



Bahn frei.

12

**Spatenstich
für den
Neubautunnel**

»»HHB

Das Magazin zur Hermann-Hesse-Bahn





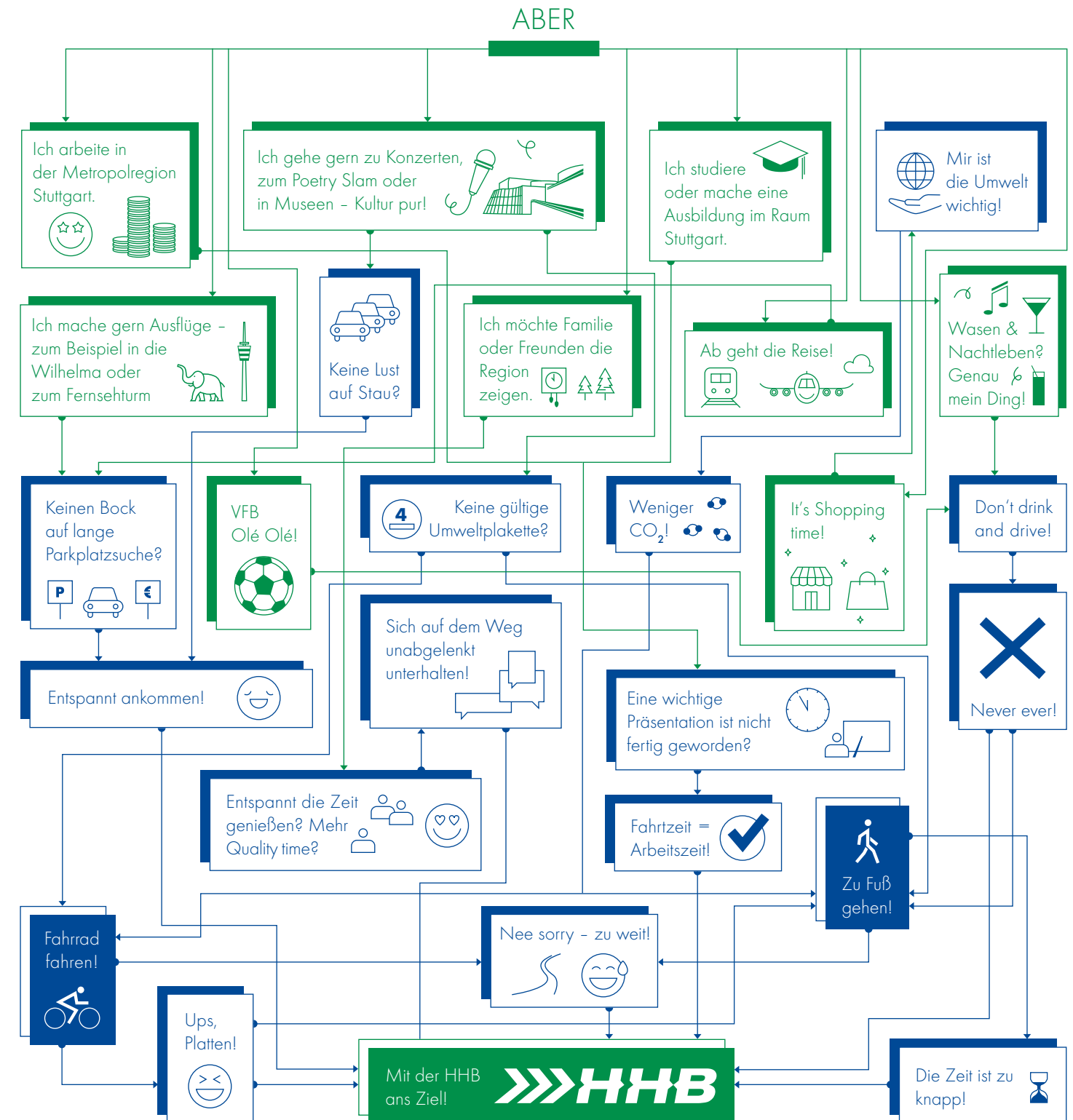
Liebe Mitbürgerinnen
und Mitbürger,

die Hermann-Hesse-Bahn ist ein Herzensprojekt für mich. Nachdem wir seit dem Jahr 2012 die Planungen zur Realisierung der Bahn intensiviert und zwischenzeitlich so manche Hürde gemeistert haben, beginnt nun mit den Arbeiten für den Tunnelneubau zwischen Ostelsheim und Weil der Stadt die größte Einzelbaumaßnahme des Projekts.

Ich bin davon überzeugt, dass die Hermann-Hesse-Bahn einen großen Mehrwert für den Landkreis und die Region hat. Welchen genau, können Sie gleich auf der nächsten Seite testen.

