

Antrag

der Abg. Cornelia von Loga u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Reaktivierung der Bahnstrecke Karlsruhe–Rastatt–Hague- nau–Saarbrücken

Antrag

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

1. wie der aktuelle Stand der Reaktivierungsbemühungen der grenzüberschreitenden Bahnstrecke Karlsruhe–Rastatt–Hague-
nau–Saarbrücken sowie der Gespräche mit französischen Partnern ist;
2. welche möglichen Förderprogramme der Europäischen Union für dieses Projekt genutzt werden können;
3. welche Schritte zur Realisierung der Strecke erforderlich sind, einschließlich geplanter Finanzierungs-, Planungs- und Bauzeiten;
4. wie sie die verkehrlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen einer Reaktivierung auf die Region und den grenzüberschreitenden Verkehr bewertet;
5. welcher Mehrwert für die Bürger durch die Möglichkeit der grenzüberschreitenden Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel entsteht;
6. inwieweit sich der alltägliche Berufspendelverkehr durch die Reaktivierung der Bahnstrecke verringern würde;
7. inwieweit Potenzial besteht, durch Reaktivierung der Bahnstrecke mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

28.7.2025

Von Loga, Dörflinger, Bückner, Hartmann-Müller,
Dr. Pfau-Weller, Schuler CDU

Eingegangen: 30.7.2025/Ausgegeben: 28.8.2025

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Die Bahnstrecke Karlsruhe–Rastatt–Haguenau–Saarbrücken ist ein wichtiges Bindeglied der grenzüberschreitenden Region und von erheblicher Bedeutung für Mobilität, Klimaschutz und wirtschaftliche Entwicklung. Die stillgelegte Bahnstrecke zwischen Rastatt–Haguenau ist Teil der ehemaligen Verbindung Nürnberg–Luxemburg. Sie wurde in beiden Weltkriegen militärisch und später von der NATO genutzt. Eine zivile Reaktivierung ist das Symbol einer nachhaltigen deutsch-französischen Versöhnung.

Die Bahnstrecke wurde als „Missing Link“ im europäischen Schienennetz eingestuft und bietet großes Potenzial für den Personen- und Güterverkehr. Eine Reaktivierung stärkt den grenzüberschreitenden Verkehr, reduziert Luftschadstoffe, entlastet Pendler und fördert die wirtschaftliche Dynamik der Region.

Der Antrag soll den aktuellen Sachstand der Bemühungen für eine Reaktivierung der Strecke erfragen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 22. August 2025 Nr. VM3-0141.5-34/64/5 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. wie der aktuelle Stand der Reaktivierungsbemühungen der grenzüberschreitenden Bahnstrecke Karlsruhe–Rastatt–Haguenau–Saarbrücken sowie der Gespräche mit französischen Partnern ist;

Zu 1.:

Nach Abschluss der multimodalen Machbarkeitsuntersuchung ist der Prozess bedauerlicherweise ins Stocken geraten. Das Verkehrsministerium würde grundsätzlich begrüßen und unterstützen, wenn der zuständige EVTZ Pamina eine grenzüberschreitende Initiative zur Weiterverfolgung des Projektes initiiert. Im Zuge einer Weiterverfolgung der Reaktivierung der Strecke sind insbesondere auch Fragen zur Brückenlösung zu klären, die über die Belange des Schienenverkehrs hinausgehen. Demzufolge stellt die Landesregierung sicher, dass die laufenden Abstimmungen zur Verbesserungen der rheinquerenden Verbindungen im MIV, Fuß- und Radverkehr, welche auf baden-württembergischer Seite vom Regierungspräsidium Karlsruhe federführend betreut werden, eine mögliche Streckenreaktivierung auf der Schiene dahingehend berücksichtigt, als dass eine solche nicht verunmöglicht wird. Auch der Mobilitätspakt Mittelbaden berücksichtigt bei seinen Überlegungen zur schienenseitigen Anbindung des geplanten neuen Zentralklinikums und weiterer großer Arbeitgeber in der Region die mögliche Streckenreaktivierung.

