

Kleine Anfrage

der Abg. Annkathrin Wulff SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Ausbau und Modernisierung der Residenzbahn (Strecke Karlsruhe–Stuttgart)

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie den aktuellen baulichen, technischen und digitalen Zustand der Infrastruktur auf der gesamten Strecke der Residenzbahn?
2. Welche konkreten Mängel und Engpässe schränken die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im aktuellen Betrieb am stärksten ein?
3. Welche spezifischen Ausbaunotwendigkeiten sieht sie, um die Resilienz des Netzes auf dieser Strecke gegen Störungen und zum Beispiel Extremwetterereignisse zu erhöhen?
4. Inwieweit wird das Kriterium der Netzresilienz bei den anstehenden Modernisierungsmaßnahmen strategisch und baulich berücksichtigt?
5. Welche baulichen, signaltechnischen und kapazitätserweiternden Maßnahmen sind ab Anfang 2029 im Zuge der Hauptmaßnahmen konkret geplant?
6. Auf welchen Streckenabschnitten und an welchen Bahnhöfen werden diese Maßnahmen durchgeführt?
7. Wie und in welchem finanziellen, organisatorischen und planerischen Umfang beteiligt sich das Ministerium für Verkehr an diesen Infrastrukturmaßnahmen?
8. Welche konkreten Initiativen hat das Verkehrsministerium in der Vergangenheit ergriffen, um den Ausbau der Residenzbahn voranzutreiben oder sich mit der Deutschen Bahn AG abzustimmen?

9. Welche weiteren Initiativen plant das Verkehrsministerium im Vorfeld bis zur Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2030?
10. Welche Konzepte bereitet das Ministerium vor, um die Belastung der Fahrgäste durch die Sperrungen so gering wie möglich zu halten?

16.7.2026

Wulff SPD

Begründung

Die Residenzbahn verbindet als zentrale Schienenachse die Wirtschafts- und Oberzentren Karlsruhe, Pforzheim und Stuttgart. Für Anfang 2029 sind Hauptbaumaßnahmen geplant, gefolgt von einer Inbetriebnahme im Dezember 2030. Die damit einhergehenden Fahrplanänderungen und Vollsperrungen bedeuten erhebliche Belastungen für den Schienenverkehr und insbesondere für die Pendler auf dieser Strecke. Vor diesem Hintergrund besteht ein hohes öffentliches Interesse an transparenten Informationen zum aktuellen Planungsstand, dem Zustand der Schieneninfrastruktur sowie der strategischen und finanziellen Unterstützung durch das Land.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 31. August 2026 Nr. VM3-0141.5-36/38/5 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Die Strecke der „Residenzbahn“ Karlsruhe–Pforzheim–Mühlacker – Stuttgart wird von dem bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB InfraGO AG betrieben. Das Land Baden-Württemberg hat für diese Strecke keine organisatorische, finanzielle und rechtliche Zuständigkeit. Damit obliegt die Ausbauverantwortung wie auch die Aufsicht über das EIU alleine beim Bund. Daraus ergibt sich, dass das Land bei solchen Schienenstrecken des Bundes nur eingeschränkte Einflussmöglichkeiten bzgl. deren Betrieb, Resilienz, Instandhaltung und Ausbau hat.

Vor diesem Hintergrund wurde zur Beantwortung der vorliegenden Kleinen Anfrage, die Deutsche Bahn AG, vertreten durch die Konzernbevollmächtigte für das Land Baden-Württemberg, um eine Stellungnahme zu den Fragen 1 bis 6 gebeten.

1. Wie bewertet sie den aktuellen baulichen, technischen und digitalen Zustand der Infrastruktur auf der gesamten Strecke der Residenzbahn?

Die Deutsche Bahn AG teilt hierzu folgendes mit: „Die Residenzbahn befindet sich in einem beanstandungsfreien Zustand. Es existiert lediglich für den Bahnübergang Kleinsteinbach eine Langsamfahrstelle, die nach einem Bahnübergangsunfall eingerichtet wurde. Die Beseitigung dieser Langsamfahrstelle durch Auflassung des Bahnübergangs ist angestoßen.“

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. Welche konkreten Mängel und Engpässe schränken die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im aktuellen Betrieb am stärksten ein?

