

Antrag

des Abg. Miguel Klauß u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Güterverkehr auf der Bahnlinie Stuttgart–Ulm

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie viel nach ihrer Kenntnis die Neubaustrecke (NBS) Stuttgart–Ulm gekostet hat;
2. ob für diese in irgendeiner Form Landesmittel eingesetzt wurden;
3. warum diese von vornherein mit einer Steigung geplant wurde, welche das Befahren mit (schweren) Güterzügen über 1 050 t Gesamtgewicht ausschließt;
4. auf wessen Betreiben letztlich die Entscheidung getroffen wurde, die Neubaustrecke trotz dieses Mankos so zu bauen;
5. welche Bedarfsanalysen welcher Stellen dieser Entscheidung vorausgingen;
6. wann genau sie über die Nichteignung der Neubaustrecke für schwere Güterzüge Bescheid wusste;
7. ob sie nach Kenntniserlangung davon versucht hat, etwas gegen die Nichteignung für schwere Güterzüge zu unternehmen;
8. ob sich das Defizit der Nichteignung für schwere Güterzüge auch in anderer Weise (z. B. Einsatz stärkerer Lokomotiven, Doppelbespannung) beheben lässt als durch das bloße Ausweichen auf die alte Bahnstrecke Stuttgart–Ulm;

9. ob die Neubaustrecke auch nach Ansicht der Landesregierung so nicht allein schon in Bezug auf den Güterverkehr doch jedenfalls im Hinblick auf ihre Eignung für die Verkehrsinfrastruktur im etwaigen Verteidigungsfall eine Fehlplanung und Fehlinvestition darstellt.

1.7.2025

Klauß, Klos, Hörner, Lindenschmid, Sänze, Steyer AfD

Begründung

Die Ende 2022 in Betrieb genommene Neubaustrecke Stuttgart–Ulm wirft grundlegende Fragen hinsichtlich Planungsqualität und Mittelverwendung auf. Während beim Bahnprojekt S21 gemäß Angaben der Landesregierung in Drucksache 16/2483 (Ziffer 6) und Drucksache 16/3072 (Ziffer 10) mit Dieselmotoren angetriebene Schienenfahrzeuge den neuen Tiefbahnhof in Stuttgart im Regelbetrieb nicht mehr befahren werden können, ist zentrales Problem der Neubaustrecke deren fehlende Eignung für (schwere) Güterzüge über 1 050 Tonnen Gesamtgewicht. Diese müssen weiterhin auf der alten Bahnstrecke über die „Geislinger Steige“ abgewickelt werden – eine Eisenbahnstrecke aus dem Jahr 1850, die mit 22,5 Promille eine der steilsten Bahnstrecken Europas ist und deren maximale Steigung sich an der damaligen Leistungsfähigkeit der Lokomotiven orientierte.

FOCUS online vom 23. April 2025 spricht daher von einem „Flop“. Die Heilbronner Stimme vom 21. Juni 2025 berichtet, dass nach Auffassung des Verkehrsministeriums die alte Trasse für den schweren Güterverkehr „langfristig“ genutzt werden soll und „die sinnvollere Option“ bleiben werde.

In Ergänzung der Drucksache 16/243 soll mit dem vorliegenden Antrag geklärt werden, wie die neue Bahnstrecke so unausgereift geplant und gebaut werden konnte, dass sie im ehemaligen „Land der Dichter und Denker“ eher Symbol eines planerischen Rückschritts als eines infrastrukturellen Fortschritts ist.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 30. Juli 2025 Nr. VM3-0141.5-34/56/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. wie viel nach ihrer Kenntnis die Neubaustrecke (NBS) Stuttgart–Ulm gekostet hat;*

Zu 1.:

Die Deutsche Bahn gibt die Gesamtkosten der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm mit 4 Milliarden Euro an. Die Neubaustrecke (NBS) von Stuttgart bis Wendlingen ist integraler Teil des Projekts Stuttgart 21. Eine Kostenzuordnung eines Neubaus Streckenanteils liegt dem Ministerium für Verkehr nicht vor.

