecken oder flächig erhöht werden.

.....

Diese zusätzlichen Widerstände führen im Verkehrsmodell zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des MIV, so dass sich die Reisezeitverhältnisse zugunsten des ÖPNV verändern und dadurch bisherige IV-Fahrten rechnerisch auf den ÖPNV verlagert werden. ....

Die Vorhabenträgerin scheint den Kenntnisstand des VWI nicht zu haben. **Deswegen sind die Planunterlagen ungeeignet als Basis für eine Entscheidung über das Vorhaben.**

### **5. Projekt steht im Widerspruch zum Klimaschutz**

Im Abschnitt 10.10 Klimaschutz (§13 KSG) des Erläuterungsberichts wird so getan als ob belegt wird, dass das Projekt einen Beitrag zum Klimaschutz darstellt.

Auf Seite 105 steht korrekt:

Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG (Klimaschutzgesetz) haben Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu dessen Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.

Es werden dann die drei Wirkkomplexe näher betrachtet, die bei Verkehrsinfrastrukturprojekten zu einer Zunahme der THG-Emissionen führen:

- Änderung der THG-Emissionen durch die Änderung des Verkehrsgeschehens
- Erzeugung von THG-Emissionen durch den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung der betreffenden Bauwerke (sog. Lebenszyklusemissionen).
- Landnutzungsbedingte THG-Emissionen

Bei Bahntunneln kommt noch hinzu, dass der **Luftwiderstand und damit der Energieverbrauch höher ist als auf freier Strecke**. Für den Pfaffensteigtunnel ist eine Geschwindigkeit von 200 km/h vorgesehen ist (Seiten 8, 17 und 18 im Erläuterungsbericht).

Allerdings hat man sich nicht die Mühe gemacht, die Effekte quantitativ zu ermitteln. Dies gilt insbesondere für die THG-Emissionen, die durch den Bau entstehen. Die Scopingstudie von BUND und LNV, der sich auch der NABU angeschlossen hat, enthält eine Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Hans Heydemann. Das Ergebnis war, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Bau des Pfaffensteigtunnels ungefähr 600.000 Tonnen betragen. **Anscheinend hat sich die Vorhabenträgerin nicht die Mühe gemacht, die Berechnungen von Hans Heydemann zu überprüfen, obwohl es Aufgabe der Vorhabenträgerin ist, die Stellungnahmen zu lesen.**

Als Ausrede dafür, dass man das nicht richtig ermittelt hat, steht im Erläuterungsbericht auf Seite 106:

Die Anforderungen an die Ermittlung- und Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen eines Vorhabens dürfen aber nicht überspannt werden. Sie müssen "mit Augenmaß" inhaltlich bestimmt und konkretisiert werden und dürfen keinen unzumutbaren Aufwand abverlangen.

Wie in den Abschnitten 3 und 4 gezeigt wurde, trägt das Projekt nicht zu einer Verringerung sondern zu einer Zunahme der Treibhausgas-Emissionen bei.

Auf Seite 115 des Erläuterungsberichts steht das falsche Fazit:

Das vorliegende Vorhaben stellt einen wichtigen Beitrag für die Verlagerung der Verkehre auf die Schiene und damit zur Erreichung der Zwecke des Bundes-Klimaschutzgesetzes dar. Das Vorhaben steht damit trotz der vorhabenbedingten THG-Emissionen (einschließlich der Beeinträchtigung der Klimasenke „Wald“) im Einklang mit dem Zweck und den Zielen des KSG (§§ 1, 3 KSG) und den zu seiner Erfüllung festgelegten Maßnahmen im Klimaschutzprogramm 2030.

Auf Seite 107 des Erläuterungsberichts steht: „Die Eisenbahn ist anerkanntermaßen der klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger.“ Dies ist eine politische Aussage, die in einer Planunterlage im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nichts zu suchen hat. Die Aussage ist im Übrigen ohne jeden Belang für die Entscheidung ob das Vorhaben realisiert wird.

Hans Heydemann hat seine Berechnung aktualisiert und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Bau des Pfaffensteigtunnels ungefähr **700.000 Tonnen** betragen. Der LNV schließt sich der **Stellungnahme von Hans Heydemann** mit der aktualisierten Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen an.

## **6. BVWP-Dossier für Gäubahn ist falsch**

Das BVWP-Projektossier Planfall 040b, Stand: 08.03.2021, ist nicht Teil der Planunterlagen und daher nicht entscheidungserheblich. Es wird jedoch im Erläuterungsbericht auf das BVWP-Dossier Bezug genommen und wird daher im Rahmen dieser Stellungnahme kritisiert. Das BVWP-Dossier enthält eine falsche Nutzen-Kosten-Berechnung.

In der Tabelle „Nachfragewirkungen beim Personenverkehr“ auf Seite 9 steht, dass angeblich 760.000 Personenfahrten pro Jahr auf die Schiene verlagert werden. Das entspricht 2082 Personenfahrten pro Tag und bei Annahme eines durchschnittlichen Besetzungsgrades von 1,3 1600 Autofahrten pro Tag. Auf welchen Straßen der Autoverkehr angeblich weniger wird, steht nicht im BVWP-Dossier.

