

Antwort**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Paula Piechotta, Dr. Sebastian Schäfer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/4857 –**

Stand der Planungen des Pfaffensteigtunnels (Ausbaustrecke bzw. Neubaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze D/CH)

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Pfaffensteigtunnel ist ein von der Bundesregierung verfolgtes Vorhaben zur Sicherstellung der Anbindung der Gäubahn an den neuen Knoten Stuttgart, statt die bisherige Anbindung über die „Panoramabahn“ aufrechtzuerhalten. Der Tunnel ermöglicht Fahrten für den Personenverkehr, indem ein langer Tunnel ab nördlich Böblingen direkt zum Flughafen geführt wird. Dort ist ein Halt am Flughafenbahnhof möglich, es folgt dann die Einfädelung in den Fildertunnel, der im neuen Tiefbahnhof in Stuttgart mündet. Der Fildertunnel, in den alle Fahrten des Pfaffensteigtunnels münden, weist Steigungen von 25 Promille auf (https://web.archive.org/web/20130921055603/www.eba.bund.de/clin_033/nn_758326/SharedDocs/Publikationen/DE/Infothek/PF/Beschluesse/Baden_W/23_Stg21_1.2_20Fildertunnel,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/23_Stg21_1.pdf, S. 292). Für schwere Güterzüge ist eine solche Steigung nicht befahrbar. Dieser Tunnel mündet zudem im Personenbahnhof von Stuttgart 21. Die Bundesregierung hat für den Pfaffensteigtunnel eine Baufinanzierungsvereinbarung in Höhe von 1,7 Mrd. Euro unterzeichnet (vgl. www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2026/007-2026-schnieder-investitionen-schiene.html). Gemäß Anlage zum Einzelplan 12 im Haushalt 2026 (Bundestagsdrucksache 21/600, S. 2188) werden 62,040 Mio. Euro aus dem Einzelplan 14 (Verteidigung) bereitgestellt. Somit unterstellt die Bundesregierung dem Pfaffensteigtunnel eine militärische Nutzung bzw. Verteidigungsrelevanz. Aus Sicht der Fragestellenden ist die Nutzbarkeit des Pfaffensteigtunnels durch Güterzüge nicht gegeben und damit die militärische Nutzbarkeit fraglich. Die Fragestellenden sehen die dringende Notwendigkeit, dass die Landes- und Bündnisverteidigung unmittelbar und glaubwürdig gestärkt wird und eine schnellstmögliche Ertüchtigung der sicherheitsrelevanten Verkehrssachen erfolgt. Die Fähigkeit der Schiene zum Transport militärischer Güter in verschiedenen Spannungssituation unter Aufrechterhaltung ziviler Verkehre ist elementar. Für diesen Zweck sieht die Bundesregierung die Finanzierung von Bedarfsplanmaßnahmen verteidigungsrelevanter Verkehrsinfrastruktur aus dem Verteidigungshaushalt vor. Dieses Kapitel ist von der Schuldenbremse ausgenommen. Die Erweiterung der finanziellen Möglichkeiten geht für die Bundesregierung einher mit einer großen Verantwortung der

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 31. März 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Bundesregierung, diese Gelder in Maßnahmen zu investieren, die tatsächlich der Verteidigungsfähigkeit Deutschlands und Europas dienen und sachfremde Investitionen zu vermeiden.

1. Wie rechtfertigt sich der Mitteleinsatz von 62,040 Mio. Euro aus dem Einzelplan 14 (Verteidigung) für die Umsetzung des Pfaffensteigtunnels?

Die Veranschlagung von Verteidigungsausgaben im Einzelplan 14 erfordert aus Sicht der Bundesregierung auch die Veranschlagung jener Ausgaben im Einzelplan 14, die eine strategische Relevanz für die Verteidigungsfähigkeit innehaben, z. B. Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Vor diesem Hintergrund wurde jener Anteil der Ausgaben für die Bundesfernstraßen sowie für die Bundesschienenwege im Einzelplan 14 veranschlagt, der die militärische Nutzung bzw. den militärisch-strategischen Bereitstellungswert ausdrückt. Dieser Wert wurde vom Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) prozentual ermittelt und beträgt für die Bundesschienenwege 23,5 Prozent. Diese pauschalen Ansätze mussten buchungstechnisch jeweils auf die einzelnen Projekte und in die Investitionsplanung übertragen werden. Die zur Finanzierung von Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege in den Jahren 2026 bis 2030 zur Verfügung stehenden Mittel aus dem Einzelplan 14 wurden für die Anlage Verkehrswege-Investitionen des Bundes (VWIB) zum Einzelplan 12 entsprechend dem vom BMVg ermittelten militärischen Anteil an den Investitionen für den Bedarfsplan Schiene im Sinne des Pauschalansatzes zunächst ohne weitere Differenzierung auf die einzelnen Vorhaben und die Investitionsplanung übertragen.

Im Weiteren wird auf die Antwort zu den Fragen 15 und 16 verwiesen.

2. Liegt der Pfaffensteigtunnel im militärischen Eisenbahn-Grundnetz?

Der Pfaffensteigtunnel liegt nicht auf dem Militäreisenbahngrundnetz.

3. Dient der Pfaffensteigtunnel der öffentlichen Sicherheit im Sinne des Kabinettsentwurfs des Infrastrukturzeitgesetzes, und wenn ja, warum?

Der Pfaffensteigtunnel befindet sich auf der ABS/NBS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn), die dem vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege zugeordnet ist. Insofern unterliegt auch der Pfaffensteigtunnel der mit § 1 Absatz 3 BSWAG des Kabinettsentwurfes des Infrastrukturzeitgesetzes vorgenommenen Festlegung der öffentlichen Sicherheit für Schieneninfrastrukturvorhaben.

