Reaktivierung als politisch-technische Herausforderung

Das Beispiel Hermann-Hesse-Bahn Calw–Weil der Stadt

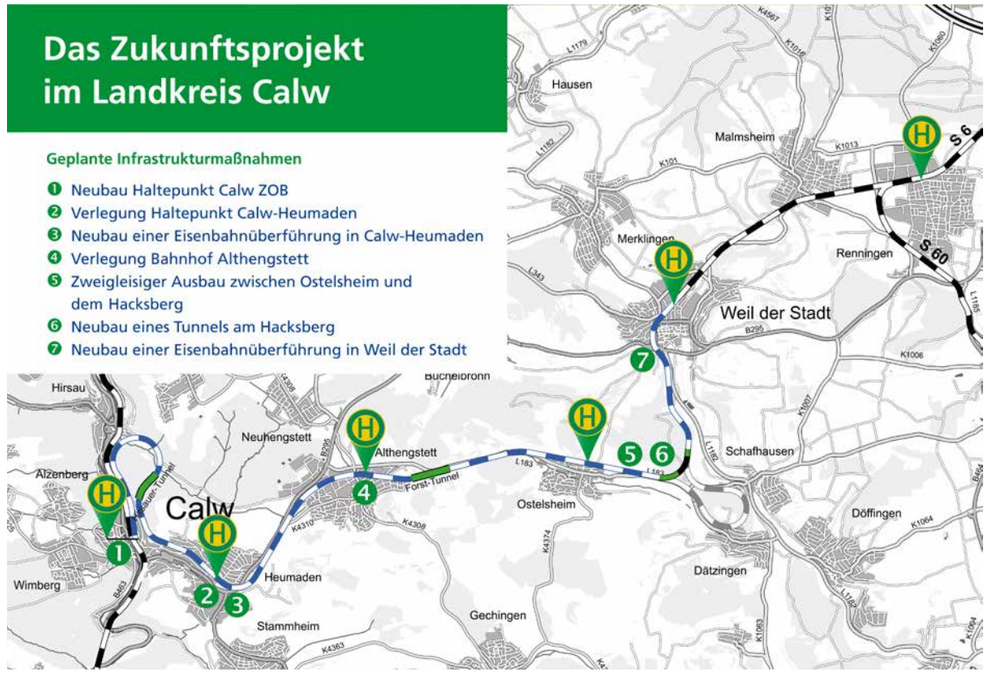
43 Jahre nach der Einstellung des Personenverkehrs und 38 Jahre nach dem Ende des Gesamtverkehrs wurde am 31. Januar 2026 die Bahnstrecke zwischen Weil der Stadt und Calw feierlich wiedereröffnet. Mit diesem Schritt setzt das Land Baden-Württemberg erneut ein deutliches Zeichen als bundesweiter Vorreiter in der Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken. Die lange Projektlaufzeit und die Kostensteigerungen zeigen aber auch, wie schwierig die rechtlichen Rahmenbedingungen für solche Projekte mittlerweile sind. So gilt die Reaktivierung der Strecke Calw–Weil der Stadt als eines der komplexesten Reaktivierungsprojekte in Deutschland.

Im Jahr 1872 war die aufwendig trassierte Strecke als letzter Teil der Württembergischen Schwarzwaldbahn von Stuttgart-Zuffenhausen kommend eröffnet worden. Während der Abschnitt von Stuttgart bis Weil der Stadt bis 1939 elektrifiziert und 1978 Teil des Stuttgarter S-Bahn-Netzes wurde, stellte die Deutsche Bundesbahn 1983 den Personenverkehr auf dem hinteren Abschnitt zwischen Calw und Weil der Stadt ein, im Frühjahr 1988 dann auch den verbliebenen Güterverkehr. Seither lag das Gleis brach und blieb sich selbst überlassen: Die Natur nahm die idyllische Strecke in Beschlag, was sich später als teures Problem erweisen sollte.