Es gibt in den Planunterlagen keinen Hinweis auf irgendwelche Untersuchungen, die belegen, dass eine Verbesserung des Schienenverkehrs dazu geführt hätte, dass irgendwo der Autoverkehr weniger geworden wäre. Dass es keine derartigen Hinweise gibt, ist nachvollziehbar, denn es gibt keine derartigen Untersuchungen, weil der Autoverkehr nirgends weniger geworden ist, wo der Schienenverkehr verbessert wurde.

**Fazit: Die Aussage, dass 760.000 Personenfahrten pro Jahr (1.600 Autofahrten pro Tag) auf die Schiene verlagert werden, ist falsch.**

Selbst wenn es stimmen würde, wären die 1600 Autofahrten pro Tag nicht viel. Um die Klimaziele zu erreichen, muss der Autoverkehr wesentlich stärker reduziert werden.

Das BVWP-Dossier ist ein Beispiel dafür wie die Vorhabenträgerin und andere Verkehrsplaner vorgehen. Es werden umfangreiche Papiere vorgelegt, die Zahlentabellen enthalten, die nur mit verkehrswissenschaftlichem Hintergrundwissen oder gar nicht zu verstehen sind. So darf bei einer Anhörung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nicht vorgegangen werden. Die Planunterlagen müssen für jemand mit naturwissenschaftlicher Vorbildung verständlich sein.

Am Beispiel der Tabelle „Nutzen im Bereich Personenverkehr“ auf Seite 26 kann erklärt werden, wie falsch die Begründung für den angeblichen Nutzen des Projekts ist.

Es ist ein Nutzen im Bereich Personenverkehr von 38.483 T€/Jahr angegeben. Man kann ohne detaillierte Kenntnis des Rechenverfahrens belegen, dass die Rechnung völlig falsch ist. Es genügt, die großen Komponenten zu betrachten:

In der Tabelle steht, dass die Pkw-Betriebskosten um 12.294 T€/Jahr sinken. Da wie oben belegt wurde, kein Rückgang des Pkw-Verkehrs stattfindet, ist dieser Posten in Wirklichkeit null. Das gilt auch für den angeblichen Nutzen durch die Verringerung der Emissionen des Pkw-Verkehrs.

Der größte Posten ist der angebliche Reisezeitnutzen des verbleibenden Schienenverkehrs in Höhe von 14.356 T€/Jahr. Die Zeitgewinne werden mit einem Zeitkostensatz, der sich für den privaten Verkehr und den Geschäftsverkehr unterscheidet, aber hier nicht angegeben ist, multipliziert. Tatsächlich gibt es bekanntlich keine Zeitgewinne im Personenverkehr. Die zunächst gewonnenen Zeiten werden bekanntlich in den Verkehr reinvestiert. Die Zeitgewinne führen dazu, dass mehr gefahren wird. Der Reisezeitnutzen für den Personenverkehr ist also grundsätzlich null.

Es kann durchaus als Nutzen angesehen werden, wenn durch den Bau einer neuen Straße mit gleichem Zeitaufwand wie früher weiter entfernte Ziele erreicht werden können und wenn zum Beispiel der Wohnsitz weiter weg vom Arbeitsplatz gewählt werden kann. Ob man das so sieht, müsste die Politik entscheiden. Leider haben die Parlamentarier im Rahmen der Diskussion über den BVWP diese Frage gar nicht aufgeworfen. Im Erläuterungsbericht steht nichts zu dieser Fragestellung.

Der zweitgrößte Posten in der Tabelle auf Seite 26, 13.486 T€/Jahr, ist der sogenannte implizite Nutzen durch Verlagerung vom MIV auf den SPV. Den impliziten Nutzen gab es beim BVWP 2005 noch nicht. Der implizite Nutzen wurde für den BVWP 2030 erfunden. Hier lässt man wie an vielen Stellen der Planunterlagen die Leser im Dunkeln darüber, um was es geht. Tatsächlich geht es um Kosteneinsparungen, die dadurch zustande kommen, dass für umgestiegene Verkehrsteilnehmer der Schienenverkehr billiger als das Auto ist. Da es wie oben belegt wurde, nicht zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene kommt, ist dieser Posten in Wirklichkeit null.

