



Württembergische
Schwarzwaldbahn
Calw

Reaktivierung Calw · Weil der Stadt
Bahnprojekt Calw · Böblingen

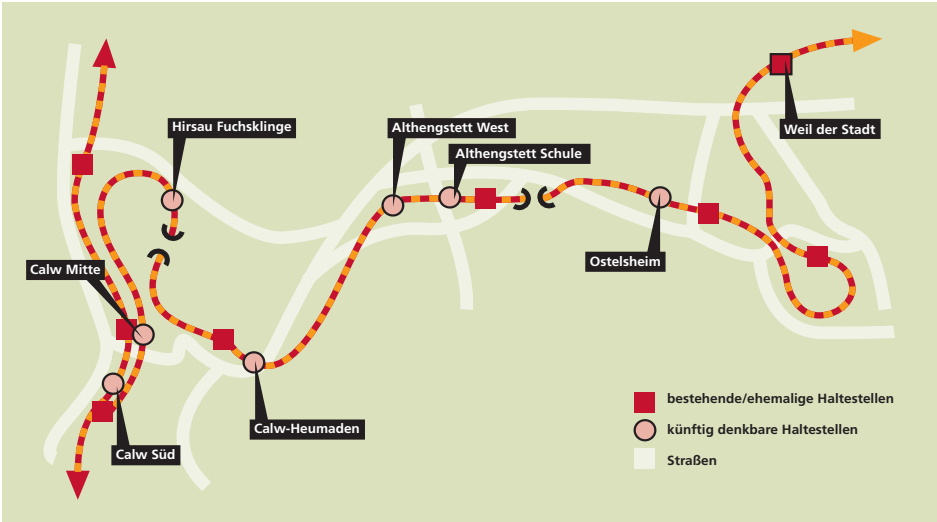
Zugkunft für Calw



20 Jahre Verein
Württembergische Schwarzwaldbahn
Calw–Weil der Stadt e.V.

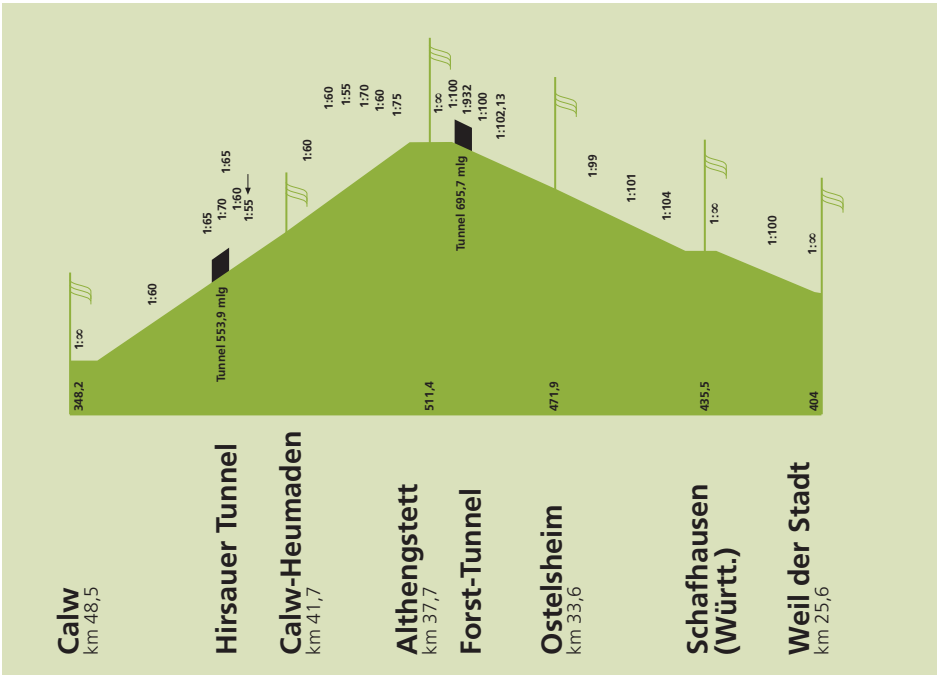
Die Schwarzwaldbahn von oben

Zur Lage



↑ Schematische Streckenkarte

↓ Höhenprofil (zeichnerisch überhöht)



