Antrag

des Abg. Miguel Klauß u. a. AfD

Güterverkehr auf der Bahnlinie Stuttgart–Ulm

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 1050 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 1050 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.