**Fazit: Die Nutzen-Kosten-Berechnungen im BVWP-Dossier sind falsch. Der Ausbau der Gäubahn hat keinen Nutzen, der höher ist als die Kosten.**

Aber selbst wenn angenommen wird, dass das falsche Verkehrsmodell zu Grunde liegt, muss die Nutzen-Kosten-Berechnung als unzulässig manipuliert und als Betrug am Steuerzahler

bezeichnet werden. Die folgenden Formulierungen sind von der Schutzgemeinschaft Filder übernommen:

- Das Schönrechnen des angeblichen Nutzens des Tunnels durch Zusammenschalten mit dem Südabschnitt des Gäubahnausbaus ist unzulässig; der Tunnel ist ein Teilprojekt von Stuttgart 21 und in der Standardisierten Bewertung nur als solcher im Vergleich zum Erhalt der Bestandsstrecke abzuwägen. Die Verknüpfung mit dem Südabschnitt des Gäubahnausbaus ist daher – ebenso wie die Behauptung zum angeblichen Nutzen für den Deutschlandtakt – eine Täuschung.
- Die Nutzenseite ist ferner unzulässig manipuliert durch das Einrechnen von Güterzügen, die niemals durch diesen Tunnel fahren werden.
- Es werden – bewusst bagatellisierend – nur rund 919,2 Millionen € Kosten (Seite 4, Preisstand 2015) angesetzt. Tatsächlich wird der Pfaffensteigtunnel – seriös kalkuliert – über 2,5 Milliarden € kosten. Der Bund handelt als Kostenträger angesichts der extremen Finanzkrise des Bundeshaushalts verantwortungslos.
- Das Vorziehen des Pfaffensteigtunnels im Bundesverkehrswegeplan würde bundesweit andere, vordringlichere Bahnprojekte kannibalisieren.

### **7. Deutschland-Takt (D-Takt) funktioniert bei Stuttgart21 nicht**

Auf Seite 15 des Erläuterungsberichts steht falsch:

Die Planrechtfertigung des Projekts „Gäubahnausbau“ ergibt sich im Wesentlichen aus dem Deutschlandtakt (= D-Takt) und einer Steigerung des Verkehrsangebots auf der Schiene in der Relation Stuttgart - Zürich.

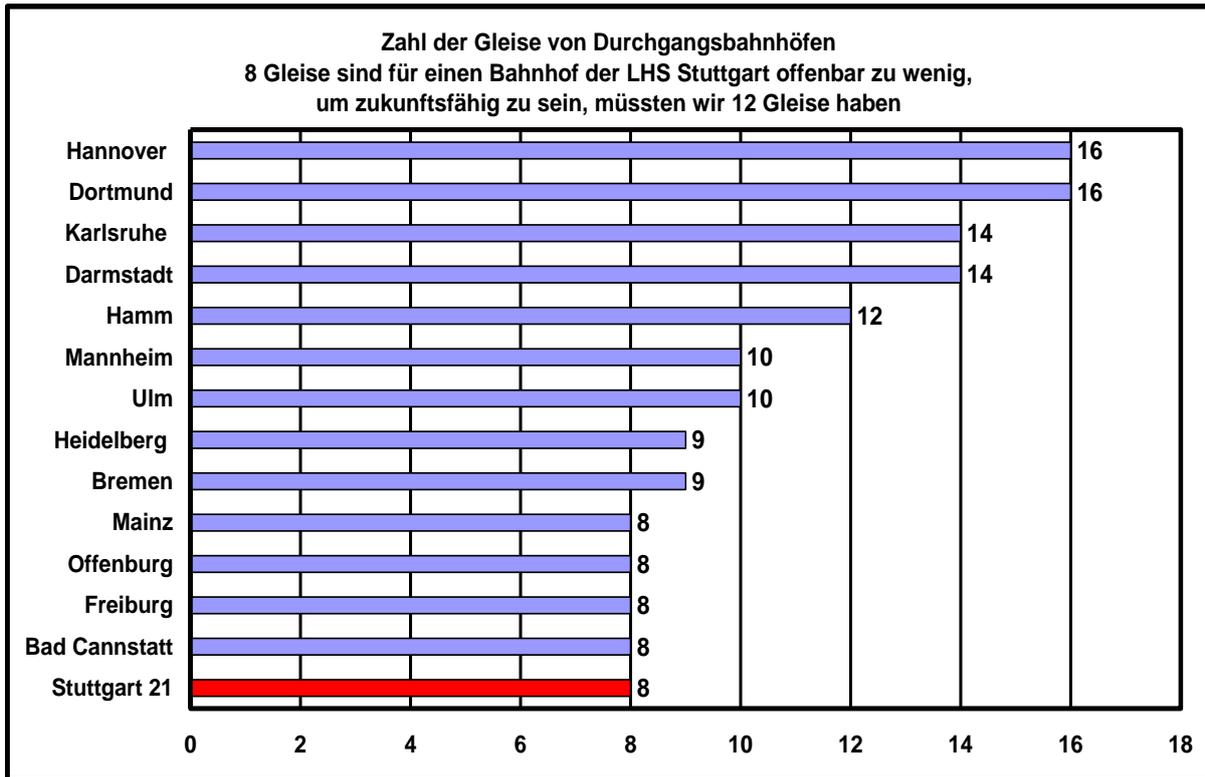
Der D-Takt ist an vielen Stellen des Erläuterungsberichts erwähnt. Allerdings finden sich keinerlei Hinweise auf den Fahrplan, den man sich mit dem D-Takt vorstellt. Es handelt sich um unprofessionelle, politische Behauptungen.