Stichwort

Schwarzwaldbahn

Warum heißt die Schwarzwaldbahn so? Als sie geplant und gebaut wurde, lag das geografische Gebilde Württemberg im gleichnamigen Königreich, dessen Staatsgrenze (zum Großherzogtum Baden) zwischen Freudenstadt, Wildbad und dem Murgtal verlief. Eine Gegend, die Schwarzwald hieß, war aus württembergischer Sicht also nur diese und sonst keine. Demzufolge musste eine Bahnstrecke, welche diese Region erschließt, den Namen Schwarzwaldbahn bekommen. Etwas Nationalstolz war natürlich auch dabei. Denn Baden baute seit 1863 an seiner bekannten Badischen Schwarzwaldbahn Offenburg–Villingen. Sie wurde 1873 fertig, ein Jahr später als ihr württembergisches Gegenstück.

Die Schwarzwaldbahn im Fokus

Klima-Wandel

Deutschland im Jahre 2008: In ganz Baden-Württemberg sind, seitdem 1991 die Landesregierung in der Folge ihr „Schienenkonzept Baden-Württemberg“ vorgelegt hat, bis 1999 alle damals darin aufgeführten regionalen Bahnstrecken, die zur Erhaltung oder Wiederinbetriebnahme anstehen sollten, tatsächlich reaktiviert oder modernisiert worden. Alle? Nein, eine bis heute nicht: Calw–Weil der Stadt, der ländliche Teil von Württembergs ‚Schwarzwaldbahn‘ Calw–Stuttgart ...

Als der Verein WSB e.V. 1987 sich gründete, lächelten viele: Wenn die Bundesbahn die Strecke aufgebe, werde es doch seinen Grund haben. Heute fahren wieder schnittige, rasche Triebwagen in regionale Orte wie Rudersberg, Dettenhausen oder Münsingen. Und heute hält die Bahn auch an in einzelnen Ortsteilen, an Kleinsiedlungen oder Schulen extra, ist also so flexibel wie der Bus, dabei rationell und wirtschaftlich. Man sieht: Das politische Klima hat sich gewandelt – zu Gunsten einer sinnvollen Arbeitsteilung zwischen dem ‚Rückgrat‘ Schiene und dem ‚Zubringer‘ Bus, und das längst, bevor die Probleme des Erdklimas bekannter geworden sind.

Das macht dem Verein WSB Mut und Hoffnung zur weiteren Arbeit. Denn mit einer gewissen Beklemmung wird sich die Region Nordschwarzwald immer mehr bewusst, was der Verein schon vor vielen Jahren festgestellt hat: Calw ist der einzige Landkreissitz im Umkreis von zwei Dutzend Kilometern um Stuttgart, der keine direkte Bahnverbindung in die Landeshauptstadt besitzt – noch nicht wieder. Dass heute die Kommunen in Gestalt des Landkreises Calw die Führungsrolle bei der politischen Arbeit für die Schwarzwaldbahn übernommen haben, tut dem Verein dabei nur gut, denn nichts anderes wollte er erreichen.

Dennoch sind über 20 Jahre des Bestehens für eine Bürgerinitiative wie den Verein WSB fast unglaublich. Das hat auch mit dem „Klima“ innerhalb des Vereins zu tun, und das nun wiederum ist all die Zeit gleich geblieben: Hier ist die Gemeinschaft wichtig, das Miteinander.