Bereits seit den 1980er-Jahren warb der Württembergische Schwarzwaldbahnverein (WSB) öffentlich vehement für die Wiederaufnahme des Personenzugverkehrs. Das führte dazu, dass 1994 der Landkreis Calw den brach liegenden Streckenabschnitt kaufte und verschiedene Studien zur Reaktivierung anstellte.

Doch erst 2015 wurde der politische Durchbruch erzielt: Eine standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung wies die Wirtschaftlichkeit eines Diesel-Pendelverkehrs zwischen Calw und Renningen mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 1,21 nach: formale Voraussetzung für die Förderfähigkeit des Projekts mit Zuschüssen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Auf dieser Basis sicherte das baden-württembergische Landesverkehrsministerium Fördermittel aus dem Landes-GVFG zu.

Damit nahm das Reaktivierungsprojekt Fahrt auf: Die detaillierte bautechnische und genehmigungsrechtliche Planung wurde gestartet und die ersten Planfeststellungsbeschlüsse (also das Baurecht) beantragt. Um schnellstmöglich mit dem Bau beginnen zu können, wurde das Gesamtprojekt in sieben Planfeststellungsabschnitte auf geteilt. Sobald ein Abschnitt Baurecht erhalten sollte, sollte dort mit dem Bau begonnen werden. Zu diesem Zeitpunkt nicht abzusehen war, dass sich die Reaktivierung der 19 Kilometer langen Bahnstrecke zu einem der komplexesten, langwierigsten und teuersten Reaktivierungsprojekte Deutschlands entwickeln sollte. Zum Projektstart rechnete man noch mit einer Inbetriebnahme der runderneuerten Strecke im Jahr 2019.



Übersicht des Streckenverlaufs und der größten Einzelmaßnahmen.

KARTE: ZWECKVERBAND HERMANN-HESSE-BAHN

Grundlegende Sanierung und Ausbau

Die Wiederherstellung der Bahnstrecke, die nach dem berühmten Schriftsteller Hermann Hesse benannt wurde, kam nach 40 Jahren Brachliegen nahezu einem Neubau gleich. Sie umfasste unter anderem die grundlegende Sanierung der beiden Bestandstunnels, der Eisenbahnüberführungen und Bahndämme und die Streckenentwässerung sowie den Neuaufbau des Gleiskörpers.

Für das Betriebskonzept waren zwei aufwendige Neubaumaßnahmen erforderlich: Zum einen wurde bei Ostelsheim eine 820 Meter lange Neutrassierung mit einem 498 Meter langen Neubautunnel gebaut. Dadurch werden rund drei Kilometer alte Strecke und vier Minuten Fahrzeit eingespart. Zum zweiten wurde für fliegende Kreuzungen bei Ostelsheim die Strecke auf 1,8 Kilometern zweigleisig ausgebaut. Beide Maßnahmen waren, zusammen mit einer Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h, Voraussetzung für einen Halbstundentakt zwischen Renningen und Calw mit nur zwei Zuggarnituren.

Das Investitionsprogramm umfasste zudem den Neubau von sechs Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 Zentimetern und einer Nutzlänge von 60 Metern: in Calw, Heumaden, Althengstett und Ostelsheim sowie im DB-Bahnhof Weil der Stadt am ziemlich abseits gelegenen Bestandgleis 141 und im DB-Bahnhof Renningen, dort zuzüglich Neubau eines noch abseitiger gelegenen Stumpfgleises, weil an den vorhandenen Gleisen keine Kapazitäten für endende und wendende Züge waren.

In Calw wurde der Endhaltepunkt 11 Meter oberhalb des vorhandenen DB-Haltepunkts an der Nagoldtalbahn erreichtet, angebunden über einen spektakulären Steg und Aufzugs-/Treppenturm. Der alte Bahnhof Calw, zwei Kilometer südlich der Stadt gelegen, wird nicht erreicht: Dort trafen sich einst die mit starkem Gefälle kommende Strecke von Weil der Stadt und die Nagoldtalbahn Pforzheim–Nagold. 1989 wurde für die Nagoldtalbahn der heutige, stadtnahe Haltepunkt errichtet und der Bahnhof Calw aufgelassen. Eine Durchbindung der Hermann-Hesse-Bahn zum alten Bahnhof Calw und Einführung in die Nagoldtalbahn hätte im regulären Verkehr kaum zusätzlichen (Fahrgast-)Nutzen gestiftet, jedoch noch einmal einen Millionenbetrag gekos-

In Calw-Heumaden errichteten die Stadtwerke Calw ein mächtiges Park+Ride-Parkhaus, hier rechts neben der Bahn.

