



Hermann-Hesse-Bahn

Neuer Iris-Tunnel verkürzt Fahrzeit um vier Minuten

Der Durchstich im neuen Bahn-Tunnel bei Ostelsheim (Landkreis Calw) ist geschafft. Der 16,5 Millionen Euro teure Neubau ist ein wichtiger Teil der künftigen Hermann-Hesse-Bahn. Das vom Land Baden-Württemberg geförderte Projekt ist bislang im geplanten Zeitrahmen und ohne Zwischenfälle verlaufen. Im August soll der Tunnel fertig sein.

Von Elke Rutschmann

OSTELSHEIM. Es war ein mühsamer Prozess. Bei jeder Sprengung kam der Bautrupps rund zwei Meter voran. Bei der aus Österreich stammenden Tunnelbaumethode haben die Mineure in den vergangenen sieben Monaten mit Baggern und Sprengvortrieb 35 000 Kubikmeter Erde aus dem Hacksberg geschafft. 13 000 Kubikmeter Beton wurden verbaut und 1 500 Tonnen Betonstahl.

Zweigleisiger Ausbau zwischen Ostelsheim und dem Hacksberg

Der 16,5 Millionen Euro teure Iris-Tunnel in Ostelsheim ist ein wichtiger Teil der künftigen Hermann-Hesse-Bahn. Sie soll ab 2023 die von

vielen Pendlern herbeigesehnte schnelle Zug- und S-Bahn-Verbindung zwischen den Regionen Calw und der Landeshauptstadt schaffen. Von Renningen aus haben die Fahrgäste Umsteigemöglichkeiten nach Stuttgart mit der S6 sowie mit der S60 nach Böblingen/Sindelfingen. Der erste Spatenstich für den Tunnel erfolgte am 21. September 2021. Im Juli wurde der Tunnel in Ostelsheim, der nach der Tunnelpatin Iris Riegger, der Ehefrau des Calwer Landrats Helmut Riegger (CDU) benannt ist, angestochen. Der Sprengstoffvortrieb startete am 12. August 2021. Das Land fördert das Einzelprojekt mit zwölf Millionen Euro.

Nach knapp sieben Monaten erfolgte am 8. März der Durchstich. 498 Meter ist die Röhre lang. Die beidseitig anschließenden Portalbereiche werden in offener Bauweise verrichtet.

Der Tunnel ist Teil der 1,8 Kilometer langen zweigleisigen Ausbaustrecke zwischen Ostelsheim und dem Hacksberg. Die Züge der Hermann-Hesse-Bahn können sich somit auf diesem Abschnitt auf der sonst eingleisigen Strecke begegnen. Das stellt den geplanten 30-Minuten-Takt sicher.

Der Iris-Tunnel ist auch die größte Einzelmaßnahme für die Reaktivierung der ehemaligen württembergischen Schwarzwaldbahn.

Durch ihn kann die Strecke durch die sogenannte Hacksbergschleife zwischen Ostelsheim und dem Hacksberg mit über drei Kilometern abgekürzt werden. Damit verringert sich auch die Fahrzeit der Hermann-Hesse-Bahn zwischen Calw und Weil der Stadt um vier Minuten.