Hans-Ulrich Bay, 1. Vorsitzender

H.-J. Knapfer, Schriftführer

Die Schwarzwaldbahn als Ziel

Die Region Nordschwarzwald und die Schiene

- ➡ Für Kommunen und Regionen wird heute eine Bahnverbindung als wichtiger Standortfaktor angesehen, der zur Infrastruktur dazugehört. Somit bildet eine regionale und dazu landschaftlich interessante Bahnstrecke wie die Schwarzwaldbahn ein kommunales und regionales Aushängeschild.
- ➡ Für Pendler, Freizeitverkehr und Touristen ist es wohltuend, wenn sie bequem, zuverlässig, entspannt und vor allem auf die Minute kalkulierbar ihr Ziel erreichen, ohne Rücksicht auf Wetter oder Stau.
- ➡ Öffentliche und private Einrichtungen müssen auch ohne Auto erreichbar sein. Viele Haushalte und Personen haben kein Auto oder wollen nicht immer eines benutzen. Ihr Anteil wird zunehmen.
- ➡ In der Diskussion um Klimawandel, Energieverbrauch und Schadstoffausstoß schneidet die Bahn sehr gut ab.
- ➡ Wie es bei der Straße eine Aufteilung in Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen, Kreisstraßen und Ortsstraßen gibt, würde beim öffentlichen Verkehr eine Lücke bestehen zwischen Hochgeschwindigkeitszug, Schnellzug, Eilzug und Omnibus, wenn es nicht Personenzüge gäbe.
- ➡ Die bestehende Bahnlinie Pforzheim–Calw–Horb, die Nagoldbahn, bindet zwar als Nord-Süd-Achse auch Calw an das weltweite Schienennetz an, entspricht aber nicht den Hauptverkehrsströmen. Diese verlaufen in West-Ost-Richtung von Calw Richtung Böblingen, Leonberg und Stuttgart. Diese Funktion kann die Schwarzwaldbahn (wieder) übernehmen, zumal die S-Bahn-Strecke Stuttgart–Leonberg–Weil der Stadt bereits besteht.
- ➡ Der Landkreis Calw ist nicht nur ein Pendlerwohnort, sondern auch Ziel von Ausflüglern und Urlaubern. Touristen aus aller Welt besuchen Calw und kommen vor allem aus Richtung Stuttgart/Flughafen. Bisher haben sie keine attraktive Möglichkeit, ohne Auto nach Calw zu gelangen.
- ➡ Der Güterverkehr ist der Wachstumsmarkt Nummer eins des Verkehrsmittels Schiene. Somit wird für Industrie und Gewerbe auch im Kreis Calw eine Bahnanbindung und die Nähe zum Bahnknoten Kornwestheim wieder stark an Bedeutung gewinnen.



↑ 21. Mai 1989: Bahnhofsfest von WSB-Verein und Deutscher Bundesbahn im Abzweigbahnhof Calw und Führerstandsmithfahrten – einen Kilometer hinaus auf die ansonsten gesperrte Schwarzwaldbahn! Eine riesige Masse an Besuchern kam erst noch ...

↓ Bahnhofsfest im Juni 1992 in Weil der Stadt.



Die Schwarzwaldbahn hat Vorteile

Schneller als das Auto

🚆 Mit der Bahn wäre Stuttgart (Hauptbahnhof) in etwa 60 Minuten erreichbar, bei einem Eilzugverkehr in etwa 45 Minuten. Selbst die heutige Fahrtdauer mit der S-Bahn Stuttgart–Weil der Stadt von 38 Minuten ist mit dem Auto nicht zu schaffen.

🚆 Die S-Bahn benötigt für die 32 Kilometer Stuttgart–Weil der Stadt 38 Minuten, das ergibt eine Reisegeschwindigkeit von 50,5 km/h bei einer Höchstgeschwindigkeit von 100/120 km/h. Die Schwarzwaldbahn im Abschnitt Calw–Weil der Stadt würde bei einer Reisezeit von 23 Minuten (Streckenlänge 23 km) somit 60 km/h Reisegeschwindigkeit erreichen. Sie wäre also im Verhältnis sogar schneller als die S-Bahn.