Bei Ostelsheim wurde ein zweigleisiger Abschnitt gebaut, wo die Züge ohne anzuhalten sich begegnen können.

Der neugebaute Bahnsteig der HHB in Calw liegt oberhalb des vorhandenen DB-Haltepunkts der Nagoldtalbahn und ist über einen spektakulären Steg und Aufzugs-/Treppenturm an die Stadt angebunden.

BILDER: FRANK VON MEISSNER, LIGHTWORKART.DE

Einbau der massiven Stahlbeton-Module, die zusammengefügt eine Trennwand in den Fledermaustunnels bilden. Rechts von der Trennwand ist die Kammer, in der die Fledermäuse geschützt leben sollen.

tet. Nach der Logik eines möglichst guten Nutzen-Kosten-Verhältnisses musste auf diese Anbindung der Hermann-Hesse-Bahn an die Nagoldtalbahn verzichtet werden.

Vorhabensträger für das Projekt ist seit 2016 der vom Landkreis Calw (50 Prozent) mit den Anliegerkommunen Calw, Althengstett und Ostelsheim (zusammen 50 Prozent gemeinsam getragene Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn.

Herausforderung Artenschutz

Bundesweit Berühmtheit erlangte die Hermann-Hesse-Bahn durch den herausfordernden Artenschutz. Dazu zählt vor allem die fledermausgerechte Ertüchtigung der beiden Bestandstunnel mittels einer massiven Stahlbeton-Trennwand, die die ursprünglich zweigleisig trassierten Tunnels aufteilt in einen Eisenbahnbereich (circa drei Viertel des Tunnelquerschnitts) und eine vom Zugverkehr abgetrennte Fledermauskammer (circa ein Viertel des Tunnels). Um die Fledermäuse daran zu hindern, in den Eisenbahnbereich zu fliegen, wurden vor die Tunnelportale circa 80 Meter lange „Einhausungen" gebaut, an deren Eingang die Fledermäuse mittels Ultraschalltechnik und Licht am Weiterfliegen gehindert werden.

Darüber hinaus wurden vom Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständiger Baurechtsbehörde umfangreiche weitere artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in die Natur auferlegt, unter anderem mit Anlage mehrerer neuer Biotope und Habitate (zum Beispiel mehrere Fledermaushöhlen und -stollen sowie Streuobstwiesen über 25 Jahre), Bau von zwei Fledermaustürmen, Sicherung von Fledermaus-Wochenstuben in Dächern, Kirchtürmen und Trafohäuschen über 25 Jahre oder Installieren von über 1.000 Nistkästen.

Die außergerichtliche Einigung mit dem Naturschutzbund, der 2016 gegen die Reaktivierung klagte, die Ausplanung der Fledermaustrennwand und das abschließende Planfeststellungsverfahren zogen sich von 2016 bis 2025 hin. (Siehe auch Interview auf der rechten Seite.)

Wirtschaftlichkeitsrechnung und Finanzierung

Angesichts der seit 2014 eingetretenen Kostensteigerungen musste der Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn 2025 die standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2014 noch einmal neu berechnen lassen. Mit der neuen Berechnungsmethodik „2016+" (die unter anderem Umwelteffekte deutlich stärker betrachtet) hat sich das positive Nutzen-Kosten-Verhältnis bestätigt.