Die Deutsche Bahn teilt hierzu folgendes mit: „Die bereits unter 1. genannte Langsamfahrstelle am Bahnübergang Kleinsteinbach ist die signifikanteste Einschränkung auf der Strecke und führt zu einem Fahrzeitverlust von ca. 0,8 Minuten für Regionalexpresszüge ohne Halt in Kleinsteinbach.“

Die Landesregierung hat sich in den letzten Jahren wiederholt vermittelnd zwischen den Projektbeteiligten für eine Beseitigung der seit über 10 Jahren bestehenden Langsamfahrstelle eingesetzt um die Betriebsqualität zu erhöhen.

3. Welche spezifischen Ausbaunotwendigkeiten sieht sie, um die Resilienz des Netzes auf dieser Strecke gegen Störungen und zum Beispiel Extremwetterereignisse zu erhöhen?

Die Deutsche Bahn AG teilt hierzu folgendes mit: „Aus Sicht der DB InfraGO AG besteht hier kein konkreter Handlungsbedarf.“

4. Inwieweit wird das Kriterium der Netzresilienz bei den anstehenden Modernisierungsmaßnahmen strategisch und baulich berücksichtigt?

Die Deutsche Bahn AG teilt hierzu folgendes mit: „Netzresilienz ergibt sich im Wesentlichen durch Umleitungsstrecken mit vergleichbaren Streckenparametern. Aufgrund der vorhandenen Strecken zwischen Karlsruhe und Stuttgart (beispielsweise die Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart, die bei Bruchsal erreicht werden kann oder die Strecke Bruchsal–Bretten–Mühlacker) stehen aus Sicht DB InfraGO AG ausreichend geeignete Umleitungsstrecken zur Verfügung.“

Die Landesregierung fasst als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) die Netzresilienz weiter und sieht damit insbesondere auch das Reagieren auf Abweichungen im Regelbetrieb auf der Strecke selbst als Teil einer resilienten Schieneninfrastruktur. Konkret umfasst dies auch das Vorhandensein von Überleitverbindungen und Gleiswechselbetrieb. Hierzu hat die DB InfraGO AG zu einer ähnlichen Abgeordnetenfrage im Juli 2026 mitgeteilt: „Die Residenzbahn ist zwischen Bietigheim-Bissingen bzw. Vaihingen (Enz) und Karlsruhe durchgehend mit Gleiswechselbetrieb (GWB) ausgerüstet. Wir vermuten daher, Sie beziehen sich auf Überleitmöglichkeiten. Tatsächlich existieren sowohl zwischen Wilferdingen-Singen und Pforzheim als auch zwischen Pforzheim und Mühlacker vergleichsweise lange Abschnitte ohne Überleitmöglichkeiten oder Möglichkeiten, Züge zu wenden. Ein Wenden von Zügen erfordert Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik. Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es hierfür aber keine Planungen, ebenso wie zusätzliche Überleitstellen.“

Die Landesregierung bedauert, dass diesbezüglich weder durch den Bund noch die Deutsche Bahn AG Planungen bestehen.

5. Welche baulichen, signaltechnischen und kapazitätserweiternden Maßnahmen sind ab Anfang 2029 im Zuge der Hauptmaßnahmen konkret geplant?

6. Auf welchen Streckenabschnitten und an welchen Bahnhöfen werden diese Maßnahmen durchgeführt?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus der Anfrage geht aus Sicht DB InfraGO AG nicht hervor, worauf sich der Begriff „Hauptbaumaßnahmen“ bezieht. Daher werden im Folgenden verschiedene große Maßnahmen, die ab dem Jahr 2029 bis Mitte der 2030er-Jahre vorgesehen sind, dargestellt:

„Wesentliche Ausbaumaßnahmen sind die Ausbauten der Bahnhöfe Wilferdingen-Singen und Pforzheim für 740 m lange Güterzüge. In diesem Zusammenhang ist auch die Modernisierung des Bahnhofs Wilferdingen-Singen durch längere Bahnsteige sowie die dortige Herstellung der Barrierefreiheit geplant.

In Mühlacker und Vaihingen (Enz) ersetzt DB InfraGO AG die vorhandenen Stellwerke durch ein modernes elektronisches Stellwerk (ESTW). In Kleinsteinbach wird der Bahnübergang beseitigt und durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt.

