

Baustart für den Pfaffensteigtunnel: Ausbau der Gäubahn geht voran

Datum 12.10.2026

Subjekt STRABAG SE

Kontakt <div> <div> <div> <p> Angela Emmerich Klemmer
 Pressesprecherin
Deutschland </p> <p> <i></i> +49 221 824-4025 </p> <p> <i></i> pr@strabag.com </p>
</div> </div> </div>

Region Rakousko

Kategorie Firmy, Stavebnictví, Železniční doprava

STRABAG und ZÜBLIN arbeiten im Konzernverbund am PfaffensteigtunnelBeschleunigung von Planung und Umsetzung durch Integrierte Projektabwicklung (IPA).

Mit einem symbolischen Baggerbiss hat die Deutsche Bahn heute gemeinsam mit vielen Partnern mit dem Bau des Pfaffensteigtunnels begonnen. Er verbindet ab 2033 die Gäubahn aus und in Richtung Zürich mit der Infrastruktur von Stuttgart 21. Die Besonderheit beim Bau des rund elf Kilometer langen Tunnels und der anschließenden rund drei Kilometer Bahnstrecke zwischen dem Tunnel und Böblingen: Die neue Infrastruktur wird im sogenannten Partnerschaftsmodell Schiene realisiert. Dabei planen und bauen die Bahn und ihre Allianzpartner vom ersten Tag an alles gemeinsam und tragen auch gemeinsam die Verantwortung für Zeitplan und Kosten.

Evelyn Palla, Vorstandsvorsitzende der DB AG: „Der Pfaffensteigtunnel spart nicht nur Reisezeit. Er schafft Zeit für die Menschen. Wer jeden Tag pendelt, weiß, wie wertvoll jede Minute ist. Mit diesem Projekt rücken wir die Region näher zusammen und verbessern die Anbindung an Flughafen und Fernverkehr. Zugleich zeigen wir mit dem heutigen Baustart: Große Infrastrukturprojekte können schneller Realität werden, wenn alle Beteiligten gemeinsam Verantwortung übernehmen.“

Steffen Bilger, Bundesminister für Verkehr: „Vom ersten Konzept bis zum heutigen Baustart durfte ich das Projekt Pfaffensteigtunnel über viele Jahre begleiten und vorantreiben. Deshalb ist dieser Tag für mich auch persönlich etwas ganz Besonderes. Unser Ziel war von Anfang an klar: Wir wollen eine leistungsfähige Gäubahn, schnellere Verbindungen zwischen Stuttgart und Zürich und bessere Anschlüsse für die Reisenden in der gesamten Region. Mit dem Pfaffensteigtunnel schaffen wir dafür eine zentrale Voraussetzung und machen die Gäubahn fit für den Deutschlandtakt. Dass aus der damaligen Idee nun konkrete Infrastruktur wird, zeigt, dass es sich lohnt, bei wichtigen Schienenprojekten beharrlich zu sein und gemeinsam Tempo zu machen.“

Nicole Razavi, Landesministerin für Verkehr Baden-Württemberg: „Der Pfaffensteigtunnel ist ein wichtiger Baustein für eine moderne, leistungsfähige und sichere Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg. Schnelle Schienenverbindungen von der Schweiz, vom Bodensee und aus dem Gäu zum Flughafen und in die Landeshauptstadt sind gut für Pendler, Geschäftsreisende, Urlauber und die Wirtschaft in Baden-Württemberg. Bei aller Freude über den Bau ist es wichtig, dass die Auswirkungen auf den Betrieb während der Bauphase minimiert und eng mit den Aufgabenträgern und Kommunen abgestimmt werden. Hier sehe ich die DB in der Pflicht.“

Dr. Frank Nopper, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart: „Mit dem Pfaffensteigtunnel werden die Weichen für eine bessere Bahnanbindung von Stadt, Region und Land gestellt: Er macht den Bahnverkehr in den Süden und aus dem Süden attraktiver, da er die

Reisezeiten verkürzt und den Flughafen und die Messe direkt mit der Gäubahn verbindet.“

Rainer Wieland, Vorsitzender Verband Region Stuttgart: „Mit dem Pfaffensteigtunnel wird es auch zukünftig keine Mischnutzung auf der S-Bahn-Strecke zwischen Rohr und Flughafen geben. Das wirkt sich positiv auf die Betriebsqualität der S-Bahn aus. Außerdem werden Pendelnde aus Böblingen und Herrenberg deutlich schneller am Stuttgarter Hauptbahnhof sein. Durch den Pfaffensteigtunnel wird nicht nur der Süden der Region, sondern der Süden Baden-Württembergs vollwertig an den neuen Mobilitätsknoten Stuttgart-Flughafen angebunden. Zugleich eröffnet er neue Chancen für den Ausbau der S-Bahn: Die Panoramabahn kann so künftig für die geplante Linie S7 von Heimerdingen nach Stuttgart-Vaihingen genutzt werden.“

Stefan Kratochwill, Vorsitzender des Vorstands STRABAG SE: „Der Pfaffensteigtunnel ist ein Projekt, das höchste Anforderungen an die Planung, Koordination und Bauausführung stellt. Der heutige Tunnelanschlag markiert den Übergang von intensiver gemeinsamer Vorbereitung in die sichtbare Realisierung. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn und unseren Partnern setzen wir auf modernste Tunnelbautechnik, digitale Planungsmethoden und eine partnerschaftliche Projektabwicklung. So schaffen wir die Grundlage, dieses komplexe Bauvorhaben effizient, zukunftsorientiert und mit hoher Ausführungsqualität zu realisieren.“

Inbetriebnahme 2033

Ziel des Partnerschaftsmodells Schiene ist, komplexe Großprojekte schneller und günstiger fertigzustellen. Im Unterschied zur bisherigen, konventionellen Verfahrensweise bei Großprojekten hat die DB gemeinsam mit ihren Allianzpartnern FCP, Geoconsult, Hörmann, iC-Consulten, Rhomberg Bahntechnik, Spitzke, Strabag, Swietelsky, Wayss & Freytag und Züblin neben der Entwurfs- und Genehmigungsplanung auch einen gewerkeübergreifenden Terminplan erstellt. Zeit- und Budget-Risiken wurden gemeinsam identifiziert, bewertet und im Termin- und Kostenrahmen berücksichtigt. Ab dem Jahr 2033 sollen Reisende den neuen Tunnel nutzen können.

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 Bau des Vorhabens wurde Ende 2025 zwischen Bund und DB InfraGO AG vereinbart.

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 eine rund 15 Minuten kürzere Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich. Das verbessert auch die Anschlüsse entlang der Strecke. 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 künftig bereits am Flughafen bequem auf schnelle Verbindungen in Richtung Ulm und München umsteigen – und umgekehrt.

Die Planung des Projekts Gäubahnausbau Nord mit dem Pfaffensteigtunnel 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 vom oberirdischen, rund 3 Kilometer langen Streckenabschnitt bis zur zwischen Böblingen und Sindelfingen gelegenen S-Bahn-Station Goldberg. Die Planfeststellungsunterlagen für den zweiten Projektabschnitt hat die Bahn im April 2025 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht. Der heutige symbolische Baubeginn fand im Beisein von

Tunnelpatin Andrea Klett- Eininger am zukünftigen Rettungsstollen des Pfaffensteigtunnels statt.

Hier finden Sie die Originallmeldung der Deutschen Bahn

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	rund drei Kilometer

<https://newsroom.strabag.com/de/presse/strabag-de/2026-10/baustart-fuer-den-pfaffensteigtunnel>