Prognostiziert werden täglich rund 3.000 Fahrgäste und im Saldo – also unter Berücksichtigung der CO_2-Emissionen aus den Baumaßnahmen – eine jährliche Einsparung von 300 Tonnen CO_2. Im Einzelnen sieht die Klimabilanz wie folgt aus:

- Die Bewertung geht von einer Einsparung von täglich 14.579 Personenkilometern im motorisierten Individualverkehr (MIV) aus.
- Beim Fahrzeugbetrieb werden im MIV 427 Tonnen CO_2 pro Jahr eingespart; im ÖPNV entstehen durch die Ausweitung des Bahnbetriebs netto (nur) 22 tonnen CO_2 zusätzlich, da die batterieelektrischen Züge mit Ökostrom betrieben werden.
- Bei der Fahrzeugherstellung ergibt sich durch die wegfallenden Busse eine weitere Einsparung von 270 Tonnen CO_2 pro Jahr.
- Dem gegenüber stehen die Emissionen aus der Infrastrukturerstellung (Bauarbeiten an der Hermann-Hesse-Bahn, unter anderem durch die massive Fledermaustrennwand und den Neubautunnel): Die Baumaßnahmen verursachen zusammen jährlich – annualisiert – 381 Tonnen CO_2.
- Saldiert ergibt sich damit eine jährliche Nettoeinsparung von 294 Tonnen CO_2.

Neben Fahrgast- und Klimanutzen sprechen weitere Faktoren für die Reaktivierung: Im Bereich Betriebskosten ergibt sich durch die Ablösung umfangreicher Busbetriebsleistungen ein jährliches Einsparungspotenzial von rund 887.000 Euro. Unfallfolgekosten sinken durch Einsparung des MIV saldiert um 248.000 Euro pro Jahr. Der Teilindikator „Daseinsvorsorge/raumordnerische Aspekte" trägt mit 26,7 Nutzwertpunkten maßgeblich zur positiven Gesamtbewertung bei.

Das Gesamtergebnis der 2025 neu gerechneten standardisierten Bewertung: Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt 1,17 – die Fördervoraussetzungen sind damit erfüllt.

Gefördert werden die Investitionskosten in Höhe von circa 200 Millionen Euro aus dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) zu 90 Prozent, hinzu kommen circa 5 Prozent Kofinanzierung aus dem Landes-GVFG durch Baden-Württemberg.

Betriebserfahrungen und Ausblick

Mit großen Volksfesten und mehreren Tausend Besucherinnen und Besuchern wurde am 31. Januar die Strecke feierlich (wieder) in Betrieb genommen.

Fortsetzung auf Seite 26

BILD: FRANK VON MEISSNER

Interview mit Landrat Helmut Riegger zur Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn

derFahrgast (dF): Herr Landrat Riegger, was war Ihr erster Eindruck, als Sie 2010 in einer Studie zu den Zukunftschancen von Landkreisen Ihren Landkreis Calw auf Platz 237 von 400 gesehen haben?

Landrat Riegger (LR): Mir war klar: Unser ländlich geprägter Landkreis Calw muss als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiver gemacht werden. Dazu zählt eine leistungsfähige Infrastruktur wie Breitband und eine gute Verkehrsanbindung – und diese auch abseits des Straßenverkehrs, der trotz ausgebauter Straßen immer öfter an seine Grenzen stößt. Darum habe ich mich für die Nutzung der brachliegenden Bahnstrecke stark gemacht.

dF: Weswegen haben Sie sich für die Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahnstrecke zwischen Calw und Weil der Stadt entschieden – worin liegen die Vorteile?

LR: Mit der Hermann-Hesse-Bahn erhalten wir eine gute, qualifizierte, attraktive ÖPNV-Anbindung an die Metropolregion Stuttgart und zu den Arbeitsplätzen im Raum Sindelfingen/ Böblingen. Eine gute ÖPNV-Anbindung ist wichtig für unsere Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch für unsere heimische Wirtschaft im Kampf um Arbeitskräfte, die immer öfter nicht mehr bereit sind, mit dem Auto zu pendeln und für die der Bus keine ausreichend attraktive Alternative ist. Mit der Bahn stärken und unterstützen wir auch den Tourismus im Nordschwarzwald. Die positiven Effekte spüren wir bereits jetzt.

dF: Würden Sie diese Bahnstrecken-Reaktivierung mit dem Wissen von heute noch einmal angehen?