**Viel Freude,
Ihr Landrat Helmut Riegger**

Wir leben im schönen Landkreis Calw. Das ist gut, denn wir lieben unsere Heimat wie sie ist: eingebettet in eine schöne Natur und in direkter Nachbarschaft zur Region Stuttgart (dort zu wohnen ist aber nichts für uns).



6 Umsteigefrei ins S-Bahn-Netz

Der letzte Kreissitz in der Metropolregion Stuttgart wird direkt mit dem Schienennetz an die Landeshauptstadt angeschlossen.

8 Koexistenz

Fledermäuse und Hermann-Hesse-Bahn können dank eines neuen Artenschutzkonzeptes friedlich in den Tunneln entlang der Strecke koexistieren.

10 Basis-Informationen

Zahlen · Daten · Fakten

Spatenstich für den Neubautunnel

Startsignal für größtes Einzelprojekt der Hermann-Hesse-Bahn.

12



14 Lückenschluss

An manchen Stellen der Strecke gibt es Lücken. In Heumaden und in Weil der Stadt werden derzeit Brücken gebaut, weil hier jeweils der Bahndamm unterbrochen ist.

18 Auswirkungen auf unsere Region

Die Bewohner der Region freuen sich auf die Hermann-Hesse-Bahn und sind gespannt. Hier teilen sie ihre Erwartungen an die neue Bahnstrecke.

16 Der Weg zur multimodalen Mobilität

Das Mobilitätsverhalten der Menschen befindet sich stark im Wandel mit einem deutlichen Trend hin zur Nutzung vieler verschiedener Verkehrsmittel.



20 Überblick über die Baumaßnahmen

Was ist bereits abgeschlossen?
Was wird gerade gebaut?
Was ist für die Zukunft noch geplant?

23 Impressum

Umsteigefrei ins S-Bahn-Netz

Die Hermann-Hesse-Bahn nimmt wieder Fahrt auf. Eine Klage der Stadt Renningen gegen den Neubau eines Bahnsteigs hatte das Projekt etwas ins Stocken gebracht. Doch Anfang des Jahres haben sich der Verband Region Stuttgart, der Landkreis Böblingen und die Stadt Renningen auf der Grundlage eines Stufenkonzepts verständigt.

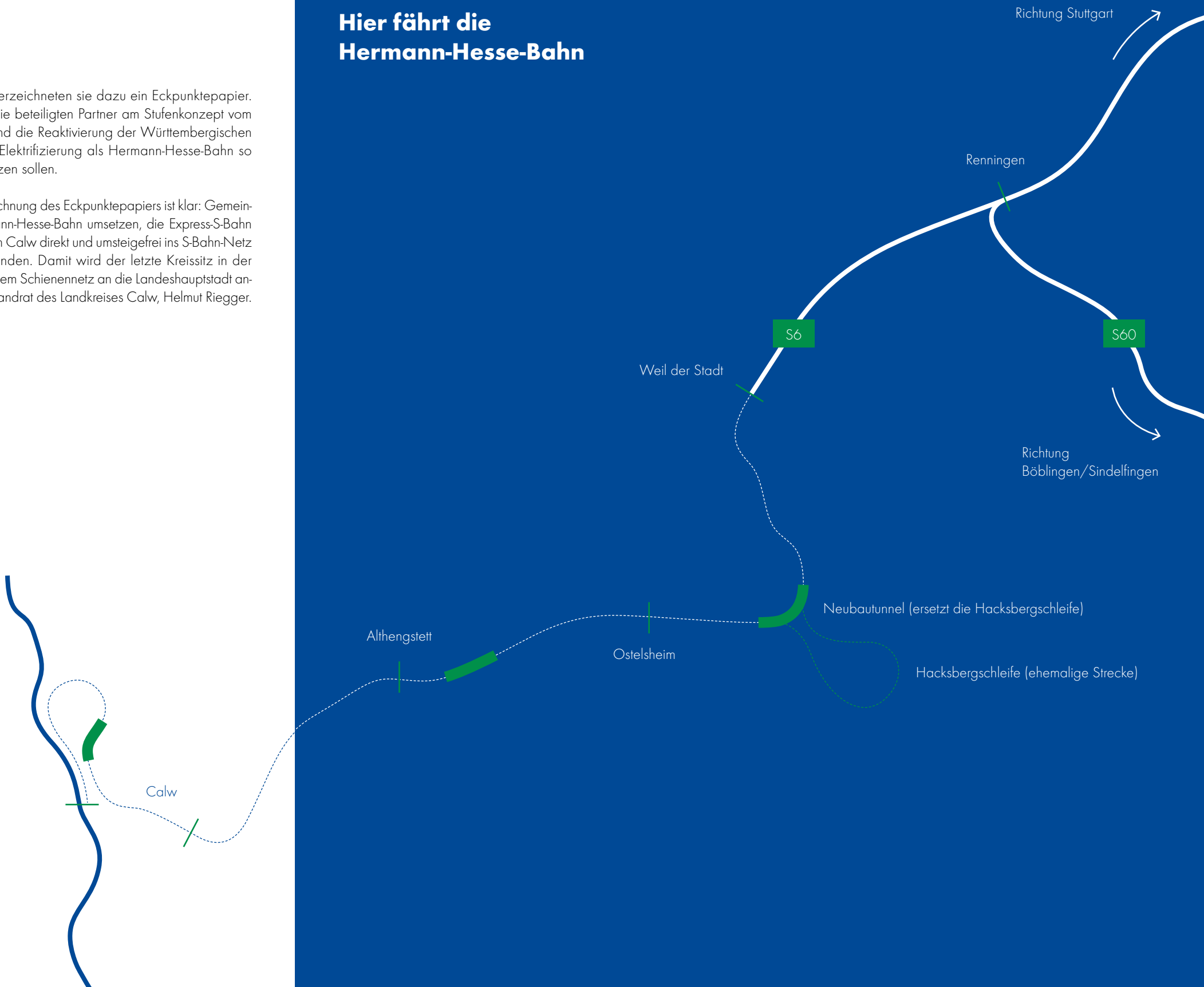
Am 17. Februar 2020 unterzeichneten sie dazu ein Eckpunktepapier. In diesem ist fixiert, dass die beteiligten Partner am Stufenkonzept vom 19. Juni 2015 festhalten und die Reaktivierung der Württembergischen Schwarzwaldbahn ohne Elektrifizierung als Hermann-Hesse-Bahn so schnell wie möglich umsetzen sollen.

