



# Presseinformation

## Bahn beginnt mit vorbereitenden Arbeiten für Pfaffensteigtunnel

**Fläche für zentrale Baustelleneinrichtung am Flughafen Stuttgart wird freigeräumt • Tunnel bildet Basis für den Deutschlandtakt auf der Gäubahn zwischen Stuttgart und der Schweizer Grenze • Planung in Rekordzeit im Partnerschaftsmodell Schiene**

(Stuttgart, 9. Februar 2026) Der Ausbau und die Modernisierung der internationalen Bahnverbindung Stuttgart–Zürich gewinnen an Fahrt. Die Deutsche Bahn hat am Montag, 9. Februar 2026, mit den Vorarbeiten für den Vortrieb des Pfaffensteigtunnels begonnen. Nördlich des Flughafens Stuttgart und der Autobahn A8 laufen die Erdarbeiten auf der zentralen Baustelleneinrichtungsfläche. Erst kürzlich hatten Bund und Bahn die Finanzierungsvereinbarung für den Pfaffensteigtunnel geschlossen, im Dezember 2025 hatte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Baugenehmigung für den Großteil des Projekts erteilt.

### Zwei Tunnelvortriebsmaschinen

Im Rahmen der jetzt begonnenen vorbereitenden Arbeiten wird zunächst auf einer rund drei Hektar großen Fläche der Ober- und Unterboden abgeschoben. Anschließend werden die Zufahrten zu dieser Fläche hergestellt, Vorbereitungen für den Bau einer Lärmschutzwand getroffen sowie der Einsatz von Großbohrgeräten vorbereitet. Die nun laufenden Arbeiten dienen dazu, dass im Anschluss der Startschacht für die maschinellen Tunnelvortriebe gegraben werden kann. Vom Startschacht aus werden die beiden Röhren mit zwei Tunnelvortriebsmaschinen aufgefahren.

Im Zuge der Vorarbeiten wurden Wirtschaftswege südlich der Echterdinger Straße und nordöstlich der Landesstraße L 1192 gesperrt. Umleitungen sind ausgeschildert.

### Planung in Rekordzeit

Im Rahmen des Partnerschaftsmodells Schiene gelang die Planung des Pfaffensteigtunnel in Rekordzeit. Mit dem Pfaffensteigtunnel und dem Partnerschaftsmodell Schiene wird erstmals ein Infrastrukturgroßprojekt der Bahn in sämtlichen relevanten Leistungsphasen gemeinsam mit späteren Auftragnehmern als Allianzpartner realisiert.

Die Planung des Projekts ist in Abschnitte aufgeteilt. Die für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 Ende 2025 erteilte Baugenehmigung umfasst den bergmännisch herzustellenden Teil des Pfaffensteigtunnels mit einer Länge von 10,8 Kilometern. Im PFA 2 schließt sich der in offener Bauweise zu errichtende rund 300 Meter lange Teil des Pfaffensteigtunnels an, gefolgt von den oberirdischen Streckenabschnitten bis zur zwischen Böblingen und Sindelfingen gelegenen S-Bahn-Station Goldberg. Die Planfeststellungsunterlagen für den zweiten Projektabschnitt hat die Bahn im April 2025 beim EBA eingereicht.

Jörg Hamann  
Leiter Kommunikation, Presse  
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm  
Tel. +49 (0) 711 93319-111  
presse.bsu@deutschebahn.com



# Presseinformation

## Pfaffensteigtunnel verbindet Gäubahn mit Stuttgart 21

Der Ausbau der Gäubahn – und damit auch der Bau des Pfaffensteigtunnels – ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als vordringlich aufgeführt. Somit liegt der Pfaffensteigtunnel als Teil des Bundesschienenwegeausbaugesetzes im „überragenden öffentlichen Interesse“. Der Bund hat deshalb die Deutsche Bahn mit dem Bau des Tunnels beauftragt.

Mit dem Pfaffensteigtunnel wird die Gäubahn an den Flughafen sowie weiterführend an den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof angeschlossen. Somit erfüllt der Tunnel auch einen wesentlichen Teil des von den Stuttgart-21-Projektpartnern geschlossenen Finanzierungsvertrags.

Der Tunnel bildet die Basis für den Deutschlandtakt auf der Gäubahn und für eine rund 15 Minuten kürzere Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich. Viele Fahrgäste profitieren überdies davon, dass sich die Reisezeit zwischen Böblingen und Flughafen von heute 22 auf künftig etwa 7 Minuten verkürzt. Zudem können Reisende von der Gäubahn aus bereits am Flughafen bequem auf schnelle Verbindungen in Richtung Ulm und München umsteigen.

### Zahlen, Daten, Fakten

- Länge des Pfaffensteigtunnels: rund 11 Kilometer
- Länge maschineller Vortrieb: rund 9,8 Kilometer
- Länge konventioneller Vortrieb: rund 1 Kilometer
- Länge offene Bauweise: rund 300 Meter
- Länge oberirdischer Streckenabschnitt bis Böblingen-Goldberg: rund drei Kilometer
- zwei Tunnelvortriebsmaschinen

### Chronologie

- 18. Oktober 2021: Beauftragung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH mit der Vorplanung für den Pfaffensteigtunnel
- 18. Juli 2022: Votum des S21-Lenkungskreises pro Pfaffensteigtunnel
- 6. November 2023: Start des Partnerschaftsmodells Schiene, Unterzeichnung des Mehrparteienvertrags
- 5. April 2024: Die DB reicht die Planfeststellungsunterlagen für den PFA 1 beim Eisenbahn-Bundesamt ein
- 7. April 2025: Die DB reicht die Planfeststellungsunterlagen für den PFA 2 beim Eisenbahn-Bundesamt ein
- 18. Dezember 2025: Bund und Bahn unterzeichnen die Finanzierungsvereinbarung zum Bau des Pfaffensteigtunnels
- 22. Dezember 2025: Das Eisenbahn-Bundesamt erteilt den Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1
- 9. Februar 2026: Beginn der vorbereitenden Arbeiten

Jörg Hamann  
Leiter Kommunikation, Presse  
Bahnprojekt Stuttgart–Ulm  
Tel. +49 (0) 711 93319-111  
presse.bsu@deutschebahn.com