LR: Die Umsetzung war zweifellos mit Herausforderungen verbunden und hat uns über 15 Jahre sehr gefordert. Dennoch würden wir die Reaktivierung jederzeit erneut vornehmen, da sie einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Weiterentwicklung und Zukunftsfähigkeit der Infrastruktur im Landkreis leistet. Gerade die zunehmende Akzeptanz und Nutzung der Bahn bestätigt, dass es die richtige Entscheidung war!

dF: Das Projekt hat sich, Sie erwähnten es, massiv verzögert und verteuert. Woran lag das?

LR: Am zeitaufwendigsten waren nicht die Bauarbeiten, sondern die artenschutztechnischen Planungs- und die baurechtlichen Genehmigungsverfahren. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat uns die letzten wichtigen Planfeststellungsbeschlüsse erst im April bzw. August 2025 erteilt. Solch lange Verfahrensdauern werfen jeden Zeitplan über den Haufen. Allein die Verzögerungen des Planrechts haben uns beim Bauen einige Millionen gekostet. Umfangreich und entsprechend teuer fielen außerdem die auferlegten artenschutzrechtlichen Maßnahmen und die zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen zur Stärkung der Populationen aus. Aus ökologischer Sicht sind das hervorragende Projekte, die das Artenschutzteam bei unserem Hesse-Bahn-Zweckverband mit großem Engagement umgesetzt hat und für die kommenden 25 Jahre pflegen wird. Aber meiner Meinung nach sind das Maßnahmen, die nicht zulasten und auf Kosten des Verkehrsprojekts finanziert werden müssen. Hier brauchen wir künftig unbedingt andere Finanzierungsmechanismen.

dF: Was hat Sie in diesem Projekt am meisten überrascht – die Baukosten, die Tunneltechnik oder das nächtliche Leben der Fledermäuse?

LR: Das Projekt war genauso voller Überraschungen wie die Erkenntnisse über das Leben und das Überwintern unserer Fledermäuse.

dF: Was sind die Lehren aus diesem Projekt?

LR: Die wichtigste Lehre für Gesetz- und Verordnungsgeber lautet: Es bedarf dringend einer Verschlankung der Vorschriften und Prozesse. Genehmigungsverfahren müssen eine maximale Laufzeit haben, nach einem gewissen Zeitablauf muss die Genehmigungsfiktion gelten. Ferner muss der Umfang der Auflagen aus Umwelt- und Artenschutz auf den Prüfstand. Sonst lassen sich irgendwann Verkehrsinfrastrukturprojekte nicht mehr realisieren, weil alles zu kompliziert und langwierig wird. Wir brauchen aber neue und erneuerte Verkehrsinfrastruktur jetzt, und nicht erst in 15 Jahren!

dF: Ihre Empfehlung für künftige Eisenbahnprojekte an andere Vorhabensträger?

LR: Erstens: Mit einer schlagkräftigen Organisation antreten. Die planerischen und planungsrechtlichen Verfahren sind sehr herausfordernd, auch die Bauarbeiten in einem von knappen Baukapazitäten geprägten Eisenbahnmarkt fordern eine sehr straffe Organisation und Bauleitung. Nicht zu vergessen die Zuschussverfahren, die sehr komplex und anforderungsvoll – und in unserem Fall immer noch nicht abgeschlossen – sind; das heißt, wir warten immer noch auf die Auszahlung der GVFG-Finanzzuschüsse. Zweitens: Mit Mut und Beharrlichkeit an das Projekt herangehen und es durchziehen. Genau das hat uns letztlich zum Erfolg geführt.

dF: Wie sind die Betriebserfahrungen mit der „neuen" Strecke?