„Mit der heutigen Unterzeichnung des Eckpunktepapiers ist klar: Gemeinsam wollen wir die Hermann-Hesse-Bahn umsetzen, die Express-S-Bahn einführen und perspektivisch Calw direkt und umsteigefrei ins S-Bahn-Netz der Region Stuttgart einbinden. Damit wird der letzte Kreissitz in der Metropolregion direkt mit dem Schienennetz an die Landeshauptstadt angeschlossen sein“, so der Landrat des Landkreises Calw, Helmut Riegger.



Text — Michael Stierle
Fotografie — Landratsamt Calw

Hier fährt die Hermann-Hesse-Bahn





Koexistenz

Die in den historischen Tunneln lebenden Fledermäuse waren für eine ganze Weile *das* beherrschende Thema der geplanten Hermann-Hesse-Bahn. Pendelt die Bahn nämlich von Calw aus nach Renningen, verläuft ihre Strecke unter anderem durch den Hirsauer Tunnel und den Forst-tunnel. Beide stammen aus dem Jahr 1872. In den beiden Tunneln über-wintern insgesamt rund 1.000 Fledermäuse.

Ebenfalls bedeutsam ist deren Artenvielfalt. Insgesamt leben 13 verschie-dene Arten im Gewölbe der Tunnel. Es stellte sich heraus, dass vor allem der Hirsauer Tunnel zu den bedeutendsten Fledermausquartieren in Baden-Württemberg zählt. Darüber hinaus werden die beiden Tunnel im Sommer intensiv als artenübergreifendes Schwärmquartier genutzt.

Gegen das Planfeststellungsverfahren für den zweigleisigen Ausbau und den Bau eines Tunnels in Ostelsheim reichte der NABU (Naturschutz-Bund Baden-Württemberg) Klage ein. Die Frage der Fledermäuse sei in den Tunneln nicht lösbar und stelle für das Gesamtprojekt ein unüber-windbares Hindernis dar. Um die festgefahrene Situation zu lösen, schaltete sich Verkehrsminister Winfried Hermann ein und organisierte eine externe Moderation zwischen den beiden Konfliktparteien. Dafür bezog man alle relevanten Akteurinnen und Akteure, sowohl von be-hördlicher Seite als auch von Seiten der Naturschutzverbände mit ein.

Zunächst mussten die beiden Positionen Verständnis füreinander und vor allem für die gegebenen Rahmenbedingungen aufbringen: Welche betrieblichen Baumaßnahmen sind möglich? Welche Restriktionen ergeben sich aus der Trasse? Den Naturschutzverbänden war wichtig, ein Bewusstsein für die Bedeutung der Quartiere zu schaffen.