Landrat: Bahn macht den Umstieg vom Auto zu ÖPNV attraktiver

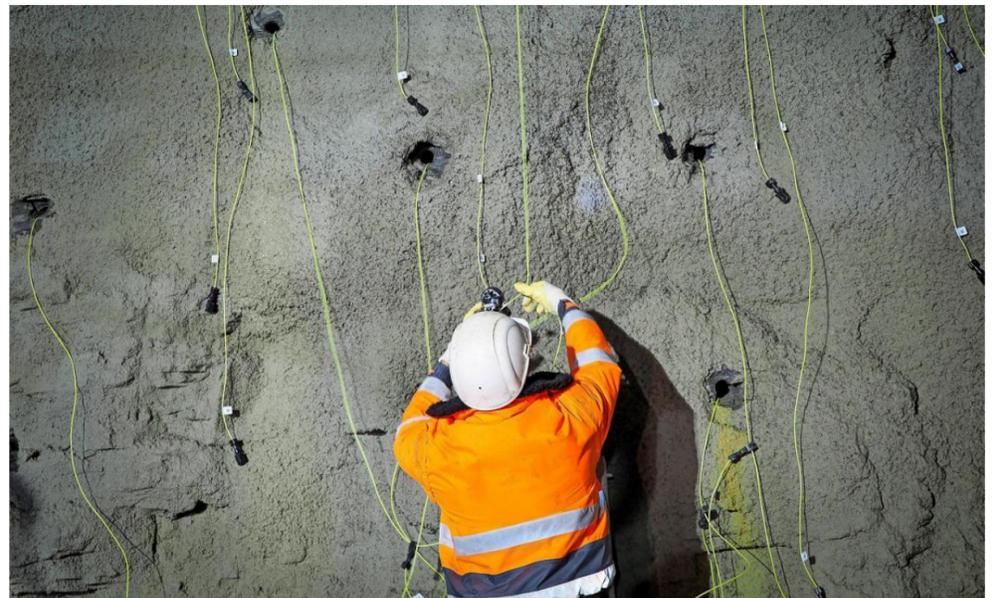
Bereits seit drei Jahren wird an verschiedenen Stellen entlang der Trasse gearbeitet und die Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn vorbereitet. So wurden unter anderem in Calw und Weil der Stadt zwei neue Eisenbahnüberführungen gebaut. In den beiden Bestands-tunneln Hirsau und Forst haben 2020 die Sanierungsarbeiten begonnen.

„Die Hermann-Hesse-Bahn ist ein großer Fortschritt in der nachhaltigen Mobilität im Landkreis Calw. Sie verbessert die ÖPNV-Anbindung aus Calw in den Großraum Stuttgart“, sagt der Calwer Landrat Riegger. Das mache den Umstieg vom Auto auf die Bahn für Pendler künftig attraktiver. Im Individualverkehr liegen die erwarteten Kohlenstoffdioxid-Einsparungen bei 1150 Tonnen pro Jahr.

Bis August soll der Iris-Tunnel fertiggestellt sein – ein Jahr später die gesamte Strecke.



Stück für Stück arbeiten sich die Tunnelbauer in bergmännischer Bauweise durch die Röhre, die am Ende 498 Meter lang sein wird.



Beim Sprengstoffvortrieb werden Löcher in die Wand gebohrt, um die Sprengsätze darin zu platzieren. FOTOS: ANIMEDIAFACTORY

Das lange umstrittene Zukunftsprojekt bindet den Nordschwarzwald an die Region Stuttgart an

Hermann-Hesse-Bahn geht Ende 2023 in Betrieb / 60 Minuten Fahrzeit von Calw in die Landeshauptstadt

CALW.1872 als Württembergische Schwarzwaldbahn eröffnet, brachte die vom Dichter Hermann Hesse geschätzte und später nach ihm benannte Bahn über ein Jahrhundert Stuttgarter in den Schwarzwald oder Calwer in die Schwaben-Metropole. Zunächst dampfend, ab 1953 mit Diesel betriebenen.

Wiederbelebung kommt 40 Jahre nach der Stilllegung

Am 27. Mai 1983 verkehrte der letzte Personenzug zwischen Weil der Stadt und Calw. Jetzt wird die stillgelegte Strecke unter Federführung des Zweckverbands Hermann-Hesse-Bahn, dem die Bahnstrecke zwi-

schen Calw und Weil der Stadt gehört, wieder reaktiviert.

Rund drei Jahre dauert das Bauvorhaben, das den Nordschwarzwald besser an die Region Stuttgart andockt. Konkret verbindet die Hermann-Hesse-Bahn ab Ende 2023 Calw mit Renningen und bietet dort Umsteigemöglichkeiten in die S6 nach Stuttgart sowie die S60 nach Böblingen/Sindelfingen. Die Fahrgäste gelangen dann in 60 Minuten von Calw in die Landeshauptstadt.

Über das vom Land geförderte 65-Millionen-Euro-Zukunftsprojekt wurde lange diskutiert: Naturschützer sorgten sich um Fledermäuse und auch die beteiligten Landkreise waren sich nicht einig.

Doch seit der Einigung auf ein Stufenkonzept sind auch die Kritiker von diesem nachhaltigen Verkehrskonzept überzeugt. Stufe eins sieht die Reaktivierung der Schienestrecke mit Endpunkt in Renningen vor. In der zweiten Stufe soll die S-Bahnlinie 6 bis Calw verlängert werden. Bis die Bahnen wieder rollen, stehen noch umfangreiche Sanierungs- und Ausbauarbeiten auf und entlang der Strecke an.