LR: Schon am ersten Betriebstag hatten wir sehr volle Züge. Die Fahrten sind generell gut ausgelastet: Wir sind zufrieden. Und unsere Fahrgäste auch. Der Betrieb läuft zuverlässig, die Fahrgäste loben die höhere Pünktlichkeit im Vergleich zum staugeplagten Bus und den höheren Komfort im Vergleich zum Bus.

Das Gespräch führte Frank von Meißner

Landrat Helmut Riegger (1. von links) mit Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (3. von links) und Vertretern des Verkehrsministeriums sowie des Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn; der Minister unterstrich sein Interesse am Projekt, indem er bei den Abnahmefahrten zwei Wochen vor der offiziellen Eröffnung selber mitfuhr.

BILD: LIGHTWORKART.DE

Am 1. Februar wurde zunächst eine eingeschränkte Betriebsstufe 1 umgesetzt: Angeboten wurde ein stündlicher Pendelverkehr zwischen 5:30 Uhr und 19:00 Uhr. Grund für den eingeschränkten Takt sind Auflagen zu einer Langsamfahrt mit nur 30 km/h im Bereich der Fledermäuse, bis das Regierungspräsidium Karlsruhe eine Bericht zur Installation der Fledermausschutztechnik anerkannt hat. Durch diese Langsamfahrt konnte der Zielfahrplan nicht gefahren werden. Für Restarbeiten an der Strecke in Nachtsperrpausen endete in den ersten zwei Monaten der Betrieb bereits um 18:30 Uhr.

Bereits am ersten Betriebstag – Sonntag, 1. Februar – nutzten rund 3.400 Fahrgäste die neue Schienenverbindung, obwohl noch nicht einmal Freifahrt angeboten wurde. Im Februar wurden trotz des eingeschränkten Fahrplans und Busparallelverkehrs über 25.000 Fahrgäste gezählt.

Ab Frühsommer, nach Aufhebung der Langsamfahrt, soll der Zielfahrplan mit Halbstundentakt gefahren werden. Nach Anschluss des neu gebauten Stumpfgleises im DB-Bahnhof Renningen an das DB-Stellwerk sollen die Züge dann auch bis/ab Renningen durchfahren – allerdings nicht in der Berufsverkehrszeit: Dort belegt die zwischenzeitlich vom S-Bahn-Aufgabenträger VRS eingerichtete Express-S-Bahn S 62 die Trassen nach Renningen.

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen fährt die SWEG in Kooperation mit der DB Regio (das Zugpersonal kommt von der DB). Zum Einsatz kommen landeseigene, batterieelektrische Züge vom Typ SIEMENS Mireo plus B, die zwischen Weil der Stadt und Renningen unter Fahrdraht geladen werden. Dadurch, dass sie auf der steigungsreichen Hermann-Hesse-Bahn mit über 150 Metern Höhenniveauunterschied beim Bremsen Strom rekuperieren, sparen sie gegenüber konventionellen Dieselzügen bis zu 70 Prozent Energie ein.

FRANK VON MEISSNER

GESCHÄFTSFÜHRER
ZWECKVERBAND HERMANN-HESSE-BAHN

WEBLINKS

Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn: www.hermann-hesse-bahn.de
Württembergische Schwarzwaldbahn Calw–Weil der Stadt e. V. (WSB): https://wsb-calw.de
Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn (BAUS): https://unsere-schwarzwaldbahn.de

Die Feiern zur Wiederinbetriebahne der HHB (hier in Althengstett, wo eine Bus-Bahn-Verknüpfung neu gebaut wurde) zogen am 31. Januar 2026 Massen von Menschen an.

BILD: LIGHTWORKART.DE

Planrecht und Artenschutz: Bahnprojekte müssen einfacher werden

Ein Kommentar von Frank von Meißner

Die Hermann-Hesse-Bahn fährt und ist ein voller Erfolg. Der Weg bis zur Inbetriebnahme war aber steinig und langwierig. Diesmal waren es nicht Bürgerinitiativen, die das Projekt verzögerten.