2. welche möglichen Förderprogramme der Europäischen Union für dieses Projekt genutzt werden können;

Zu 2.:

Die Aufstellung des Haushalts der Europäischen Union erfolgt auf einen Zeitrahmen von sieben Jahren. Der aktuelle Mehrjährige Finanzrahmen (MFR) endet im Jahr 2026. Eine Aussage für den nächsten MFR ist darum nur unter Vorbehalt zu treffen, da dieser aktuell noch politischen Aushandlungsprozessen unterliegt.

Auf Basis der bisher geltenden Finanzierungsinstrumente käme einzig eine Förderung durch das Programm Interreg für grenzüberschreitende Zusammenarbeit infrage. Über Interreg können nur kleine Summe in einstelliger Millionenhöhe eingeworben werden.

Infrastrukturprojekte in Europa können auch mit der Connecting Europe Facility (CEF) gefördert werden. Bedingung hierfür ist jedoch die Listung einer Maßnahme im Anhang der Verordnung über Transeuropäische Verkehrsnetze (EU VO 2024/1679). Trotz intensiver Bemühungen der Landesregierung und der Région Grand Est hat die Bundesregierung die Aufnahme der Strecke Rastatt–Haguenau in den Anhang verweigert (die Französische Republik hatte sie befürwortet), weshalb diese Finanzierungsoption leider nicht gegeben ist.

Die Landesregierung setzt sich seit längerem für ein europäisches Förderprogramm für die Beseitigung solcher „Missing Links“ in der grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur ergänzend zu den Förderlinien der CEF ein und wird dies auch im Rahmen des nun anlaufenden Verfahrens zur Aufstellung des kommenden Mittelfristigen Finanzrahmens gegenüber der EU adressieren. Denn Projekte wie Rastatt–Haguenau oder Freiburg–Colmar haben für die Menschen vor Ort sowie die Grenzregion insgesamt eine hohe Bedeutung und einen hohen potenziellen europäischen Mehrwert.

3. welche Schritte zur Realisierung der Strecke erforderlich sind, einschließlich geplanter Finanzierungs-, Planungs- und Bauzeiten;

Zu 3.:

Bevor die nächsten Schritte einer Reaktivierung angegangen werden können, muss zunächst die Bereitschaft einer Stelle bestehen das Projekt als Vorhabenträger weiter planerisch und konzeptionell voranzutreiben. Zu bevorzugen ist dabei aus Sicht der Landesregierung eine grenzüberschreitende Institution wie das EVTZ Pamina, die auch die bisherige multimodale Machbarkeitsuntersuchung beauftragt und koordiniert hatte. Eine solche Initiative ist der Landesregierung bisher leider nicht bekannt.

4. wie sie die verkehrlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen einer Reaktivierung auf die Region und den grenzüberschreitenden Verkehr bewertet;

5. welcher Mehrwert für die Bürger durch die Möglichkeit der grenzüberschreitenden Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel entsteht;

6. inwieweit sich der alltägliche Berufspendelverkehr durch die Reaktivierung der Bahnstrecke verringern;

Zu 4. bis 6.:

Zu den Ziffern 2 bis 6 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen:

Die verkehrlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen einer Reaktivierung wurden im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung im Jahr 2022 analysiert.

Der grenzüberschreitende Pendlerverkehr ist eine wichtige Komponente der Mobilität in der Region. Es handelt sich hauptsächlich um Personen, die im Nordelsass wohnen und in den deutschen PAMINA-Gebieten arbeiten. Fast alle Pendlerinnen und Pendler nutzen für die täglichen Wege das eigene Auto. Als wesentliche Beschäftigungszentren sind unter anderem die Städte Karlsruhe, Rastatt, Baden-Baden und Bühl auf der deutschen Seite, sowie Haguenau und – etwas südlich vom PAMINA-Raum – auch Straßburg zu nennen. Die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit dieser Standorte mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad jeweils vom anderen Land aus stellt also eine der wesentlichen Herausforderun-

gen für die grenzüberschreitende Pendlermobilität dar. Darüber hinaus bietet der PAMINA-Raum sehr viele Freizeitangebote sowohl für die örtliche Bevölkerung wie auch für Besuchende.