🚆 Die Schwarzwaldbahn ist als Hauptstrecke gebaut und trassiert worden, d. h. mit möglichst wenig Bögen, großzügigen Radien und wenigen Bahnübergängen. Dadurch kann sie zügig, fahrdynamisch angenehm und sicher befahren werden. Sie wurde zuletzt mit bis zu 100 km/h befahren.

Die anderen wieder in Betrieb genommenen regionalen Strecken in Baden-Württemberg sind ursprünglich für Geschwindigkeiten von 30 bis 40 km/h gebaut worden, dort beträgt die V/max heute 60 bis 80 km/h. Bei einer Optimierung der Gleislage bei der Schwarzwaldbahn und einer somit gut möglichen Erhöhung der V/max in den geraden und wenig gebogenen Abschnitten auf 120 km/h wäre eine weitere Verkürzung der oben genannten Reisezeit möglich.

🚆 Die Schwarzwaldbahn ist landschaftlich überaus reizvoll, technisch spannend, bietet phantastische Ausblicke besonders auf Calw. Für den Bäderkreis Calw, besonders Bad Liebenzell, würde sie die direkte Bahnverbindung aus der Region Stuttgart bilden. Schon alleine aus diesen Gründen ist die erneute Möglichkeit, auf ihr fahren zu können, ein touristisches Muss.

🚆 Die Schwarzwaldbahn bildet die kürzeste Bahnverbindung zwischen Nagold, Stuttgart und Kornwestheim. Für eine zeit- und kostensparende Direktanbindung von Nagold, sei es im Personen- oder Güterverkehr, wäre die Schwarzwaldbahn das gebene Mittel.



↑ Tuten und Blasen – beim Fasnetsumzug Weil der Stadt 1990 beteiligte sich auch der WSB-Verein, hier mit den Mitgliedern Wolfgang Herrmann, Armin Fenske und H.-J. Knupfer.

↓ Den Triebwagen der Strohgäubahn Korntal, damals der modernste in Deutschland, beschriftete der Verein kurzerhand in einen solchen der Schwarzwaldbahn um! Bahnhofsfest Weil der Stadt, 1992.



Die Schwarzwaldbahn ist einzigartig

Das hat sonst fast niemand

🚆 Szenen von der Schwarzwaldbahn sind in den Büchern von **Hermann Hesse**, dem weltweit meistgelesenen deutschen Schriftsteller, mehrfach beschrieben. Es wäre eine kleine Sensation, den vielen Touristen, Hesse- und Calw-Liebhabern schon auf der Anreise im Zug die Bahnstrecke und Hesses Eindrücke nahezubringen.

🚆 Calw bietet auf der rechten Seite des Nagoldtales den zumindest in Deutschland einzigartigen **Drei-Bahnen-Blick**: Der Betrachter sieht vom unveränderten Standpunkt aus einmal das Gleis der Nagoldbahn, darüber zweimal das Gleis der Schwarzwaldbahn.

🚆 **Der höchste Bahndamm der Welt**: So zumindest wurde anfänglich der 64 Meter hoch aufgeschüttete Damm in der Kehrschleife oberhalb von Hirsau bezeichnet. Auch wenn es anderswo wenige etwa gleich hohe Auffüllungen für den Bahnverkehr gibt, bleibt der Fall Hirsau ein Superlativ – mit prächtiger Aussicht über Hirsau für den Reisenden der Schwarzwaldbahn – sobald der in den letzten 25 Jahren aufgekommene, früher nicht vorhanden gewesene Bewuchs beseitigt wird.