Nein, Probleme machte vor allem der behördliche Artenschutz: Steinkrebse, die sich in einem Bahnentwässerungsgraben angesiedelt hatten, und Fledermäuse, die in den Bestandstunnels der alten Strecke überwinterten, wurden zu schier unüberwindlichen Herausforderungen.

Zwischen 2016 und 2019 wurde zwar außergerichtlich um eine Lösung für Eisenbahnbetrieb und Fledermausschutz gerungen und eine solche schließlich gefunden: Die Fledermausertüchtigung durch eine Trennwand, mit der die Tunnels in einen Eisenbahnbereich und einen abgeschlossenen Fledermausbereich aufgeteilt werden, klang außergewöhnlich und simpel.

Doch der Teufel steckte im Detail: Das Regierungspräsidium als Planfeststellungsbehörde verlangte als Voraussetzung für das Baurecht für die aufwendigen Fledermausertüchtigung der Tunnels zusätzlich ein umfangreiches Paket an artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen: zum Beispiel der Bau von Fledermaushöhlen und Fledermaustürmen, die Pflege von 21 Hektar Streuobstwiesen und die Sicherung von Fledermaus-Wochenstuben in Dächern, Kirchtürmen und Trafohäuschen. Diese Schutzmaßnahmen an Gebäuden mussten dabei über 25 Jahre vom Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn abgesichert werden – mit Eintrag im Grundbuch! Eine Auflage, die fast nicht zu erfüllen war und das ganze Planfeststellungsverfahren sehr in die Länge gezogen hat. Der Planfeststellungsbeschluss traf erst im August 2025 ein.

Genauso herausfordernd gestaltete sich der Umgang mit dem Lebensraum der streng geschützten Steinkrebse: Um hier überhaupt Baurecht erlangen zu können, war sogar eine EU-Ausnahmegenehmigung nötig, auf die man nicht weniger als acht Jahre warten musste.

Die Folgen für die Hermann-Hesse-Bahn? Die behördlichen Artenschutz- und Ausgleichsmaßnahmen wirkten sich massiv auf die Zeitschiene aus – und auf die Kosten: Mit 85 Millionen Euro wurde fast nahezu die Hälfte der Gesamtinvestitionen für die auferlegten Artenschutzmaßnahmen verwendet. Ein Betrag, der der Bevölkerung kaum verständlich gemacht werden kann – wenn doch gleichzeitig vor Ort aufgrund der klammen Kassen zum Beispiel für die Sanierung von Schulen und Kindergärten das Geld fehlt oder wenn Schülerbeförderungszuschüsse zusammengestrichen werden müssen.

Die Hermann-Hesse-Bahn zeigt: Wir brauchen eine drastische Beschleunigung und Vereinfachung der Planfeststellungverfahren und der artenschutzrechtlichen Auflagen. Über 15 Jahre Projektlaufzeit und knapp 200 Millionen Euro Investitionen für die Reaktivierung von 19 Kilometern Eisenbahn sind zu lang und zu viel. Solche Rahmenbedingungen gefährden weitere Bahnreaktivierungsprojekte: Die brauchen wir aber für den Klimaschutz und die Verkehrswende dringend und zügig! Wir sollten dabei nicht vergessen: Klimaschutz dient auch dem Artenschutz.

Drei Vergleichsbilder „Einst und Jetzt“ (von oben nach unten):
Vor Beginn der Bauarbeiten war die Strecke – hier im Einschnitt bei Calw-Heumaden mit seinen streng geschützten Steinkrebsen – in sehr naturbelassenen Zustand.
Zwei Monate vor Beginn der Probefahrten sah es Sanierungsabschnitt „im Hau“ bei Calw-Heumaden noch so aus. Rechts sieht man die Steinkrebs-gerechte Sanierung der Stützwand mittels Drahtgeflecht und Rückverankerung, links die klassische Sanierung mittels Spritzbeton.
Ein Triebwagen auf dem Weg nach Calw passiert den tief eingezogenen Einschnitt, März 2026.

BILDER: ZWECKVERBAND HERMANN-HESSE-BAHN, FRANK VON MEISSNER