

Kleine Anfrage

des Abg. Ansgar Mayr CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Reaktivierung der ehemaligen Bahnstrecke Karlsruhe-Neureut und Karlsruhe-Mühlburg (südliche Hardtbahn)

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung grundsätzlich eine Reaktivierung der ehemaligen Bahnstrecke zwischen Karlsruhe-Neureut und Karlsruhe-Mühlburg im Hinblick auf ihre verkehrliche Bedeutung für den Schienenpersonennahverkehr im Raum Karlsruhe?
2. Welchen aktuellen Stand haben die Untersuchungen bzw. Planungen für eine mögliche Reaktivierung der Strecke, insbesondere die hierfür vorgesehene bzw. bereits laufende Machbarkeitsstudie?
3. Welche konkreten Streckenführungen, Bedienkonzepte und möglichen Haltepunkte werden im Rahmen der Untersuchungen betrachtet?
4. Welche Ergebnisse liegen hinsichtlich des zu erwartenden Fahrgastpotenzials und der verkehrlichen Wirkungen einer Reaktivierung bislang vor?
5. Ist für das Vorhaben eine standardisierte Bewertung vorgesehen bzw. bereits beauftragt (falls ja, mit der Bitte um Angabe, wann mit deren Beginn und Abschluss zu rechnen ist)?
6. Welche Investitionskosten werden für eine Reaktivierung nach derzeitigem Stand angenommen und welche Fördermöglichkeiten durch das Land oder andere Förderprogramme kommen hierfür grundsätzlich in Betracht?
7. Welche infrastrukturellen, planerischen oder rechtlichen Hindernisse sieht die Landesregierung derzeit für eine Reaktivierung der Strecke?
8. Welcher weitere Zeitplan ist nach aktuellem Stand für die einzelnen Verfahrensschritte, insbesondere standardisierte Bewertung, Grundlagenermittlung, Vorplanung, Genehmigungsplanung und Baubeginn vorgesehen?

9. Welche Förderprogramme und Förderbedingungen vom Land kommen nach aktuellem Stand für die weiteren Planungs- und Realisierungsschritte einer Reaktivierung in Betracht und welchen Anpassungsbedarf sieht die Landesregierung bei den Förderkriterien sowie bei der standardisierten Bewertung vor dem Hintergrund deutlich gestiegener Planungs- und Baukosten?

28.8.2026

Mayr CDU

Begründung

Die ehemalige Bahnverbindung zwischen Karlsruhe-Neureut und Karlsruhe-Mühlburg könnte einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Schienenverkehrs im Raum Karlsruhe leisten. Eine Reaktivierung könnte insbesondere neue direkte Verbindungen schaffen, bestehende Strecken und Knoten entlasten und die Anbindung des nördlichen Karlsruher Stadtgebiets sowie der angrenzenden Kommunen verbessern.

Vor diesem Hintergrund besteht ein Interesse daran, den aktuellen Stand der Untersuchungen, die verkehrlichen Potenziale, die Wirtschaftlichkeit sowie den weiteren Zeitplan für eine mögliche Reaktivierung transparent darzustellen.

Antwort

Mit Schreiben vom 21. September 2026 Nr. VM3-0141.5-36/50/4 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie bewertet die Landesregierung grundsätzlich eine Reaktivierung der ehemaligen Bahnstrecke zwischen Karlsruhe-Neureut und Karlsruhe-Mühlburg im Hinblick auf ihre verkehrliche Bedeutung für den Schienenpersonennahverkehr im Raum Karlsruhe?*

Der Eisenbahnstrecke Karlsruhe-Neureut–Karlsruhe-Mühlburg, auf der 1967 der Personenverkehr eingestellt wurde, wird in der landesweiten Potenzialuntersuchung (aus dem Jahr 2020) ein hohes Nachfragepotenzial bescheinigt. Für eine weitergehende Bewertung sind die Untersuchungen hinsichtlich des Fahrgastpotenzials abzuwarten (siehe Antwort auf Frage 4).

2. *Welchen aktuellen Stand haben die Untersuchungen bzw. Planungen für eine mögliche Reaktivierung der Strecke, insbesondere die hierfür vorgesehene bzw. bereits laufende Machbarkeitsstudie?*

Die Albtlal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) als Vorhabenträgerin hat dem Ministerium für Verkehr mitgeteilt, dass die Vorplanung für die Reaktivierung der Bahnstrecke Karlsruhe-Neureut–Karlsruhe-Mühlburg im Jahr 2025 abgeschlossen wurde. Es wurden mehrere Varianten von einem eingleisigen über einen partiell zweigleisigen bis hin zu einem vollständig zweigleisigen Ausbau einschließlich der Elektrifizierung untersucht. Grundsätzlich gibt es technisch machbare Lösungen, die jedoch hinsichtlich ihrer betrieblichen Auswirkungen auf die Anschlussstrecken und ihrer infrastrukturellen Auswirkungen auf Stellwerkstechnik und Anpassungen an Bestandsinfrastruktur noch zu konkretisieren sind.

3. Welche konkreten Streckenführungen, Bedienkonzepte und möglichen Haltepunkte werden im Rahmen der Untersuchungen betrachtet?