Im Übrigen ist ohne bahntechnischen Sachverstand zu erkennen, dass der Stuttgarter Hauptbahnhof, der eigentlich nur eine Haltestelle ist, unterdimensioniert ist und für einen D-Takt untauglich ist. Siehe die beiden folgenden Diagramme.

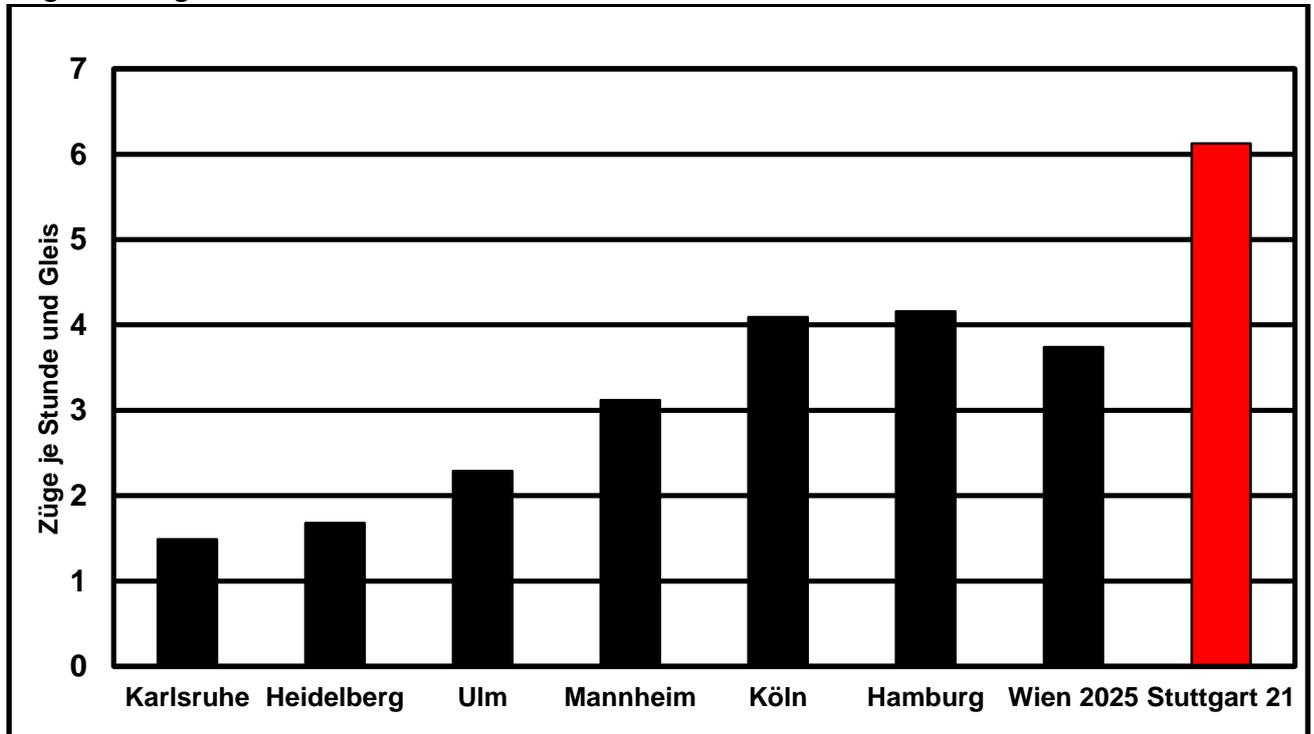
Die Idee des integralen Taktfahrplans ist es, dass Züge aus Nah- und Fernverkehr ungefähr gleichzeitig ankommen. Dann steigen die Fahrgäste, die umsteigen wollen, um. Dann fahren alle Züge ungefähr gleichzeitig wieder ab. Der D-Takt dient also dem Umsteigeverkehr.

Der neue Bahnhof ist offensichtlich weniger geeignet für den D-Takt als der alte, denn der neue hat nur 8 Gleise zum gleichzeitigen einfahren oder rausfahren, während der alte Bahnhof (und der noch bestehende Querbahnsteig) 16 (früher 17) Gleise, also doppelt so viele, hat.

Dass der Stuttgart-21-Bahnhof im Vergleich zu Bahnhöfen in vergleichbaren Städten unterdimensioniert ist, geht aus der folgenden Grafik hervor.



Um darüber hinwegzutäuschen, dass Stuttgart 21 ein Rückbau der Schienenverkehrsinfrastruktur ist, hat man die Angaben über die Leistungsfähigkeit manipuliert. Siehe dazu das folgende Diagramm.



Die bis an ihre Kapazitätsgrenze ausgelasteten Durchgangsbahnhöfe Köln und Hamburg bewältigen etwas mehr als 4 Züge je Bahnsteiggleis in der Spitzenstunde. Es gibt keinen vergleichbaren Bahnhof, der mehr leistet. Aber die Befürworter von Stuttgart 21 behaupten, der geplante Tiefbahnhof in Stuttgart könnte mehr als 6 Züge je Bahnsteiggleis und Stunde bewältigen.