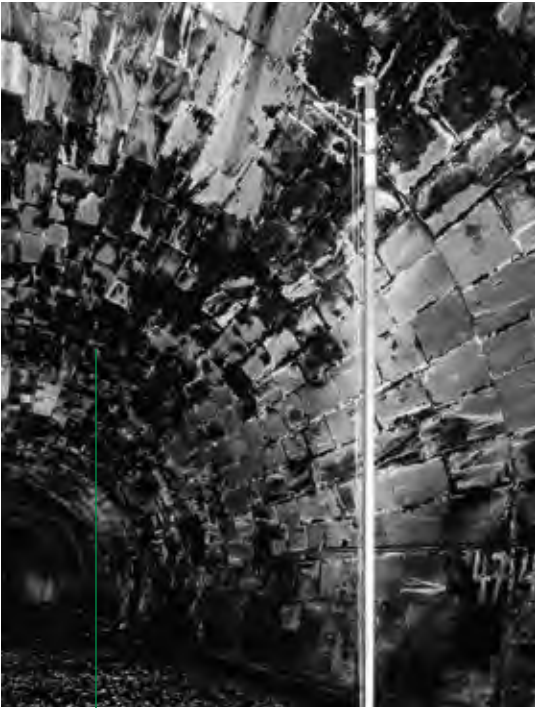
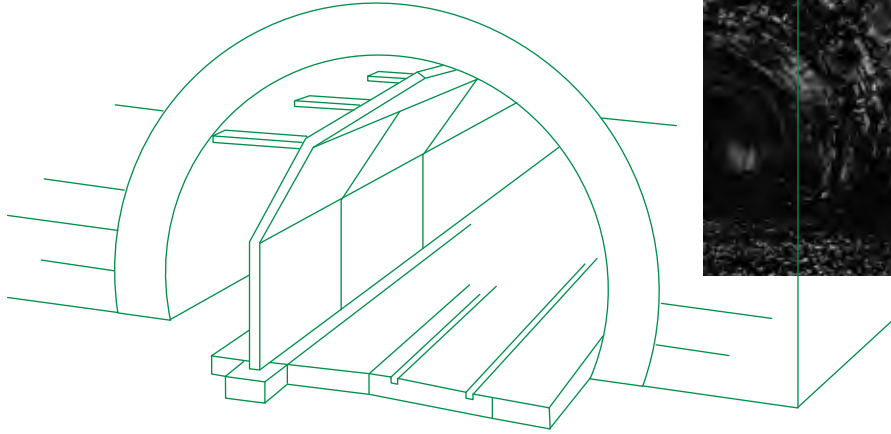
Nach intensiven Gesprächen konnte glücklicherweise eine gute Lösung gefunden werden. Im Juni 2019 präsentierten der Calwer Landrat Helmut Riegger zusammen mit dem Verkehrsminister die sogenannte „Kammerlösung“.

Text — **Michael Stierle**
Fotografie — **siehe Impressum**



Um zukünftig die Koexistenz von Bahnverkehr und Fledermäusen in den Tunneln möglich zu machen, wurde im Rahmen des Vermittlungsprozesses ein umfangreiches Artenschutzkonzept mit diversen Einzelmaßnahmen vereinbart. Kernelement ist dabei die innovative Kammerlösung. Dazu werden die Tunnel mit einer Stahlwand in zwei Bereiche unterteilt. Durch den einen Teil fährt die Hermann-Hesse-Bahn, der andere Teil wird von den Fledermäusen genutzt. Um auch die vor den Tunnelportalen schwärmenden Fledermäuse zu schützen, ist geplant, die „Zugkammer“ jeweils 80 Meter über die Portale hinaus zu verlängern.

Darüber hinaus wird im näheren Umfeld jedes Tunnels ein Ersatzquartier errichtet, um den Tieren zusätzliche Überwinterungsmöglichkeiten zu bieten. Zur allgemeinen Stärkung des Fledermausbestandes sind weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Sommerquartiere geplant: zum Bei-spiel die Aufwertung von Streuobstwiesen, die Förderung von Wald-weiden, die qualitative Verbesserung von bekannten Quartieren sowie das Ausbringen von Fledermauskästen, um ein weiteres Quartiersangebot zu schaffen.



Skizze 01
Planung der Kammerlösung
Der abgetrennte Bereich soll zukünftig den Fledermäusen als Lebensraum dienen.

Optimale Verbindung
in **Renningen** zu
den Linien S6 und S60
der S-Bahn Stuttgart.

S6

S60

34

Am Tag werden in Zu-
kunft 34 Fahrten in jede
Richtung durch die
Hermann-Hesse-Bahn
angeboten.

Bei Einstellung des
Schienenverkehrs 1983
waren es gerade mal
sieben.

FAHRTEN JE
RICHTUNG

≈ **13 Euro**
für eine Hin- und Rückfahrt!

