

Kleine Anfrage

**der Abg. Hans Dieter Scheerer
und Dr. Christian Jung FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Für wann plant sie die Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn?
2. Wie viele Züge sollen von Beginn an auf welchen Strecken in welchem Takt verkehren und welche Ausbaustufen gibt es?
3. Gibt es zum Inbetriebnahmeszenario zwischen ihr und den weiteren Akteuren unterschiedliche Auffassungen, beispielsweise über Zeitpunkte, Fahrplandichten oder Bedienungsrelationen?
4. Wie hoch beziffern sich die einzelnen Ausgleichsmaßnahmen mit Angabe der Kostenentwicklung von Beginn bis zur Realisierung, insbesondere im Kontext der Fledermäuse?
5. Wie haben sich die Kosten für die Hermann-Hesse-Bahn vom Beginn der Planungen bis zum voraussichtlichen Abschluss entwickelt?
6. Wie bewertet sie es, dass die Maßnahmen „Neubau einer Trennwandkonstruktion zum Fledermausschutz im gesamten Tunnel Forst und im gesamten Tunnel Hirsau“ vor dem Beschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 29. August 2025 (AZ RPK17-3826-7/43/1) und der entsprechenden Bekanntmachung bereits begonnen bzw. durchgeführt wurden?
7. Wann wurden die Zuwendungsbescheide für die genannten Tunnelmaßnahmen erteilt mit der Angabe, welche Regelungsinhalte zu vorzeitigen Maßnahmebeginn und des Planfeststellungsbeschlusses enthalten sind?

26.9.2025

Scheerer, Dr. Jung FDP/DVP

Begründung

Die Reaktivierung der so genannten Hermann-Hesse-Bahn wird seit etlichen Jahren betrieben. Die aktuelle Entwicklung ist von Interesse.

Antwort

Mit Schreiben vom 22. Oktober 2025 Nr. VM3-0141.5-34/86/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Die Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn erfolgt durch den kommunalen Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn als Vorhabenträger. Die Rolle des Ministeriums bei der Reaktivierung bezieht sich auf die voraussichtliche Förderung des Vorhabens, die Erteilung eisenbahnrechtlicher Genehmigungen (Landeseisenbahnaufsicht) und die Bestellung von Verkehrsleistungen. Die gestellten Fragen betreffen auch weitere Aspekte, die im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers liegen. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat daher im Sinne einer gemeinsamen Antwort den Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn um Stellungnahme gebeten. Die Beiträge sind entsprechend gekennzeichnet.

1. Für wann plant sie die Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn?

Zu 1.:

Der Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn teilt mit, dass er auf eine Inbetriebnahme der Strecke für den öffentlichen SPNV zum Ende Januar 2026 hinarbeitet. Dies sei abhängig vom Verlauf der derzeit noch laufenden Arbeiten in den Bauabschnitten „Im Hau“ sowie der Bestandstunnel (Trennwandkonstruktion für den Fledermausschutz). Darüber hinaus hängt der Zeitplan von den laufenden Arbeiten der Ausrüstungsgewerke ab, insbesondere der Funktechnik sowie der Leit- und Sicherungstechnik.

2. Wie viele Züge sollen von Beginn an auf welchen Strecken in welchem Takt verkehren und welche Ausbaustufen gibt es?

Zu 2.:

Der Zweckverband plant in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr (VM) und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) eine erste Inbetriebnahmestufe mit Zugverkehr zwischen Weil der Stadt und Calw. Dieser soll zunächst mit reduzierter Geschwindigkeit (Auflage aus der Planfeststellung) und daher im Stundentakt erfolgen. Die Bedienungszeiten sind in dieser Phase auf 5:30 Uhr bis 18:30 Uhr begrenzt, um in erweiterten nächtlichen Sperrpausen ohne Zugverkehr noch eventuell notwendige Restarbeiten an der Strecke durchführen zu können. In dieser ersten Stufe würden immer die Züge zwischen 5:30 Uhr und 18:30 Uhr im Stundentakt zwischen Weil der Stadt und Calw pendeln.

Die weiteren Ausbaustufen sehen vor:

- die Verlängerung der Bedienungszeiten gemäß Landesstandard auf 5 bis 24 Uhr,
- die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit und somit zeitgleich die Einführung eines Halbstundentakts
- sowie voraussichtlich bis Juni 2026 die Durchbindung der Züge bis Renningen.