Dies ist eine der vielen Scheinheiligkeiten, die für das Projekt Stuttgart 21 typisch sind und die auch für den Erläuterungsbericht für den Pfaffensteigtunnel gelten.

### **8. Vernichtung von wertvollen Filderböden**

Auf Seite 44 des Erläuterungsberichts steht:

Umwelt: Es werden aus umweltfachlicher Sicht Ackerflächen temporär in Anspruch genommen, die weniger hochwertig und relativ leicht regenerierbar sind. Im Westen würden demgegenüber umfangreiche Eingriffe für Zuwegungen und BE-Flächen in höherwertige Waldbestände (u.a. in ihrer Funktion als Lebensräume, natürliche Bodenfunktionen und klimatische Ausgleichsräume) mit einer deutlich längeren Regenerationszeit notwendig. Diese Eingriffe wären damit sowohl im Hinblick auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, sowie Klima und Luft erheblich größer als die zur Umsetzung des PfA 2 im Westen mit einer Zielgrube für die TVMs des PfA 1.

Hier müsste stehen, dass es sich um besonders landbauwürdige Flächen (Vorrangflur) handelt, die nach der Verwaltungsvorschrift „**VwV Standortkartierung und Bodenbilanz**“ vom 31. März 2022, gültig seit 1. April 2022, einen besonderen Schutz erhalten und bei denen auch eine vorübergehende Beanspruchung nicht infrage kommt. **Diese Flächen sind für den Landbau und die Ernährungssicherung unverzichtbar und deshalb zwingend der landwirtschaftlichen Nutzung vorzubehalten. Wir erwarten daher, dass die Landwirtschaftsverwaltung die Überplanung dieser Flächen ablehnt!**

Siehe dazu im Anhang die Kurzfassung eines Vortrags von Prof. Dr. Willfried Nobel, gehalten am 03.12.2022 auf dem Zukunftsforum Naturschutz 2022 in Stuttgart.

Die umfangreichen Baustelleneinrichtungen und Baustellenverkehre machen durch starken Verdichtungen die betroffenen Flächen auf Dauer unbrauchbar. Die bagatellisierende Aussage, dass die Flächen „lediglich vorübergehend in Anspruch genommen werden“ (Seite 97 des Erläuterungsberichts) ist daher zurückzuweisen.

### **9. Umstieg am Flughafen ist unattraktiv**

Durch den Pfaffensteigtunnel würden weitere Fahrgäste, die zum Flughafen wollen, in dem 27 Meter tief liegenden Flughafen ankommen. Diese Station verfügt über keine Rolltreppe, nur über 4 Fahrstühle sowie ein 10-stöckiges Treppenhaus. Die Fluggäste müssten rund 200 Meter unter freiem Himmel zum Flughafen gehen. Da ist es offensichtlich besser, wenn die wenigen, die zum Flughafen wollen, in Stuttgart-Vaihingen bequem umsteigen und mit der S-Bahn direkt unter den Flughafenterminals ankommen.

## 10. Rettungskonzept ist unzureichend

### Beitrag von Harald Schorr, Ingenieure22: Mängel- und Kritikpunkte

Es wird Bezug genommen auf Unterlage 21 (21.1.....21.2.7) „Unterlage zum Band- und Katstrophenschutz“

#### Kritik- Punkt 1

#### Gewährleistung der Selbst- und Fremdrettung im Ereignisfall

In der EBA Tunnelrichtlinie (Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln Stand: 01.07.2008) ist zu lesen:

*„Die nach dem Rettungskonzept notwendigen Maßnahmen sind bereits während der Planung mit den zuständigen Stellen abzustimmen. Die Ausgestaltung des Rettungskonzepts hat unmittelbaren Einfluss auf die bauliche Gestaltung des Tunnelbauwerks. Deshalb **müssen die Einzelheiten vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens festgelegt sein**“.*

...

*„Für neue Eisenbahntunnel ist ein Rettungskonzept aufzustellen, in dem die vorgesehenen baulichen Maßnahmen beschrieben werden, mittels derer die Selbst- und Fremdrettung im Ereignisfall **gewährleistet** wird“.*

Wie diese „**Gewährleistung**“ erfolgen soll, ist in der ausgelegten Unterlage 21-2-1 **nicht beschrieben** und auch aus den zitierten Unterlagen nicht ersichtlich.

Die Tatsache, dass die besagte **Gewährleistung der Selbst- und Fremdrettung** aktuell nicht vorliegt, stellt einen schwerwiegenden Mangel dar und verhindert die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens.

Eine Gewährleistung bedarf im vorliegenden Ereignisfall im Pfaffensteigtunnel konkreter nachvollziehbare Aussagen über die Zeitdauer bis die Passagiere im Ereignisfall den sicheren Bereich der zweiten Röhre erreicht haben.

Hierbei basiert der Ereignisfall auf einem Brandereignis. Der Fluchtweg zur sicheren zweiten Röhre (= Verbindungsbauwerk Länge 20 m resp. 95 m) muss rauchfrei sein.

Bei einem Ereignisfall muss die Selbstrettung mit 1775 Personen – der Personenzahl, wie sie in den diversen genehmigten Stuttgart 21-PfAs festgelegt wurde – nachgewiesen werden.