Wenn die HHB an den Verkehrsverbund
Stuttgart (VVS) angegliedert wird, ist der Kauf
einer Tageskarte Netz im Vergleich zur
Fahrt mit dem eigenen Auto eine **deutlich
günstigere Option.**

Rechenbeispiel gefällig?

Planen Sie für die Fahrtstrecke Calw ZOB bis
Stuttgart Hbf (hin und zurück 86 Kilometer)
mit einer Pauschale von 0,30 Euro pro Kilometer,
macht das 25,80 Euro. Zudem kommen bei
einem Aufenthalt von drei Stunden in Stuttgart
Parkgebühren von etwa 8,70 Euro hinzu
(bei 2,90 Euro pro Stunde). Insgesamt kostet
Sie die Fahrt mit dem Auto von Calw nach
Stuttgart und zurück also 34,50 Euro.

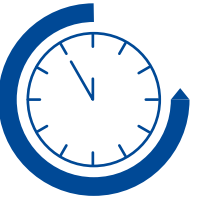


2.800

Fahrgäste pro Tag werden erwartet.

Diese Prognose leitet sich aus den Berechnungen der standardisierten
Bewertung zum Projekt Hermann-Hesse-Bahn ab. Erfahrungen aus
anderen Projekten wie z.B. der Schönbuchbahn oder der Enztalbahn
zeigen, dass die Fahrgastzahlen im Echtbetrieb deutlich über den
prognostizierten Zahlen liegen.

1872 Zeitreise



Die Württembergische Schwarzwaldbahn
Stuttgart – Leonberg – Weil der Stadt –
Calw wird eröffnet. Munter dampfte die Bahn
von nun an durch die Region, brachte die
Menschen in die Großstadt Stuttgart oder in
den schönen Schwarzwald.

1939

Der Streckenabschnitt
zwischen Stuttgart
und Weil der Stadt wird
elektrifiziert.

1953

Auf dem Abschnitt
Weil der Stadt – Calw werden
ab sofort dieselgetriebene
Schienenbusse eingesetzt.

1978

Der Streckenabschnitt Stuttgart – Weil der Stadt gehört
ab sofort zum Netz der S-Bahn Stuttgart.

1983

Am 27. Mai 1983
fährt der letzte Personenzug
auf dem Abschnitt
Weil der Stadt – Calw.

1988

1988 fährt der
letzte Güterzug auf
dem Abschnitt
Weil der Stadt – Calw.

30
Minuten
Takt



wochentags
von 5 bis 20 Uhr

60
Minuten
Takt



nach 20 Uhr, feiertags und
am Wochenende

FAHR
ZEIT

Calw –
Renningen
24 Minuten

24

Calw – Böblingen
(inkl. Umstieg)
46 Minuten

46

60 Calw – Stuttgart Hbf
(inkl. Umstieg)
ca. 60 Minuten

60





Griffen gemeinsam zum Spaten v.l.: Johannes Enssle (Vorsitzender des NABU-Landesverbandes Baden-Württemberg), Michael Stierle (Projektleiter HHB), Winfried Hermann (Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg), Hans-Joachim Fuchtel (Parlamentarischer Staatssekretär und CDU-Bundestagsabgeordneter für den Wahlkreis Calw/Freudenstadt), Helmut Riegger (Landrat Landkreis Calw), Sylvia M. Felder (Regierungspräsidentin des Regierungsbezirks Karlsruhe) und Dr. Clemens Götz (Bürgermeister Gemeinde Althengstett).

Startsignal für größtes Einzelprojekt der Hermann-Hesse-Bahn

Spatenstich für den Neubautunnel

Am 21.09.2020 war es soweit: Spatenstich für den Tunnel zwischen Ostelsheim und Weil der Stadt. Der Calwer Landrat Helmut Riegger gab zusammen mit dem Verkehrsminister Winfried Hermann das Startsignal für den Bau des größten Einzelprojekts der Hermann-Hesse-Bahn. Die Bahn verbindet zukünftig Calw mit Renningen und bietet dort Umstiegsmöglichkeiten in die S 6 nach Stuttgart sowie in die S 60 nach Böblingen/Sindelfingen. Der neue rund 500 Meter lange Tunnel verkürzt die sogenannte Hacksbergschleife um knapp vier Kilometer, was die Fahrzeit deutlich verringert. Die Kosten belaufen sich auf rund 16,5 Millionen Euro. Etwa 24 Monate sind für den Tunnelbau geplant.