🚆 **Kehrschleifen-Prinzip**: Die so genannte künstliche Längenentwicklung, indem ein Seitental ausgefahren wird und am selben Berghang zwei Gleise der gleichen Bahnstrecke übereinander liegen (wie bei Hirsau), gibt es in Deutschland in dieser Form nicht nochmals. Vorbild für diese Gebirgsbahn-Trassierung war die Brennerbahn in Österreich. Die Calwer Schwarzwaldbahn ist somit eine echte Gebirgsbahn im Kleinen. Die bekannte Badische Schwarzwaldbahn Offenburg–Villingen wendet ein anderes Prinzip an.

🚆 **Längste Neigung am Stück**: Die Schwarzwaldbahn weist eine maximale Neigung von 1,45 Prozent auf. Doch geht es zwischen Calw und Althengstett 10,5 Kilometer ständig bergauf. Betrieblich wurde die Schwarzwaldbahn deshalb als Steilstrecke behandelt. Es gibt etliche steilere Strecken in Deutschland – aber offenbar keine, bei der eine so lange Neigung ohne jede Unterbrechung (ebener Abschnitt, z. B. Bahnhof) vorliegt.

5 Die Schwarzwaldbahn ist komplett für zwei Gleise vorgesehen worden oder es lag ein solches ursprünglich überall.

Falsch. Richtig ist: a) alle größeren Bauwerke zwischen Stuttgart und Calw, wie Tunnel und Widerlager der großen Brücken, sind für zwei Gleise ausgelegt worden, das zweite Gleis wurde aber erst viel später dazugebaut;
b) Ausnahme: zwischen Calw und Althengstett lag schon immer (bis 1963) ein zweites Gleis, damit auf diesem langen Streckenabschnitt ohne Zwischenbahnhof der in der Steigung schwerfällige Dampfbetrieb für jede Richtung ein separates Gleis hatte.

6 An der Fuchsklinge in Hirsau war früher ein Haltepunkt.

Falsch. Richtig ist: Es gab nie einen Haltepunkt. Aber nachdem um 1965 im alten Bahnwärterhaus Posten 44 ein Wirtshaus eingerichtet worden ist, hielten dort verschiedentlich – illegal – Sonderzüge. Und der Verein WSB hat die Beschriftung für einen Haltepunkt ‚Hirsau Fuchsklinge‘ bereits angebracht, damit diese interessante Möglichkeit für Ausflügler später einmal auch wirklich eingerichtet wird. Wenn Hirsau im Fahrplan der Schwarzwaldbahn erscheint, wäre das auch eine wichtige Werbung für Hirsau.

7 Der Verein WSB möchte die Schwarzwaldbahn als Museumsbahn in Betrieb nehmen.

Falsch. Richtig ist: Der Verein hat sich von Anfang an um Touristikfahrten bemüht, um die Strecke für den Öffentlichen Nahverkehr ins Bewusstsein zu bringen. Da private Nostalgiezüge für einen Verein günstiger zu organisieren sind als moderne Fahrzeuge, war die Richtung vorgegeben. Die sture Weigerung der damaligen Bundesbahn und ihrer Rechtsnachfolger verhinderten aber solche Fahrten stets. Am Ende wollte der Verein in Eigenleistung ein kurzes Streckenstück herrichten, um einmalige Werbefahrten für die Wiederbelebung zu machen. Wohl oder übel hätte er dazu über eine eigene Bahngesellschaft eine Konzession beantragen müssen, weil ihm sonst dabei niemand helfen wollte. Aber auch das erwies sich für den vorgesehenen Interims-Zweck als zu aufwendig.

Auch mit einem dauerhaften vorläufigen Betrieb in Eigenleistung wäre der Verein überfordert gewesen. Der Verein wollte immer erreichen, dass nicht er, sondern die Kommunen sich letztlich um die Bahnstrecke kümmern. Das ist ihm schließlich gelungen. Der Verein ist stets für eine moderne Bahn eingetreten, nicht für eine Museumsbahn. Touristische Sonderzüge waren und sind für ihn immer nur Mittel zum Zweck. Unabhängig davon ist die Schwarzwaldbahn ein offizielles Technik- und Kulturdenkmal mit erhaltenswerten Bahnanlagen und -gebäuden.