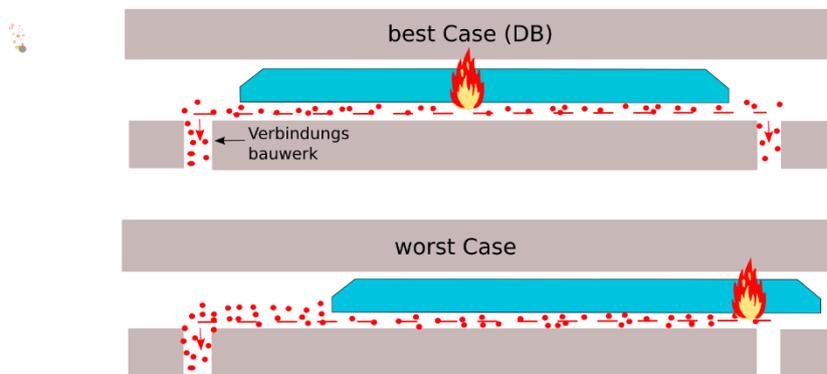
Für so einen Nachweis bietet sich z.B. das internationale Regelwerk **NFPA 130** an oder eine **Personenstromsimulation**. Letztere wurde schon bei Stuttgart 21 für den Fildertunnel seitens der Gruner AG (CH) durchgeführt, beauftragt von der DB (PSU) mit dem Titel **Evakuierungsberechnungen Personenzug im Tunnelsystem**.

Verfasser / Ansprechperson: Dr. Stephan Gundel, Gruner AG, Datum 10.08.2016

Da die Evakuierungssimulation mit Pathfinder bei Fa. Gruner schon Rimea-konform vorliegt, ist die Adaption auf den Pfaffensteigtunnel für Gruner mit einem geringen Aufwand machbar.

Es sollte hierbei beachtet werden, dass nicht nur der Idealfall betrachtet wird, dass der Zug (bei Gruner ICE mit 489 m Länge) mittig zwischen 2 Verbindungsbauwerken zum Stehen kommt und damit 2 Verbindungsbauwerke für die Entfluchtung in die sichere Röhre nutzbar sind.

Eine Evakuierungssimulation sollte auch den Fall bewerten, dass ein Brand vorne oder hinten im Zug vorliegt und dann **ein** Verbindungsbauwerk nicht mehr benutzt werden kann.



## Kritik - Punkt 2

### Nachweis gleicher Sicherheit, **Kompensationsmaßnahme**

Die EBA-Tunnelrichtlinie besagt

*„Tunnel sollen eine einseitig gerichtete Längsneigung aufweisen, die den Rollwiderstand der eingesetzten Züge überwindet. Ein dachförmiges Längsprofil mit ansteigender/fallender Gradienten oder ein **wannenförmiges Längsprofil ist zu vermeiden**“.*

Der geplante Pfaffensteigtunnel hat ein Wannenprofil, d.h. im Ereignisfall kann der Zug nicht mehr aus dem Tunnel herausrollen.

Im vorliegenden Sicherheitskonzept schreibt die Vorhabenträgerin: *„Die Kompensationsmaßnahmen für die fehlende einseitige Längsneigung sind durch das Erreichen eines Zugangs zu einem sicheren Bereich in höchstens 250 m Entfernung eingehalten“.*

Dies ist aber nicht als Kompensationsmaßnahme zu bewerten, da der zugrunde liegende Abstand der Verbindungsstollen generell (gemäß TSI) 500 m beträgt und die genannte Kompensationsmaßnahme keine Verbesserung in der Sicherheit gegenüber dem Standardfall „einseitig gerichtete Längsneigung“ mit 250 m Fluchtweg darstellt.

Eine Kompensationsmaßnahme muss den Blick (Sicherheitsbetrachtung) auf die beiden Varianten „einseitig gerichtete Längsneigung“ und „Wannenprofil“ richten.

Bei einem „Wannenprofil“ sind im Ereignisfall die Passagiere dem Rauch ausgesetzt. Eine Rauchabsaugung wäre für diesen Fall eine naheliegende Kompensation, da bei „einseitig gerichteter Längsneigung“ der Zug aus dem Tunnel heraus rollen kann und die Passagiere dem Rauch im Tunnel nicht ausgesetzt sind.

Im Ereignisfall kann es auch zu **Personenschäden** kommen. Diese Personen sind auf Fremdrettung angewiesen, die aber erst nach deutlich über 30 Minuten eintrifft. Für diese Personen stellt eine Rauchabsaugung eine **lebensrettende Kompensationsmaßnahme** dar.

### Kritik - Punkt 3

#### Rauch im Tunnel und im Verbindungsbauwerk

Das Thema Rauch im Tunnel im Ereignisfall wird im Sicherheitskonzept nicht behandelt, man erfährt lediglich, dass die Türen in den Verbindungsbauwerken „rauchdicht“ sein müssen.