Die Schaffung und der Betrieb von Transportwegen der Schiene sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr sind insbesondere für Energie- und Lebensmitteltransporte erforderlich und sichern sowohl die Wirtschaftskraft als auch die Versorgung der Bevölkerung als grundlegende Gemeinwohlzwecke. Durch die gesetzliche Verankerung der öffentlichen Sicherheit in § 1 Absatz 3 BSWAG werden insbesondere die Prüfungen und Entscheidungen über gegebenenfalls notwendige naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen nach § 34 Absatz 4 Satz 1 beziehungsweise § 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 4 oder 5 des Bundesnaturschutzgesetzes vereinfacht und eine zügigere Projektrealisierung gewährleistet. Die Gesetzesänderung dient deshalb der Planungsbeschleunigung. Darüber hinaus trägt sie dem wachsenden Bedürfnis nach resilienten Transportwegen und -kapazitäten Rechnung.

4. Wie stellt sich die Verteidigungsrelevanz des Pfaffensteigtunnels im Kontext der Landes- und Bündnisverteidigung dar?
6. Welche Bedeutung hat der Pfaffensteigtunnel für Deutschlands Rolle als „Drehscheibe“ (vgl. www.bmvg.de/de/aktuelles/drehscheibe-deutschland-transport-und-logistik-nato-und-eu-5505038) der NATO in Europa?

Die Fragen 4 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus europäischer Perspektive hat das gesamte deutsche Schienennetz Dual-Use-Charakter und ist daher grundsätzlich für militärische Verkehre im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung und der Drehscheibe Deutschland nutzbar.

5. Welche Bedeutung hat der Pfaffensteigtunnel für den Operationsplan Deutschland?
7. Werden Maßnahmen im Rahmen des Pfaffensteigtunnels ergriffen, die speziell der Landes- und Bündnisverteidigung sowie zur Stärkung der militärischen Mobilität dienen?
8. Wenn ja, welche Maßnahmen sind das?

Die Fragen 5, 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Bedeutung einzelner Schienenabschnitte im Zusammenhang mit dem Operationsplan Deutschland und zu speziellen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Landes- und Bündnisverteidigung erteilt die Bundesregierung grundsätzlich keine Auskunft. Die ersuchten Informationen erlaubten sonst Rückschlüsse auf die Einsatzbereitschaft der Bundeswehr und könnten zu Spionage- oder Sabotagehandlungen gegen die betroffenen Infrastrukturen genutzt werden. Die Kenntnisnahme dieser Informationen betrifft die Einsatzbereitschaft der Streitkräfte im Verteidigungs- und Spannungsfall und kann für die Sicherheitsinteressen der Bundesrepublik Deutschland nachteilig sein.

9. Ist der Pfaffensteigtunnel durch Güterzüge befahrbar?
10. Wenn ja, gibt es Begrenzungen hinsichtlich des Gewichts der Züge und der Ladung?
11. Wie viele Güterzüge werden den Pfaffensteigtunnel in der Verkehrsprognose 2040 sowie nach dem aktuellen Zielfahrplan des Deutschlandtakts befahren?
12. Welche Laufwege nehmen Güterzüge bisher, die die Gäubahn aus bzw. nach Richtung Stuttgart befahren?

Die Fragen 9 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Pfaffensteigtunnel dient der Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof und deshalb ausschließlich dem Personenverkehr. Güterzüge verkehren heute (und auch künftig) ab Kornwestheim Rbf über Korntal–Renningen–Böblingen Richtung Gäubahn.

13. Welches Lichtraumprofil weist der Pfaffensteigtunnel auf?

Es handelt sich um das Lichtraumprofil GC.

14. Hat die Bundesregierung einen Plan zur Ermittlung von Schieneninfrastrukturprojekten, die der militärischen Mobilität dienen?

Die Bundesregierung hat ein Militäreisenbahngrundnetz entwickelt.

15. Investiert die Bundesregierung die Mittel aus dem Einzelplan 14, die in Infrastrukturprojekte der Bundesschienenwege fließen, nach diesem Plan, und wenn ja, wieso enthält dieser Plan alle in Bau befindlichen Schieneninfrastrukturprojekte, aber keine erkennbare Priorisierung nach tatsächlicher Relevanz für die Verteidigungsfähigkeit Europas?
16. Sieht die Bundesregierung den Bedarf, durch die Bereitstellung von Mitteln aus dem Einzelplan 14 die Investitionen für Bundesschienenwege zu erhöhen, um zielgerichtet Projekte für die militärische Mobilität umsetzen zu können, und wenn ja, wieso sind die bisher bereitgestellten Mittel für Bundesschienenwege im Vergleich zur mittelfristigen Finanzplanung nicht erhöht worden, sondern ist lediglich die Aufteilung zwischen dem Kapitel 12 (Verkehr) und dem Kapitel 14 (Verteidigung) geändert worden?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Abwicklung des Bundeshaushalts 2025 hat sich herausgestellt, dass die Finanzierung der Bedarfsplanvorhaben mit einem pauschalen Anteil aus dem Einzelplan 14 nicht praktikabel ist. Die Mittel des Einzelplans 14 wurden deshalb konzentriert bei auf dem Militäreisenbahngrundnetz liegenden Großvorhaben eingesetzt. Die Abwicklung der Bundeshaushalte 2026 ff wird vsl. ebenso erfolgen. Sich hinsichtlich des Mitteleinsatzes ergebende Änderungen werden im Rahmen der jährlichen Fortschreibung der Anlage VWIB zum Einzelplan 12 abgebildet. Eine weitergehende Priorisierung einzelner Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege nach tatsächlicher Relevanz für die Verteidigungsfähigkeit Europas erfolgt nicht.