Auf der Trasse von Calw nach Weil der Stadt wird neben Schienen, Schwellen und Schotter entlang der Strecke auch die Entwässerung erneuert. Ebenfalls saniert werden Stützmauern, Brücken und die bestehenden Tunnel.

Und auch an den Bahnhöfen an der Strecke wird gearbeitet. Calw bekommt oberhalb des bestehenden Haltepunkts an der Nagoldbahn einen neuen barrierefreien Bahnhof. Saniert werden auch die Haltepunkte Calw-Heumaden, Althengstett und Ostelsheim. Der Bahnhof Renningen erhält einen neuen Bahnsteig.

2800 Fahrgäste pro Tag zum Betriebsstart erwartet

Wenn ab Ende des kommenden Jahres die Züge rollen, erwartet der Zweckverband rund 2800 Fahrgäste pro Tag auf der neuen Hermann-Hesse-Bahn. (eru)

Daten und Fakten

- Maßnahme:** Neubau Tunnel der Hermann-Hesse-Bahn in Ostelsheim
- Bauherr:** Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn mit dem Landkreis Calw, der Stadt Calw sowie die Gemeinden Althengstett und Ostelsheim
- Planung:** Dr. Spang Ingenieurgesellschaft für Bauwesen, Geologie und Umwelttechnik, Witten
- Kosten:** 16,5 Millionen Euro
- Förderung:** 12 Millionen Euro durch das Land Baden-Württemberg im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)
- Länge:** 498 Meter
- Bauzeit:** September 2020 bis August 2022

„Batteriezüge sind beispielhaft für einen klimafreundlichen Verkehr“

Die Reichweite der neuen Triebwagen von Siemens liegt bei rund 80 Kilometern

CALW. Auf der Hermann-Hesse-Bahn zwischen Renningen und Calw werden ab 2023 neuartige Batteriezüge des Typs Mireo Plus B des Herstellers Siemens Mobility fahren. Drei dieser Fahrzeuge wurden vom baden-württembergischen Verkehrsministerium bestellt.

Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) hat dies „als beispielhaft für klimafreundlichen Verkehr“ gewürdigt. Die Züge hätten den Vorteil, dass sie ohne klimaschädlichen Dieselantrieb auch auf Strecken ohne Oberleitung fahren könnten.

Nach Überzeugung des Ministers wird das Batteriezug-Modell auch von Trägern anderer stillgelegter Strecken aufmerksam verfolgt. Es sei

eine sinnvolle Alternative zu Dieselloks. Die Fahrzeuge sind mit dem ETCS Level 2 Standard ausgestattet und damit für digitale Leittechnik geeignet. Damit investiere das Land für mehr Streckenkapazitäten, größere Pünktlichkeit und den digitalen Schienenverkehr der Zukunft, so Herrmann.

Die batterie-elektrischen Fahrzeuge laden ihren Akku auf Streckenabschnitten mit Oberleitung auf. Auf der Hermann-Hesse-Bahn ist das zwischen Renningen und Weil der Stadt der Fall. Von Weil der Stadt nach Calw fahren die Züge dann mit dem Strom aus den Batterien. Im Batteriebetrieb beträgt die Reichweite rund 80 Kilometer.

Die Züge bieten jeweils Platz für 120 Personen und verfügen über einen barrierefreien Einstieg und eine barrierefreie Toilette. In speziellen Bereichen gibt es genügend Platz für Fahrräder, Rollstuhlfahrende sowie Kinderwagen. Eingesetzt werden die neuen Züge zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 und damit zum Start der Hesse-Bahn.

Siemens übernimmt auch die Wartung der Züge über deren gesamte Lebenszeit. Dafür arbeitet der Hersteller mit dem landeseigenen Verkehrsunternehmen – der Südwestdeutschen Landesverkehrs-AG (SWEG) – zusammen. Am Standort Offenburg baut die SWEG eine neue Werkstatt für Batteriezüge. (eru)

ARGE NTO: Iris Tunnel

IHR BERGBAU-SPEZIALIST

Feldhaus Bergbau GmbH & Co. KG
Niederlassung München
Bayerstrasse Str. 15
81379 München

tunnelbau@feldhaus.com
www.feldhaus.com

FELDHAUS BERGBAU

FELDHAUS BERGBAU gratuliert allen Beteiligten zum erfolgreichen Durchschlag des **IRIS Tunnels** in Ostelsheim.

Wir wünschen weiterhin unfallfreies Arbeiten.

GLÜCK AUF!