Die Entfluchtung im Ereignisfall von 1757 Personen bis zu der sicheren zweiten Röhre über einen Weg von 20 m bis 65 m benötigt eine Zeit von **15 ... 30 + x** Minuten.

Der hohe Personenstrom durch die Türen des Verbindungsbauwerks bewirkt, dass die Türen von den Personen offen „gehalten“ werden. Eine Einströmung von Rauch in den Fluchtweg ist somit nicht auszuschließen.

Abhilfe gegen Eindringen von Rauch in die Verbindungsbauwerke wäre jeweils ein Gebläse im Verbindungsbauwerk als weitere Kompensationsmaßnahme.

So etwas ist heute Stand der Technik, in Österreich, der Schweiz.

### Antrag

Es wird beantragt: Die Vorhabenträgerin möge die **Gewährleistung der Selbst- und Fremdrettung** revisionsfest durch **Studien / Gutachten** belegen, sowohl was die Zeit zum Erreichen der sicheren zweiten Röhre, als auch die Rauchfreiheit des Fluchtweges angeht.

Außerdem schließt sich der LNV der 10-seitigen **Stellungnahme zum Rettungskonzept von Hans Heydemann**, Weimarstraße 44, 70176 Stuttgart, an.

#### 11. Alternative

Als Alternative zum Pfaffensteigtunnel wird der Erhalt der „Panoramabahn“ inkl. Anbindung an den Stuttgarter Hauptbahnhof mittels teilweisem Erhalt des oberirdischen Gleisvorfelds vorgeschlagen, also die Variante 3.2.1. (b) laut Erläuterungsbericht.

Mit freundlichen Grüßen

Rudolf Pfeleiderer, stellvertr. Sprecher LNV Ak Stuttgart



## Anhang

Kurzfassung eines Vortrags von Prof. Dr. Willfried Nobel, gehalten am 03.12.2022 auf dem Zukunftsforum Naturschutz 2022 in Stuttgart:

### Unter der Fläche liegt der Boden – zur Bedeutung unserer Existenzgrundlage

#### 1. DILEMMA

##### ▪ Die Bedeutung des Bodens

Böden übernehmen zahlreiche Aufgaben für Mensch, Natur und Umwelt. Die große Bedeutung des Bodens kommt mit der Beschreibung der Bodenfunktionen zum Ausdruck. Böden werden nicht in erster Linie um ihrer selbst willen geschützt, sondern wegen ihrer zahlreichen Aufgaben, die sie für Mensch, Natur und Umwelt erfüllen. Deshalb müssen Böden vor einer übermäßigen Nutzung geschützt werden, weil sie dabei im Regelfall zerstört werden und somit ihre Aufgaben nicht mehr erfüllen können. Grundsätzlich gilt: Es gibt keine guten und keine schlechten Böden. Unsere Bodenlandschaften spiegeln über Jahrtausend währende Landschafts- und Nutzungsprozesse wider, und die Erscheinungsformen sind extrem vielfältig.

##### ▪ Die Gefährdung von Böden muss unterbunden werden

In der intensiv besiedelten Fläche kommt es – wie in der intensiv genutzten Kulturlandschaft – zu zahlreichen Gefährdungen für Böden. Das reicht von mechanischen Veränderungen über stoffliche Einträge bis zum Verlust der Bodenfläche durch Siedlung und Verkehr. Nicht zuletzt aus diesem Grund soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen (BauGB § 1a, Abs. 2).

##### ▪ Der Flächenverbrauch in Baden-Württemberg ist ungebrochen

Die Siedlungs- und Verkehrsfläche entsprach im Jahr 2021 einem Anteil von 14,8 Prozent an der gesamten Landesfläche. Sie nahm damit nach Feststellung des Statistischen Landesamts gegenüber dem Vorjahr um 2.280 Hektar zu. Dies entspricht einer Größenordnung von rund 3.250 Fußballfeldern. Nach den Ergebnissen der Flächenerhebung ergibt sich für das Jahr 2021 rein rechnerisch ein täglicher „Flächenverbrauch“ für Siedlungs- und Verkehrsfläche von 6,2 Hektar – bei einer Zielmarke des Landes von 2,5 Hektar pro Tag bis zum Jahr 2030 und der „Netto Null“ bis 2035.

##### ▪ Die Landwirtschaftsfläche ist der große Verlierer

Bei gleichbleibender Bodenfläche insgesamt in Baden-Württemberg (3,57 Millionen Hektar) stieg die Siedlungs- und Verkehrsfläche von 2000 bis 2021 um 50.000 Hektar, der Anteil an der Bodenfläche insgesamt von 13,2 auf 14,8 Prozent. Im Gegensatz dazu nahm die Landwirtschaftsfläche im selben Zeitraum um 66.000 Hektar ab, der Anteil an der Bodenfläche sank von 46,8 auf 44,9 Prozent. Die Waldfläche blieb nahezu unverändert. Das heißt: der Flächenverbrauch geht ausschließlich zulasten der Landwirtschaftsfläche!