Die Mobilitätsbedürfnisse der grenzüberschreitenden Pendelnden, der wirtschaftliche, wissenschaftliche und touristische Austausch innerhalb des PAMINA-Raums unterstreichen die Bedeutung und Notwendigkeit einer starken Ost-West- (und West-Ost-) Verbindung. Dieser „Missing Link“ stellt eine immer größere Herausforderung vor dem Hintergrund der aktuellen Dynamik in Bezug auf Mobilitätsprojekte in der Region dar.

Zur Identifizierung der gesamten Nachfrage auf der Achse Karlsruhe–Rastatt–Haguenau–Obermodern (mit Anschluss in Obermodern für die mögliche Weiterfahrt nach Saarbrücken) wird in den Planfällen ein vertaktetes Schienenangebot im Stundentakt unterstellt. Die Fahrzeiten zwischen den einzelnen Halten wurden im Vorfeld ermittelt und berechnet. Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass die Betriebszeiten eine Spanne von 15 Stunden umfassen (6:00 bis 21:00 Uhr).

Wie auch schon im Referenzszenario werden durch ein potenzielles neues Schienenangebot auf der Ost-West-Achse Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr gewonnen. Insgesamt besteht ein Potenzial für rund 3 400 Fahrgäste pro Werktag, die vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV verlagert werden können. Durch das verbesserte Angebot kommt es ebenso zu einer Verlagerung bestehenden Fahrgäste des ÖPNV auf die neue Verbindung, so dass in der Summe rund 6 000 Personen pro Werktag die neue Verbindung nutzen würden.

Die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung ergaben, dass beim Szenario 1, einer Tram-Train-Verbindung zwischen Haguenau und Karlsruhe der Nutzen voraussichtlich höher ist als die Kosten. Es wird ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,4 erreicht. Ein Indikator > 1 nach den Berechnungsmethoden der Standardisierten Bewertung ist mit einem positiven Wert der „Valeur Actualisée Nette (VAN)“ (französisches Verfahren) vergleichbar und bestätigt die volkswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Projekts.

Beim Szenario 2, das eine Regionalbahn von Haguenau nach Karlsruhe beschreibt, sind die Kosten etwas höher als der Nutzen und der Nutzen-Kosten-Indikator liegt bei 0,8. Ursache des etwas ungünstigeren Bewertungsergebnisses sind die deutlich höheren Kosten für Infrastruktur und Betrieb, aber auch die Komplexität aufgrund der Beibehaltung des EPSF-Systems auf französischer Seite und die damit verbundenen Mehrkosten. Der Nutzen unterscheidet sich bei den Szenarien kaum.

Im Fall einer weitergehenden Planung im Sinne einer multimodalen Konzeption ist es sowohl wichtig, die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrssysteme untereinander zu planen, als auch die notwendigen Maßnahmen je Verkehrssystem näher zu betrachten.

Seit 2022 wurden mehrere Ideen zur Diskussion gestellt, darunter unter anderem eine Zusätzliche Potenzialstudie über den PAMINA-Raum hinaus bis nach Saarbrücken/Eurodistrikt Saar-Moselle und eine erweiterte Kosten-Nutzen-Analyse für das Szenario der Regionalbahn.

Zusammenfassend lässt sich somit auf der Grundlage der vorliegenden Prognosen dieser ersten groben multimodalen Machbarkeitsuntersuchung feststellen, dass das Projekt eine erfreuliche hohe Fahrgastprognose aufweist und für die Menschen vor Ort wie auch den grenzüberschreitenden Wirtschaftsraum einen wichtigen Impuls liefern könnte.

7. inwieweit Potenzial besteht, durch Reaktivierung der Bahnstrecke mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Zu 7.:

Wenn die Strecke als Stadtbahn (nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) reaktiviert wird, ist keine Ausweitung des Güterverkehrs möglich, da sie in diesem Falle nur von Straßenbahnfahrzeugen befahren werden kann. Wird die Strecke hingegen als klassische Eisenbahnstrecke (nach Eisenbahnbetriebsordnung) reaktiviert, könnte auch zusätzlicher Güterverkehr über die Strecke abgewickelt werden – vorausgesetzt, der betreffende Abschnitt wird vollständig elektrifiziert. In diesem Fall wäre die Strecke auch als Ausweichroute für die Rheintalbahn denkbar.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor