

Kleine Anfrage

der Abg. Ansgar Mayr und Dr. Michael Preusch CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken im nördlichen Landkreis Karlsruhe – Entwicklung seit 2023

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Zeitplan und Realisierungsstand für die Reaktivierung der südlichen Hardtbahn zwischen Karlsruhe-Mühlburg und Karlsruhe-Neureut nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung im ersten Quartal 2024?
2. Wie ist die Planung zur Reaktivierung der Hardtbahn im Abschnitt zwischen Linkenheim-Hochstetten und Graben-Neudorf nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung für die südliche Hardtbahn vorangeschritten und welche Schlussfolgerungen werden daraus gezogen?
3. Gibt es für den Abschnitt Lauffen–Zaberfeld der Zabergäubahn aktualisierte Ergebnisse nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung und ist der geplante Baubeginn in der ersten Hälfte der 2030er-Jahre weiterhin angestrebt?
4. Ergeben sich aufgrund neuer Bewertungen Anpassungen für eine potenzielle Verlängerung der Zabergäubahn über Kürnbach und Oberderdingen nach Bretten?

26.2.2025

Mayr, Dr. Preusch CDU

Begründung

Die Landesregierung sieht in einer möglichen Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken eine Chance, neue Angebote für ein Umsteigen auf den ÖPNV zu schaffen, um das Ziel zu erreichen, die Zahlen im ÖPNV bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Aufgrund langfristiger Planungsprozesse ist es wichtig, die Weichen rechtzeitig zu setzen.

Mit dieser Kleinen Anfrage soll geklärt werden, welche Fortschritte es seit der Beantwortung der Kleinen Anfrage Drucksache 17/5272 vom 14. August 2023 gibt und welche Anstrengungen weiterhin nötig sind. Insbesondere sollen die Erkenntnisse aus den seitdem durchgeführten Machbarkeitsuntersuchungen und neuen verkehrspolitischen Entwicklungen berücksichtigt werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 24. März 2025 Nr. VM3-0141.5-34/12/4 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der aktuelle Zeitplan und Realisierungsstand für die Reaktivierung der südlichen Hardtbahn zwischen Karlsruhe-Mühlburg und Karlsruhe-Neureut nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung im ersten Quartal 2024?

Zu 1.:

Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) hat dem Ministerium für Verkehr mitgeteilt, dass die Machbarkeitsuntersuchung für den südlichen Abschnitt der Hardtbahn (Abschnitt: Karlsruhe-Mühlburg–Karlsruhe-Neureut) abgeschlossen ist. Bei der Untersuchung konnten bautechnisch machbare Varianten für die Reaktivierung entwickelt werden. Aufgrund des bereits im Bestand ausgelasteten Karlsruher Hauptbahnhofs und der fehlenden „Zugzahlenprognose 2040 Deutschlandtakt“, welche vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr bereitgestellt werden muss, konnte die AVG das im Rahmen der Studie erstellte Betriebskonzept nicht abschließend bewerten. Somit fehlen elementare Eingangsgrößen für die im nächsten Schritt zu erstellende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. In Abstimmung zwischen AVG, NVBW und der DB InfraGO wird das Projekt daher bis zum Vorliegen dieser Eingangsgrößen pausiert. Darüber hinaus soll eine gesamthafte Betrachtung gemeinsam mit dem nördlichen Abschnitt Linkenheim-Hochstetten bis Graben-Neudorf (siehe Frage 2) erfolgen. Sobald alle Daten für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vorliegen und diese positiv ausfällt, hält die AVG eine Realisierung binnen zehn Jahren für möglich.

2. Wie ist die Planung zur Reaktivierung der Hardtbahn im Abschnitt zwischen Linkenheim-Hochstetten und Graben-Neudorf nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung für die südliche Hardtbahn vorangeschritten und welche Schlussfolgerungen werden daraus gezogen?

Zu 2.:

Nach Abschluss der Studie für den südlichen Reaktivierungsabschnitt (siehe Antwort auf Frage 1) wurde der Fokus auf den nördlichen Abschnitt zwischen Linkenheim-Hochstetten und Graben-Neudorf gelegt. Die technische Machbarkeitsstudie zur Streckenreaktivierung befindet sich derzeit in der Ausschreibungsphase durch die AVG. Mit ersten Ergebnissen rechnet die AVG frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2026. Aufbauend auf der technischen Machbarkeitsuntersuchung soll anschließend ebenfalls eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgen.

3. Gibt es für den Abschnitt Lauffen–Zaberfeld der Zabergäubahn aktualisierte Ergebnisse nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung und ist der geplante Baubeginn in der ersten Hälfte der 2030er-Jahre weiterhin angestrebt?

Zu 3.:

Nach den der Landesregierung vorliegenden Informationen gibt es Überlegungen im DB-Konzern, das für die Reaktivierung der Zabergäubahn erforderliche Stellwerk in Lauffen über das Bundes-GVFG im Rahmen des Reaktivierungsvorhabens zu finanzieren. Beim Neubau eines Stellwerks handelt es sich jedoch um eine ur-eigene Finanzierungsaufgabe der DB. Deswegen hat das Ministerium für Verkehr

Abstimmungen und Gespräche zwischen dem Landkreis Heilbronn und der DB angestoßen, um eine andere Lösung hierfür zu finden. Diese Abstimmungen laufen noch. Ein Baubeginn wird trotz dieser Verzögerung weiterhin von allen Beteiligten in der ersten Hälfte der 2030er-Jahre angestrebt.

4. Ergeben sich aufgrund neuer Bewertungen Anpassungen für eine potenzielle Verlängerung der Zabergäubahn über Kürnbach und Oberderdingen nach Bretten?

Zu 4.:

Eine Verlängerung der Zabergäubahn bis Bretten steht nach Kenntnis des Ministeriums für Verkehr derzeit nicht zur Diskussion und wurde auch nicht untersucht (vgl. Antwort auf Kleine Anfrage 17/5272).

Hermann

Minister für Verkehr