#### 2. CHANCE?

##### ▪ Wir müssen den weiteren Ausverkauf der Landwirtschaftsfläche in Baden-Württemberg stoppen – zumindest der besten Agrarflächen!

Ziehen wir zur Begründung das Prinzip der Nachhaltigkeit heran und brechen die „Planetaren Grenzen“ im globalen Maßstab herunter – nicht auf die gesellschaftlichen Kriterien und schon gar nicht auf die ökonomischen, sondern – auf die natürliche, naturräumliche und ökologische Ausstattung unseres Landes: Was wären dann solche „Regionalen Grenzen“ in Baden-Württemberg? Neben den gesetzlich geschützten Freiraumkriterien – wie Arten, Biotope, Naturschutzgebiete, Wasserschutzgebiete – dürften ganz oben die Agrarböden von allerhöchster Qualität stehen, entstanden seit der letzten Eiszeit vor mehr als 10.000 Jahren.

Hierzu heißt es In der neuen Verwaltungsvorschrift „**VwV Standortkartierung und Bodenbilanz**“ vom 31. März 2022: „**Vorrangflur: besonders landbauwürdige Flächen ..., die ... für den Landbau und die Ernährungssicherung unverzichtbar und deshalb zwingend der landwirtschaftlichen Nutzung vorzubehalten sind.**“ Trotz dieser Eindeutigkeit ist bis heute leider Fakt: für den Boden gibt es keine verbindliche gesetzliche Schutzkategorie. Auch für beste Agrarböden gelten bei allen Planungen und Vorhaben, die landwirtschaftlich genutzte Flächen beanspruchen – wie Regionalplanungen, Bauleitplanungen und einzelne Vorhabenplanungen –, lediglich ein Abwägungsgebot und kein Ausschlusskriterium wie beim Naturschutz. Wie hier in der Praxis künftig verfahren wird, muss sich zeigen.

### 3. HOFFNUNG

**Meine Agenda: Beste Böden zur Ernährungssicherung und für den Klimaschutz bewahren.**

1. Der Flächenverbrauch in Baden-Württemberg ist hoch – zu hoch. Für die Siedlungsentwicklung berücksichtigt er zu wenig die natürlichen Grundlagen (bis Grenzen) – insbesondere die hohe Qualität der Agrarböden.
2. Zum Schutz landwirtschaftlicher Flächen müssen Regelungen in das Landwirtschafts- und Landeskultugesetz (LLG) aufgenommen werden. Die „Flurbilanz“ muss zu einem verbindlichen Instrument der agrarstrukturellen Planungspraxis weiter entwickelt werden.
3. Die guten bis sehr guten Böden der „Vorrangflur“ dürfen nicht länger lediglich ein leicht zu überwindendes „Abwägungskriterium“ sein, sondern sie müssen in der Planungspraxis zu einem „Ausschlusskriterium“ entwickelt werden, um Umwidmungen ausschließen zu können. Die Böden der „Vorrangflur“ sind für den Landbau und die Ernährungssicherung unverzichtbar und deshalb zwingend der landwirtschaftlichen Nutzung vorzubehalten.
4. Aktuell ist die Frage spannend, wie der Übergang zur neuen Verwaltungsvorschrift „**VwV Standortkartierung und Bodenbilanz**“ vom 31. März 2022, gültig seit 1. April 2022, in die agrarstrukturelle und raumplanerische Genehmigungs-Praxis gelingt; denn dann erhalten die Flächen der „Vorrangflur“ (Punkte größer 60, Besonders landbauwürdige Flächen) und der „Vorbehaltsflur I“ (45 bis kleiner 60 Punkte, Landbauwürdige Flächen) einen besonderen Schutz.
5. Aktive Bodenpolitik engagiert angehen. Dazu gehört auch, sparsam und schonend mit dieser zentralen ökologischen Grundlage umzugehen – gerade auch im besiedelten Bereich. Weniger Flächenverbrauch kann nur Hand in Hand mit mehr Bodenschutz gelingen. Auch eine Klimawende ist ohne fruchtbare, CO<sub>2</sub>-speichernde Böden nicht möglich. Für die kommunale Bauleitplanung kann dies nur heißen: Aktive Bodenpolitik – engagiert angehen.
6. Jede Kommune, jeder Gemeinderat hat es selber in der Hand. Er braucht nicht auf neue, bessere Gesetze zu warten. Er kann im Rahmen seiner kommunalen Planungshoheit bereits heute entscheiden und seine besten Agrarböden nicht umwidmen. Die Kommunen können so einen unverzichtbaren Beitrag zur nachhaltigen, zukunftstauglichen Entwicklung leisten.

**Meine Botschaft lautet unmissverständlich: Wir müssen auch in Zukunft die besten Agrarböden landwirtschaftlich nutzen können! Dafür sind die nötigen gesetzlichen Regelungen zu schaffen.**

Literaturhinweis: Willfried Nobel: Ökologie – Eine Einführung mit Handlungsanleitungen für eine nachhaltige Kommunalentwicklung. Oekom Verlag, München, 2020. 392 Seiten, 32 Euro. ISBN: 978-3-96238-262-9