2. ob für diese in irgendeiner Form Landesmittel eingesetzt wurden;

Zu 2.:

Das Land Baden-Württemberg hat die NBS Wendlingen–Ulm mit 950 Millionen Euro und das Projekt Stuttgart 21 mit 931 Millionen Euro bezuschusst. Der Zuschuss für das Projekt Stuttgart 21 ist im Finanzierungsvertrag zwar nicht konkreten Projektteilen zugeordnet, aber mit den Wirkungen für den Regionalverkehr begründet.

3. warum diese von vornherein mit einer Steigung geplant wurde, welche das Befahren mit (schweren) Güterzügen über 1 050 t Gesamtgewicht ausschließt;

4. auf wessen Betreiben letztlich die Entscheidung getroffen wurde, die Neubaustrecke trotz dieses Mankos so zu bauen;

5. welche Bedarfsanalysen welcher Stellen dieser Entscheidung vorausgingen;

Zu 3., 4. und 5.:

Zu den Ziffern 3 bis 5 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist ein Projekt des Bedarfsplans des Bundes für die Bundesschienenwege (Bundesverkehrswegeplan). Die Deutsche Bahn weist darauf, dass im Rahmen der Planung eine Vielzahl von Faktoren berücksichtigt werden (z. B. Bündelung der Verkehrswege, erwartete Verkehre). Die im Ergebnis aus Sicht der DB und des Bundes vorteilhafteste Lösung kam zur Umsetzung. Die Deutsche Bahn weist weiter darauf hin, dass seit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm im Dezember 2022 bereits rund 70 000 Personenzüge im Fern- und Regionalverkehr über die neu gebaute Bahnstrecke gefahren sind und Millionen Reisende sie im Fern- und Regionalverkehr genutzt haben.

Durch die Neubaustrecke profitiert aus Sicht des Ministeriums für Verkehr in erster Linie der Personenverkehr durch die erhebliche Reisezeitverkürzung und das Gesamtsystem einschließlich des Güterverkehrs durch die Steigerung der Kapazität durch zwei zusätzliche Gleise und die Entmischung schneller und langsamer Verkehre.

6. wann genau sie über die Nichteignung der Neubaustrecke für schwere Güterzüge Bescheid wusste;

7. ob sie nach Kenntniserlangung davon versucht hat, etwas gegen die Nichteignung für schwere Güterzüge zu unternehmen;

Zu 6. und 7.:

Zu den Ziffern 6 und 7 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Planung der Neubaustrecke war von Anfang an als Hochgeschwindigkeitsstrecke und nicht für die Nutzung durch schwere Güterzüge konzipiert, was die damalige Landesregierung unterstützte. Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995 führt dazu auf S. 86 aus:

„Das Land unterstützt nachdrücklich die Entscheidung der Deutschen Bahn AG und des Bundesministers für Verkehr, die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm entlang der Autobahn zu führen“ sowie hinsichtlich des Schienengüterverkehrs auf S. 144: „Das Land unterstützt die Entscheidung der Deutschen Bahn AG, die Neu- und Ausbaustrecken nicht nur für den schnellen Reiseverkehr, sondern auch für den hochwertigen, sehr schnellen Güterverkehr zu nutzen.“

8. ob sich das Defizit der Nichteignung für schwere Güterzüge auch in anderer Weise (z. B. Einsatz stärkerer Lokomotiven, Doppelbespannung) beheben lässt als durch das bloße Ausweichen auf die alte Bahnstrecke Stuttgart–Ulm;

Zu 8.:

Die Deutsche Bahn teilt dazu mit, dass die Strecke von Güterzügen mit bis zu 1 000 Tonnen Gewicht in Einzeltraktion befahren werden kann und dass diese Möglichkeit insbesondere nachts besteht, wenn Fern- und Regionalverkehr davon nicht beeinträchtigt sind.

9. ob die Neubaustrecke auch nach Ansicht der Landesregierung so nicht allein schon in Bezug auf den Güterverkehr doch jedenfalls im Hinblick auf ihre Eignung für die Verkehrsinfrastruktur im etwaigen Verteidigungsfall eine Fehlplanung und Fehlinvestition darstellt.

Zu 9.:

Die Landesregierung teilt diese Ansicht nicht.

Hermann
Minister für Verkehr