Die AVG als Vorhabenträgerin hat dem Ministerium für Verkehr mitgeteilt, dass die Trassenführung grundsätzlich auf der vorhandenen Infrastruktur basiert. Die Variantenuntersuchung umfasst unter anderem die folgenden Szenarien: zweigleisige Reaktivierung (Anordnung des zweiten Gleises ist abhängig von der angrenzenden Bebauung und Flächenverfügbarkeit westlich oder östlich des Bestandsgleises oder Ausmittelung der Gleisanlage) oder partielle zweigleisige Reaktivierung im Abschnitt Karlsruhe–Bleisteinerstraße bis Karlsruhe–Mühlburg. Eine durchgehend eingleisige Reaktivierung ist aus betrieblichen Gründen laut AVG nicht umsetzbar, da stadteinwärts fahrende Züge am Bahnsteig an der Bleisteinerstraße warten können müssen, wenn eine Einfahrt auf die Strecke 3443 (Karlsruhe–Winden) nicht unmittelbar möglich ist.

Es sind zwei neu zu errichtende Haltepunkte vorgesehen: Karlsruhe Annweiler Straße und Karlsruhe Bleisteinerstraße.

Das angedachte Angebotskonzept der AVG beinhaltet eine neue Stadtbahnlinie, welche Leopoldshafen über Karlsruhe–Mühlburg mit den oben genannten, neu zu errichtenden Haltepunkten verbindet und anschließend weiter zum Karlsruher Hauptbahnhof fährt. Es werden zwei Fahrten, idealerweise im 30-Minuten-Abstand zueinander, als Planungsgröße festgelegt. Zwangspunkte bestehen durch die eingleisigen Abschnitte nördlich von Karlsruhe–Neureut Kirchfeld. Die AVG hat drei Varianten für ein Bedienkonzept untersucht: (1) strikter 30-Minuten-Takt zwischen Leopoldshafen Frankfurter Straße und Karlsruhe Hbf, (2) 20/40-Minuten-Stolpertakt und (3) stündliche Leistung nur ab / bis Neureut Kirchfeld.

4. Welche Ergebnisse liegen hinsichtlich des zu erwartenden Fahrgastpotenzials und der verkehrlichen Wirkungen einer Reaktivierung bislang vor?

Die AVG als Vorhabenträgerin hat dem Ministerium für Verkehr mitgeteilt, dass das aktuelle Fahrgastpotenzial noch nicht erhoben wurde. Die weiteren Schritte werden in den kommenden Monaten angestoßen.

Die Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg (im Auftrag des Ministeriums für Verkehr) aus dem Jahr 2020 kommt auf ein hohes Nachfragepotenzial mit durchschnittlich 1 240 Personenkilometer je Streckenkilometer.

5. Ist für das Vorhaben eine standardisierte Bewertung vorgesehen bzw. bereits beauftragt (falls ja, mit der Bitte um Angabe, wann mit deren Beginn und Abschluss zu rechnen ist)?

Die AVG als Vorhabenträgerin hat dem Ministerium für Verkehr mitgeteilt, dass eine standardisierte Bewertung ausgearbeitet wird. Der Auftrag für eine erste überschlägige Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurde im August 2026 erteilt. Die Bearbeitungszeit ist auf rund neun Monaten veranschlagt.

Eine Standardisierte Bewertung kann erst nach Leistungsphase 4 HOAI und vorliegendem Baurecht sowie den notwendigen Abstimmungsgesprächen mit den Zuwendungsgebern abgeschlossen werden. Insofern ist nicht abschätzbar, wann mit einem Abschluss der Standardisierten Bewertung gerechnet werden kann.

6. Welche Investitionskosten werden für eine Reaktivierung nach derzeitigem Stand angenommen und welche Fördermöglichkeiten durch das Land oder andere Förderprogramme kommen hierfür grundsätzlich in Betracht?

Die AVG als Vorhabenträgerin hat dem Ministerium für Verkehr mitgeteilt, dass die Baukosten auf Basis von Erfahrungswerten aus vergleichbaren Projekten sowie dem Kostenkennwertekatalog der Deutschen Bahn einschließlich eines Zuschlags von 30 Prozent aufgrund der groben Planungstiefe mit Preisstand 2023 ermittelt wurden. Abhängig von den untersuchten Varianten betragen die Baukosten demnach ohne Planungskosten zwischen 35 Mio. Euro und 53 Mio. Euro.

Das Ministerium für Verkehr ergänzt zu den Förderbedingungen: Bei Reaktivierungsvorhaben mit Finanzierung über das Bundes-GVFG trägt der Bund bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten. Hinzu kommt eine Planungskostenpauschale in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten, die mit dem Fördersatz von 90 Prozent gefördert werden. Voraussetzung ist der Nachweis eines volkswirtschaftlichen Nutzens, der im Rahmen der Standardisierten Bewertung zu erbringen ist.