Die vorgenannten Maßnahmen liegen auf dem Streckenabschnitt Söllingen-Pforzheim-Mühlacker-Vaihingen/Enz-Sachsenheim.“

7. Wie und in welchem finanziellen, organisatorischen und planerischen Umfang beteiligt sich das Ministerium für Verkehr an diesen Infrastrukturmaßnahmen?

Die in der Antwort zu Frage 6 genannten Infrastrukturmaßnahmen werden im Wesentlichen durch Bundesmittel finanziert.

Das Ministerium für Verkehr hat sich jedoch bei der Erstellung provisorischer Bahnsteige im Bahnhof Wilferdingen-Singen finanziell beteiligt, und wird sich bei der Bahnübergangsmaßnahme in Kleinsteinbach im Rahmen der gesetzlichen Kostentragungsregeln nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) beteiligen. Die Organisation und Planung dieser Infrastrukturmaßnahmen liegt jedoch in den Händen des EIU DB InfraGO AG und des zuständigen Straßenbaulastträgers bei der Kreuzungsmaßnahme.

8. Welche konkreten Initiativen hat das Verkehrsministerium in der Vergangenheit ergriffen, um den Ausbau der Residenzbahn voranzutreiben oder sich mit der Deutschen Bahn AG abzustimmen?

Für die Erhöhung und Verlängerung von Bahnsteigen sowie die Herstellung der Barrierefreiheit hat das Land die Finanzierung von Planungskosten im Umfang von ca. 3,2 Mio. Euro übernommen, und zwar für die Bahnhöfe Eutingen (Baden), Sachsenheim und Illingen (jeweils Leistungsphasen 1 bis 4) sowie Sersheim (Leistungsphasen 1 bis 7).

Das Land hat die Verlängerung der Bahnsteige der Bahnhöfe Enzberg und Wilferdingen-Singen dadurch ermöglicht, dass es sich verpflichtet hat, 20 Jahre lang alle Kosten, die dadurch entstehen und nicht über andere Entgelte finanziert werden, sowie die projektbedingten Mehrkosten des laufenden Betriebs im Umfang von ca. 3,6 Mio. Euro zu übernehmen.

Das Land hat die Finanzierung von Bahnsteigprovisorien in den Bahnhöfen Enzberg, Wilferdingen-Singen und Sersheim im Umfang von ca. 1,7 Mio. Euro übernommen, um bis zum Abschluss der vorgenannten Maßnahmen den Halt der neuen, längeren Züge (siehe Antwort auf Frage 9) zu ermöglichen.

Zu diesen Leistungen ist das Land im Rahmen seiner fehlenden Eisenbahninfrastrukturverantwortung bezüglich der Residenzbahn rechtlich nicht verpflichtet, hat diese jedoch aufgrund der betrieblichen Notwendigkeiten und einer durch den Infrastrukturbetreiber nicht bereitgestellten Finanzierung übernommen.

9. Welche weiteren Initiativen plant das Verkehrsministerium im Vorfeld bis zur Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2030?

Mit Verweis auf die Antwort auf die Fragen 5 und 6 ist nicht klar, worauf sich die Fragestellerin mit der Bezeichnung „Hauptbaumaßnahmen“ bezieht. Demzufolge ist auch nicht klar, auf welche Inbetriebnahme in Frage 9 Bezug genommen wird. Als weitere Maßnahme zur Qualitätssteigerung im SPNV strebt das Ministerium für Verkehr an, die in der Produktion befindlichen SPNV-Fahrzeuge vom Typ „Coradia Max“ des Herstellers Alstom so zeitnah wie möglich zur Kapazitätserweiterung einzusetzen. Im Übrigen wird auf die Antworten auf die Fragen 7 und 8 verwiesen.

10. Welche Konzepte bereitet das Ministerium vor, um die Belastung der Fahrgäste durch die Sperrungen so gering wie möglich zu halten?

Nach einer Bauinformationspräsentation der DB InfraGO AG vom 23. Juli 2026 ist im Oktober 2026 noch eine mehrtägige Totalsperrung der Residenzbahn zwischen Pforzheim und Mühlacker geplant. Auch viele andere Strecken und Streckenabschnitte im Land werden in den nächsten Monaten und Jahren von Baumaßnahmen betroffen sein. Durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Schienenersatzverkehr einzurichten und durch das EIU rechtzeitig Planungssicherheit und Verlässlichkeit in der Durchführungsdauer zu geben.

Razavi

Ministerin für Verkehr