3. *Gibt es zum Inbetriebnahmeszenario zwischen ihr und den weiteren Akteuren unterschiedliche Auffassungen, beispielsweise über Zeitpunkte, Fahrplandichten oder Bedienungsrelationen?*

Zu 3.:

Nein.

4. *Wie hoch beziffern sich die einzelnen Ausgleichsmaßnahmen mit Angabe der Kostenentwicklung von Beginn bis zur Realisierung, insbesondere im Kontext der Fledermäuse?*

Zu 4.:

Dazu teilt der Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn mit: Die Bauarbeiten sind derzeit noch in vollem Gange, weshalb eine abschließende Kostenangabe noch nicht möglich ist. Aktuell belaufen sich die Schätzungen für sämtliche Natur- und Artenschutz- sowie Ausgleichsmaßnahmen (neben der Fledermaustrennwand in den Tunnels auch u. a. Baumpflanzungen, Einrichtung einer Waldweide bei Gchingen, Sicherung von Trafo- und Fledermaustürmen, Zwischenhalterung von Steinkrebsen sowie vorbereitende Maßnahmen [Rinnenausbau] zur Wiedersiedlung von Steinkrebsen) auf rund 80 Millionen Euro.

5. *Wie haben sich die Kosten für die Hermann-Hesse-Bahn vom Beginn der Planungen bis zum voraussichtlichen Abschluss entwickelt?*

Zu 5.:

Zu dieser Frage verweist der Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn sinngemäß auf die Antwort zu Frage 4. Derzeit wird von einem Investitionsvolumen in Höhe von rund 180 Millionen Euro ausgegangen. Der Gesamtwertumfang des Projekts – einschließlich Planungs-, Gutachten- und Nebenkosten – wird derzeit auf etwa 207 Millionen Euro geschätzt. Ursprünglich wurde von reinen Bauinvestitionen in Höhe von 50 bis 60 Millionen Euro ausgegangen (nach Unterlagen die dem Ministerium für Verkehr vorliegen, belief sich der Kostenstand des Gesamtprojekts 2016 auf ca. 65 Millionen Euro).

6. *Wie bewertet sie es, dass die Maßnahmen „Neubau einer Trennwandkonstruktion zum Fledermausschutz im gesamten Tunnel Forst und im gesamten Tunnel Hirsau“ vor dem Beschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 29. August 2025 (AZ RPK17-3826-7/43/1) und der entsprechenden Bekanntmachung bereits begonnen bzw. durchgeführt wurden?*

Zu 6.:

Der Gesetzgeber hat mit § 18 Absatz 2 AEG eine Möglichkeit geschaffen, zur beschleunigten Durchführung von Vorhaben vorläufige Anordnungen zu erlassen. Damit ist bei Teilmaßnahmen oder vorbereitenden Maßnahmen nicht unbedingt der Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung erforderlich. Insgesamt ergingen im Rahmen dieses Projekts vier vorläufige Anordnungen. Diese wurden angesichts des absehbaren verzögerten Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Ertüchtigung des Bestandstunnels (Trennwandkonstruktion für den Fledermausschutz) vom Zweckverband beim Regierungspräsidium Karlsruhe beantragt und von diesem wiederum erlassen. Auf deren Basis wurden vorbereitende Maßnahmen umgesetzt, um den Bauzeitplan insgesamt einhalten zu können.

7. Wann wurden die Zuwendungsbescheide für die genannten Tunnelmaßnahmen erteilt mit der Angabe, welche Regelungsinhalte zu vorzeitigen Maßnahmebeginn und des Planfeststellungsbeschlusses enthalten sind?

Zu 7.:

Das Land beabsichtigt, die Tunnelmaßnahmen als Teil des Reaktivierungsvorhabens zu fördern. Ein Zuwendungsbescheid für die Gesamtmaßnahme wurde noch nicht erlassen. Bislang liegt ein unvollständiger Antrag des Zweckverbands auf eine Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vor. Aus Sicht des Ministeriums für Verkehr kommt jedoch auch eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) in Betracht. Darüber wurden mit dem Zweckverband auch entsprechende Gespräche geführt. Es ist nun an diesem, einen entsprechenden vollständigen Antrag vorzubereiten und einzureichen.

Hermann

Minister für Verkehr