Das Land übernimmt die Kofinanzierung der nicht vom Bund geförderten zuwendungsfähigen Baukosten mit 57,5 Prozent. Zudem gewährt das Land eine pauschalierte Planungskostenförderung, die sich wie folgt berechnet: Die pauschal mit 20 Prozent (bei DB-Vorhaben: 24 Prozent) der zuwendungsfähigen Baukosten angenommenen Planungskosten werden um die Höhe der vom Bund bezuschussten Planungskosten reduziert und die verbleibende Summe anschließend mit dem Fördersatz (57,5 Prozent) vom Land bezuschusst.

7. Welche infrastrukturellen, planerischen oder rechtlichen Hindernisse sieht die Landesregierung derzeit für eine Reaktivierung der Strecke?

Vor der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen liegen dem Land keine eigenen Erkenntnisse zu den planerischen oder rechtlichen Hindernissen vor. Die AVG als Vorhabenträgerin hat dem Ministerium für Verkehr mitgeteilt, dass die Hürden zur Erlangung eines Planfeststellungsbeschlusses aufgrund der unterschiedlichen Interessenskonflikte enorm sind. Die AVG geht davon aus, dass für die Neuanlage eines zweiten Gleises und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hinsichtlich der Umweltbelange und Eingriffe in Flora und Fauna erforderlich sein werden. Diese können voraussichtlich aufgrund mangelnder Platzverfügbarkeit nicht im Nahbereich ausgeglichen werden. Es muss mit erheblichen Anforderungen Dritter zur Umsetzung der Reaktivierung gerechnet werden.

Darüber hinaus bleibt die Koordination von Zügen der Hardtbahn mit jenen der DB-Strecke 3443 Karlsruhe–Winden zu klären. Die AVG schlägt vor, zu gegebener Zeit eine Untersuchung bei der DB InfraGO AG anzustoßen. Ebenso existiert als Hürde die Bahnsteigverfügbarkeit im Karlsruher Hauptbahnhof, da dort die Kapazität weitgehend ausgeschöpft ist. Eine Erweiterung ist nur mit umfangreichen Ausbaumaßnahmen möglich. Die diskutierte Alternative des Albtalbahnhofs hat ebenfalls das Problem, dass die Kapazität dort weitgehend erschöpft ist. Eine Reaktivierung erscheint für das Ministerium für Verkehr erst dann möglich, wenn eine bauliche und finanzielle Lösung des Kapazitätsengpasses vorliegt.

8. Welcher weitere Zeitplan ist nach aktuellem Stand für die einzelnen Verfahrensschritte, insbesondere standardisierte Bewertung, Grundlagenermittlung, Vorplanung, Genehmigungsplanung und Baubeginn vorgesehen?

Die AVG als Vorhabenträgerin hat dem Ministerium für Verkehr mitgeteilt, dass die Grundlagenermittlung und Vorplanung den konkreten Abschnitt der südlichen Hardtbahn betreffend abgeschlossen ist. Es bedarf jedoch noch umfangreicher Untersuchungen der Folgemaßnahmen, die durch die betrieblichen Anforderungen entstehen. Da sich diese nahezu ausschließlich auf die Infrastruktur der DB InfraGO AG beschränken, hat die AVG hier keinen direkten Einfluss auf die Umsetzung, die Erarbeitung muss durch die Infrastrukturbetreiberin erfolgen.

Im Handlungsspielraum der AVG wird als nächstes eine überschlägige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt, sodass die weiteren Schritte abgestimmt werden können. Die Erarbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist derzeit noch nicht terminiert, ebenso wenig wie ein potenzieller Baubeginn.

9. Welche Förderprogramme und Förderbedingungen vom Land kommen nach aktuellem Stand für die weiteren Planungs- und Realisierungsschritte einer Reaktivierung in Betracht und welchen Anpassungsbedarf sieht die Landesregierung bei den Förderkriterien sowie bei der standardisierten Bewertung vor dem Hintergrund deutlich gestiegener Planungs- und Baukosten?

Zu dem aktuellen Förderprogramm und den Förderbedingungen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Da für die Standardisierte Bewertung ein festes Bezugsjahr definiert ist, auf welches die Planungs- und Baukosten zurückgerechnet werden, spielen Kostensteigerungen beim Wirtschaftlichkeitsnachweis keine Rolle.

Allerdings ist eine Überzeichnung des GVFG-Bundesprogramms für die Förderung von Planung- und Bau von Verkehrsinfrastruktur angesichts einer Vielzahl von Projekten im Bundesgebiet bei gleichzeitiger ausbleibender signifikanter Erhöhung der Finanzmittel absehbar. Das Land setzt sich daher beim Bund nachdrücklich für eine auskömmliche und langfristige Bereitstellung von Finanzmitteln ein. Dies entspricht auch der gemeinsamen Forderung der Länder, die zuletzt in den Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz (VMK) u. a. vom Oktober 2025 und März 2026 bekräftigt wurde. Im Mittelpunkt steht dabei die bedarfsgerechte Aufstockung der Bundesmittel auf mindestens 3 Milliarden Euro jährlich, gegenüber derzeit rund 2 Milliarden Euro, sowie deren jährliche Fortschreibung, um die Planungs- und Umsetzungssicherheit für Länder und Aufgabenträger zu stärken.

Razavi

Ministerin für Verkehr