

Baustellen-Besuch im Kreis Calw

Und plötzlich geht bei der Hesse-Bahn alles fast „wie im Zeitraffer“

Ralf Klormann 16.11.2025 - 11:00 Uhr

Die letzten Arbeiten an der Strecke der Hesse-Bahn laufen. Nach mühevollen, schwierigen Jahren wirkt der Endspurt beinahe schon zu reibungslos. Ein Besuch auf der Baustelle.

Die Sonne scheint, die Baumaschinen brummen. Es ist eigentlich zu warm für einen Tag im November. Den Arbeitern im Hau, dem tiefen Einschnitt der Hesse-Bahn zwischen Heumaden und der Kaserne des Kommandos Spezialkräfte, kommt das entgegen. Denn es gilt noch Gleise zu verlegen.

„Die letzten 1,5 Kilometer“, sagt Frank von Meißner. Der Geschäftsführer des Zweckverbands Hermann-Hesse-Bahn lächelt, er wirkt zufrieden. Und erleichtert.

Zusammen mit allen anderen Verantwortlichen hat von Meißner eine lange Hängepartie hinter sich. Rund acht Jahre hatte die EU-Ausnahmegenehmigung auf sich warten lassen, die es erlaubt, trotz der stark gefährdeten Steinkrebse im Hau zu bauen. Erst Ende April war die Erlaubnis eingetroffen.

Und sogar erst Ende August hatte das Regierungspräsidium Karlsruhe die Genehmigung für die Trennwandkonstruktionen in den beiden Bestandstunnel bei Hirsau und Althengstett erteilt. Ohne diese, die dem Schutz von Fledermäusen dienen, hätte der Zug nie Fahrt aufnehmen dürfen.

Jahre der Planung, des Bauens, des Ringens darum, bauen zu dürfen. Nun, zum Ende hin, scheint alles plötzlich Schlag auf Schlag zu gehen.

„Spätestens in der ersten Dezemberwoche liegen die Schienen“, freut sich von Meißner. Dann komme die Stopfmaschine, die den Schotter dazwischen verdichtet.

Läuft alles nach Plan, soll das Mitte Dezember geschehen. Und am 19. Dezember alles fertig sein. Ein vorzeitiges Weihnachtsgeschenk, meint der Geschäftsführer. Momentan sieht es danach aus – denn die Arbeiten liegen sogar vor dem Zeitplan.

Im Hau klafft die letzte Lücke, die nun Stück für Stück geschlossen wird. Gleisstücke und Schwellen liegen bereit, warten nur darauf, verlegt zu werden. Die Entwässerungsgräben rechts und links der Bahnstrecke sind noch nicht fertig. Aber die Stützmauern sind im Grunde saniert.

Spritzbeton schützt die zur Kaserne geneigten Hänge. Die Mauer auf der anderen Seite schützt ein Stahlnetz – weil sich dort Kalktuffquellen befinden; Quellen, die durch kalkhaltiges Grundwasser gespeist werden. Sensible Biotope, die bewahrt werden müssen.

Diese Quellen, erzählt der Geschäftsführer am Rande, seien übrigens mit der Grund, warum die ursprünglichen Erbauer der Strecke im Hau nicht noch einen Tunnel gegraben hätten. Unsicherer Baugrund. Daher sei schließlich der Einschnitt ausgehoben worden. Angesichts der schier unvorstellbar großen Erdmassen, die dafür bewegt wurden, kaum eine kleinere Leistung.

Hier im Hau findet sich auch noch eine historische Besonderheit, die aus Denkmalschutzgründen erhalten bleiben musste – oder durfte, wie Eisenbahn-Nostalgiker vielleicht sagen würden: ein jahrzehntealter Telegrafmast, der bis zur Einstellung des Bahnbetriebs in den 1980er-Jahren als Teil der Fernsprechleitung diente.

Ganz neu sind dagegen die Lichtzeichen und Schranken, die an den sechs Bahnübergängen der Strecke noch zu montieren sind – also in Weil der Stadt, im Wald zwischen Weil der Stadt und Schafhausen, zwischen Ostelsheim und Althengstett, in Althengstett, beim Hau und in Heumaden (ein Fußgängerüberweg).

Die Fundamente stehen bereits, die Schalhäuschen ebenfalls. Im Grunde heißt es hier nur noch einsetzen, verkabeln, in Betrieb nehmen, fertig.

Gut zwei Kilometer Luftlinie entfernt, nahe des nächsten Bahnübergangs in Althengstett, geht es unterdessen nicht weniger geschäftig zu. Hier, beim Tunnel Forst, steht ebenfalls eine der letzten großen Baumaßnahmen kurz vor ihrem Abschluss: eine 80 Meter lange Einhausung, gewissermaßen ein Tunnel, der aus dem eigentlichen Tunnel herausragt. Auch das [zum Schutz der Fledermäuse](#).

Die ersten 40 Meter werden am Ende komplett aus Stahlbeton bestehen, der Rest aus einer Art Stahlkäfig; luft- und schalldurchlässig, aber dicht genug, um keine Fledermaus durchzulassen.

Denn ganz vorne findet die Vergrämungstechnik ihren Platz. Ultraschallwellen, die die geflügelten Säugetiere davon abhalten, in die Einhausungen zu fliegen. Eine Daueraufgabe, auch während des Betriebes. Denn jeder Tunnel muss gemäß den Vorgaben fledermausfrei sein und bleiben.

Der Tunnelausgang Richtung Althengstett ist der letzte von vier, an dem die Arbeiten an den Einhausungen begonnen wurden. Anfang oder Mitte Dezember rechnet von Meißner damit, auch hier alles erledigt zu haben. „Unsere Auftragnehmer geben echt alles“, sagt der Geschäftsführer. Je näher das Ende heranrücke, desto eher scheine alles „wie im Zeitraffer“ zu geschehen.

Die Trennwände in den Tunneln von Althengstett und Hirsau, die als „Tunnel-im-Tunnel-Lösung“ bekannt wurden, sind bereits seit Oktober fertig. „Das war ein ganz wichtiger Meilenstein“, unterstreicht von Meißner.

Der Grund: Das Bundesnaturschutzgesetz verbietet es, wildlebende Tiere streng geschützter Arten in Fortpflanzungs- und Überwinterungszeiten erheblich zu stören. Die mögliche Bauzeit ist daher von Mai bis September jedes Jahres begrenzt. Hätte es länger gedauert, hätte der Baustopp gedroht – bis Mai 2026.

Nun kann die Strecke dagegen in ziemlich genau elf Wochen offiziell in Betrieb gehen. Am Samstag, 31. Januar, [soll die Hesse-Bahn erstmals Passagiere befördern.](#)

Fahren wird sie jedoch bereits zuvor. Nach dem 6. Januar, so berichtet der Zweckverbands-Geschäftsführer, seien erste Probe- und Abnahmefahrten geplant, um unter anderem die Technik der Signalanlagen zu prüfen.

Ab der dritten Januarwoche sollen die Schulungsfahrten für die Lokführer beginnen.

Natürlich immer vorausgesetzt, dass nichts mehr dazwischen kommt. An diesem sonnigen Novembertag auf der [Baustelle](#) scheint das aber auch kaum vorstellbar.