Für Landrat Riegger geht mit dem Spatenstich ein lang gehegter Wunsch in Erfüllung. »Ich bin als Landrat mit dem Ziel angetreten, dieses für den Landkreis Calw wichtige Schieneninfrastrukturprojekt umzusetzen. Mit dem Bau dieses Tunnels ist klar: die Hermann-Hesse-Bahn kommt. Für den Landkreis, die direkten Anliegerkommunen, aber auch die Nachbargemeinden bedeutet die Hermann-Hesse-Bahn einen Quantensprung in den Mobilitätsmöglichkeiten«, so Riegger. Neben der Aufwertung des Wohnstandorts Landkreis Calw verspricht er sich auch Impulse im Tagestourismus. »Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Region Stuttgart liegt der Nordschwarzwald als Naherholungsgebiet quasi vor der Haustüre. Jetzt schaffen wir die Möglichkeit, diese Naherholung auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln und damit umweltfreundlich zu erreichen.«

Bereits seit zwei Jahren wird an verschiedenen Stellen entlang der Trasse schon gearbeitet und die Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn vorbereitet. So werden unter anderem in Calw und Weil der Stadt zwei neue Eisenbahnüberführungen gebaut, die aufgrund von Straßenbaumaßnahmen notwendig wurden. In den beiden Bestandstunneln Hirsau und Forst haben in diesem Jahr die Sanierungsarbeiten begonnen.

Beim Bau der B 295 in Calw-Heumaden und der Südumfahrung um Weil der Stadt wurde an beiden Stellen der Bahndamm unterbrochen. Die beiden Straßenbaulastträger haben sich dazu verpflichtet, bei Wiederaufnahme des Bahnverkehrs die entstandenen Lücken durch neue Eisenbahnbrücken zu schließen.

LÜCKENSCHLUSS

01 →



01 Brückenbau in Heumaden

Die Eisenbahnüberführung wird noch im Jahr 2020 fertiggestellt. Der Stahlüberbau, der im Werk vorbereitet, in 15 Einzelteilen angeliefert und vor Ort zusammengeschweißt wurde, wird in den Herbstferien Ende Oktober 2020 eingeschoben. Hierzu wird eine einwöchige Vollsperrung der B 295 notwendig.

Die Widerlager und Stützwände bestehen aus etwa 1.000 Kubikmetern Beton und 130 Tonnen Bewehrungsstahl. Der Stahlüberbau bringt 280 Tonnen auf die Waage.



02 Brückenbau in Weil der Stadt

Der Baubeginn ist im Mai 2020 erfolgt. Anders als in Heumaden wird die Überbauplatte der Eisenbahnüberführung über die Südumfahrung als Stahlbetonplattenbalken errichtet. Der Überbau hat eine lichte Weite von 47 Metern, eine Breite von knapp über 7 Metern und befindet sich knapp 9 Meter über der Straße. Die Fertigstellung ist für Juli 2021 geplant.

Der Weg zur multimodalen Mobilität.

Text — **Michael Stierle**



Das Mobilitätsverhalten der Menschen verändert sich. Während die Menschen früher meist mit dem gleichen Verkehrsmittel unterwegs waren, ist heute ein Trend hin zur multimodalen Mobilität, also der Nutzung vieler verschiedener Verkehrsmittel je nach persönlicher Situation, zu erkennen. Für kurze Strecken nehmen wir das Fahrrad, für weitere kommt der ÖPNV oder ein Car-Sharing-Fahrzeug in Frage. Bei Vielen besteht der Wunsch, auch im ländlichen Raum mindestens auf ein Zweifahrzeug verzichten zu können.

Mit der Hermann-Hesse-Bahn bemüht sich der Landkreis Calw, hierfür zukunftsfähige ÖPNV-Angebote zur Verfügung zu stellen. Dies stellt einen Baustein moderner, vernetzter Mobilität dar.

Der Nahverkehrsplan 2016 schuf die Basis für den Aufbau eines flächendeckend verfügbaren Angebots an ÖPNV-Leistungen. Dieses gewährleistet im Landkreis von früh bis spät eine Anbindung im Stundentakt. Dabei soll im Zusammenspiel von flexiblen und fahrplan gebundenen Angeboten allen Bürgerinnen und Bürgern von früh morgens bis nachts die Möglichkeit gegeben werden, Wege mit dem ÖPNV zurückzulegen. Selbstverständlich achten wir darauf, zum Beispiel die Buslinien auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Hermann-Hesse-Bahn, aber auch der anderen Bahnlinien im Landkreis und weiterführender Buslinien anzupassen.

In der Zukunft sind auch für den ländlichen Raum weitere Verknüpfungen angedacht. Car-Sharing oder Mitfahrmöglichkeiten, aber auch Bike-Sharing. Selbstverständlich sollten zukünftig an zentralen Verknüpfungspunkten auch geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs zur Verfügung stehen.





Michael Lindner
Geschäftsführer der Börlind GmbH

» Die Hermann-Hesse-Bahn bindet unsere Region mit ihren Menschen an den Großraum Stuttgart an, ohne die Straßen zu belasten. Stuttgarter finden bezahlbaren Wohnraum in einer herrlichen Landschaft. Für uns als mittelständisches Unternehmen wird es leichter, Mitarbeiter zu gewinnen.

«



Sandra Hinke
Klimaschutzmanagerin

» Gerade im Bereich Mobilität muss noch ein großes Umdenken stattfinden, damit die Klimaschutzziele erreicht werden können.

Mit der HHB haben die Menschen nun die Möglichkeit, verschiedene Mobilitätsformen miteinander zu verknüpfen oder ganz auf die Schiene zu wechseln und so den CO₂-Ausstoß deutlich zu verringern. Die HHB ist also nicht nur gut für uns, sondern auch für den Klimaschutz.

«

Fotografie — jeweils privat

Roswitha Keppler
Kreishandwerksmeisterin



» Die Hessebahn ist sehr relevant für das Handwerk. Sie ermöglicht den jungen Auszubildenden, Berufsfachschülern und Fachkräften, welche nicht mobil sind, das einfache Erreichen der Arbeitsstätten und vor allem der Berufsschulen im Kreis Calw.

Dies wiederum trägt zum langfristigen Erhalt unserer Berufsschulen Calw und Nagold bei. Daher sind wir froh, dass mit der Hessebahn ein deutlicher Vorteil für das gesamte Handwerk im Landkreis Calw entsteht.

«



Uli Schaible
Vermessungstechniker

» Ich freue mich sehr für den Landkreis Calw, da die HHB einen großen Fortschritt für die Infrastruktur und Mobilität bedeutet. Besonders der ökologische Hintergrund liegt mir als Hobby-Imker am Herzen.

«

Überblick über die Baumaßnahmen

 erfolgreich abgeschlossen

 laufend

 Baubeginn in Kürze



Übernetzung

Die Übernetzung im östlichen Voreinschnitt des Tunnels Forst wurde erfolgreich abgeschlossen. Sie dient dazu, die vorhandene Natursteinmauer vor dem Einsturz zu schützen und somit den Streckenabschnitt für die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs zu sichern.



Mauerwerk

Auf der gegenüberliegenden Seite der Übernetzung im östlichen Voreinschnitt des Tunnels Forst wurden Teile des maroden Mauerwerks durch neue Sandsteine ausgetauscht. Teilweise wurden Löcher und marode Steine mit Naturstein oder Klinker frisch ausgemauert.



Neubautunnel

Der Neubau des 498 Meter langen Tunnels zwischen Ostelsheim und Weil der Stadt wurde mit dem Spatenstich am 21. September 2020 eingeläutet.



Brückenneubau

→ **B 295, Calw-Heumaden** In Calw sieht man deutliche Fortschritte. Nachdem in den vergangenen zwei Jahren die beiden Widerlager errichtet wurden, wird derzeit die Brücke aus insgesamt 15 Einzelteilen vormontiert.



→ **Bahnhofstraße, Ostelsheim** Mittlerweile wächst das Bauwerk in die Höhe. Die Herstellung der beiden Fundamente ist bereits erfolgt und das westliche Widerlager betoniert. Die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich im Januar 2021.



→ **Südfumfahung, Weil der Stadt** Die Herstellung der Pfähle auf den vier Achsen ist abgeschlossen. Derzeit werden die Widerlager und Pfahlkopfbalken betoniert. Die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich im Juli 2021.



Bestandstunnel

→ **Umbau Entwässerung in den Bestandstunneln** Das Gleisbett in den beiden Bestandstunneln wurde bis auf den Felshorizont abgegraben. Anschließend wurden neue Entwässerungsrinnen gesetzt. Man sanierte die bestehende Mittenentwässerung und schloss die seitlichen Gewölbedrainagen an. Zum Abschluss wurde die Dicht- und Schottertragschicht eingebaut.

Im Tunnel Forst wurde zudem die gemeindeeigene Brauchwasserleitung zum Pumpenhaus durch eine neue Leitung ersetzt.



Sanierungen der Brücken

→ **Calw** Im Rahmen der Realisierung der Hermann-Hesse-Bahn wurde auch der in die Jahre gekommene Stahlüberbau der Brücke über den Welzbergweg saniert und deren Widerlager auf Vordermann gebracht. Am 7. Mai 2020 wurde – wie oben zu sehen – der Stahlüberbau aus seiner Position gehoben und abtransportiert.

→ **Althengstett** Auch in Althengstett stehen derzeit Sanierungsarbeiten an drei Eisenbahnüberführungen an, die über die Eugen-Zeyher-Straße, den Starenweg und den Tälesbach führen. Die beiden Stahlbrücken wurden ausgehoben und mit Walnusschalen-splittern abgestrahlt. Zudem wurde Korrosionsschutz aufgebracht, grundiert und es wurden diverse Stahlteile ausgetauscht.

→ 2021

→ **Gottlieb-Braun-Straße in Althengstett** Aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens (insbesondere Fußgänger und Radfahrer) kann im Bereich der Eisenbahnüberführung der sichere Verkehrsablauf nicht mehr gewährleistet werden. Die Gemeinde Althengstett als Straßenbaulastträger forderte die Aufweitung des Bauwerks, um einen besseren Verkehrsfluss zu ermöglichen und die Verkehrssicherheit wieder zu gewährleisten. Daher wird die bestehende Brücke abgebrochen und durch eine neues, breiteres Bauwerk ersetzt.

→ **Simmozheimer Weg in Ostelsheim** Die Maßnahme ist eine Mischung aus Sanierung und Neubau. Die bestehende Brücke wird saniert. Direkt daneben wird für das künftige zweite Gleis ein Neubau erfolgen.



→ **Sanierung Brücken in Weil der Stadt und Calw** Im Jahr 2021 werden weitere Brückenbauwerke saniert. So werden die Naturstein-Gewölbe über den Talackerbach und über einen Feldweg in Weil der Stadt sowie über die alte B 295 in Calw-Heumaden saniert. Zusätzlich steht die Sanierung der Spannbetonbrücke über die Grabenstraße in Weil der Stadt an.

→ **Sanierung Durchlässe in Calw** Fußgänger- und Entwässerungsdurchlässe

→ **Sanierung Bestandstunnel Phase 2** Sanierung der Tunnelgewölbe samt Gewölbedrainagen in den Bestandstunneln

→ **Rückbau Gleise** für Baustellenverkehr

→ 2022

→ **Einbau Bahnhof Renningen** Stumpfgleis, Außenbahnsteig, Einbau von drei Weichen, Anpassungen an der Oberleitung und der Signaltechnik

→ **Bahnhof Weil der Stadt** Wiederinbetriebnahme und barrierefreie Erneuerung Hausbahnsteig

→ **Neubau Mittelbahnsteig Bahnhof Ostelsheim** Da es in Ostelsheim zukünftig zwei Gleise statt einem Gleis gibt, wird der Bahnhof Ostelsheim als Mittelbahnsteig gebaut.



→ **Neubau Haltepunkt Althengstett** Um die Anbindung für Fußgänger, Rad-, Auto- und Busverkehr optimal zu gestalten, wird der zukünftige Haltepunkt westlich des Jugendhauses errichtet.

→ **Neubau Haltepunkt Calw-Heumaden** Ebenso wie in Althengstett weicht hier die Lage des neuen Haltepunktes vom ehemaligen Haltepunkt ab. Da die Stadt Calw ein Parkhaus errichten wird, verschiebt sich die Lage nach Osten in Richtung B 295.

→ **Neubau Endbahnhof Calw ZOB** Abstellgleis, Erhöhung Treppenhaus und Aufzugsturm, Fußgängersteg über die Nagoldtalbahn (oder auch „Kulturbahn“ genannt)



→ **Bahnübergänge** Erneuerung von fünf bestehenden Bahnübergängen und Neubau eines privaten Bahnübergangs inklusive Sicherungsanlage, Lichtzeichen und Halbschranken

→ **Beginn Gleisbau**

→ **Einbau der Trennwandkonstruktion in den Bestandstunnel** Die sogenannte Kammerlösung zum Schutz der Fledermauspopulation

Bildnachweis

avmediafactory (Cover, S. 4, S. 8 links unten, S. 9 mitte rechts, S. 12, S. 14, S. 20, S. 21 rechte Seite, S. 22 rechts oben und links, S.24)

ChiroTEC (S. 9 unten links)

Landratsamt Calw (S. 6, S. 8 mitte rechts, S. 15, S. 21 linke Seite, S. 22 rechts unten)

Nicolai Stotz (S. 9 oben rechts)

Unsplash, Marc Noorman (S. 5, S. 16) und David Hellmann (S. 17)

Erscheinungsjahr

2020

Impressum

Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn
c/o Landratsamt Calw
Vogteistraße 42-46 / 75365 Calw
07051 160-276
Hermann-Hesse-Bahn@kreis-calw.de
www.hermann-hesse-bahn.de

Verfasser

Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn

Gestaltung

Ökimedia GmbH
Teckstraße 56 / 70190 Stuttgart
www.oekimedia.com

Druck

Druckhaus Weber GmbH
Im unteren Ried 44 / 75382 Althengstett
www.druckhaus-weber.com



»»HHB

**ziemlich
zügig.**