Die Schwarzwaldbahn in der Diskussion

Zehn Fragen zur Schwarzwaldbahn – mit Antworten

1. Ist die Strecke nicht zu weit weg von den Ortschaften?

Heute können neue Haltestellen jeweils auf Höhe der Ortszentren erbaut werden, die Orte haben sich alle Richtung Bahn ausgedehnt.

2. Ist die Strecke nicht zu umständlich gebaut – mit ihren weit aus-
holenden Kehrschleifen?

Die Strecke ist zum Glück als Hauptstrecke errichtet worden – großzügig mit geradliniger Führung und wenigen, weiten Bögen, viel besser als eine fast nur aus Kurven bestehende Lokalbahn mit unzähligen Straßen- und Wegübergängen. Die Trassierung der Strecke mit den stetig ohne Unterbrechung fortgeführten geringen Steigungen ist für Fahrgast und Betrieb viel angenehmer und wirtschaftlicher zu befahren als ein ständiger starker Wechsel von Berg und Tal, Gerade und Bogen.

3. *Es wird überlegt, mit der Stuttgarter S-Bahn bis nach Calw zu fahren. Geht das? Sind die Kurven nicht zu eng?*

Die S-Bahn ist ein normaler Eisenbahnzug mit derselben Spurweite und demselben Stromsystem wie andere übliche Eisenbahnen. Der engste Bogenradius der Stuttgarter S-Bahn liegt im Wendetunnel Stuttgart-Schwabstraße. Die Radien der Schwarzwaldbahn sind viel großzügiger und mit 70 bis 100 km/h befahrbar.

4. Gibt es auch andere Überlegungen als für eine S-Bahn?

Bisher war ein Pendelverkehr Calw–Weil der Stadt mit Dieseltriebwagen oder elektrischen Stadtbahnwagen im Gespräch. Nach Stuttgart durchgehende Züge hätten natürlich Vorteile. Auch ein Citybahn-Konzept wäre vorteilhaft: Zwischen Calw und Weil der Stadt würden alle Stationen bedient, ab Weil der Stadt fährt der Zug als Eilzug bis Stuttgart durch.

5. Würde es nicht reichen, einfach die S-Bahn bis an den Stadtrand von Weil der Stadt zu verlängern und dort ein Parkhaus zu bauen?

Dann wären wieder fast alle Nutzer für die ersten Kilometer auf das Auto angewiesen. Calw wäre weiterhin vom direkten Bahnverkehr abgeschnitten. Für alle Fahrgäste, die aus Richtung Stuttgart nach Calw wollen, wäre wieder nichts gewonnen. Die Vorteile der Schiene kämen nicht zur Geltung.

6. Ein Zugverkehr auf der Schwarzwaldbahn wäre vielleicht schön, aber doch nicht rentabel?

Zugbetrieb im Personenverkehr ist eine öffentliche Aufgabe und Leistung. Er

deckt durch Fahrgeldeinnahmen seine Ausgaben zum Teil, üblicherweise etwa zwischen 50 und 80 Prozent. Viel weniger rentabel sind z. B. Schulen, Rathäuser, Büchereien (etwa 0–5 %), Schwimmbäder, Staatstheater oder Kanäle (etwa 5–10 %). Den Rest bringt der Steuerzahler auf. Würde das Straßennetz nach Rentabilität beurteilt, müssten etwa wenig befahrene Kreisstraßen längst „stillgelegt“ werden.

7. Warum soll man den bestehenden Omnibusverkehr durch die Bahn ersetzen?

Es ist andernorts oft und hinreichend erwiesen: Stellt man vom Bus auf die Bahn um – bei gleichem Angebot –, dann steigen die Fahrgastzahlen zwischen 50 und bis 400 Prozent an. Legt man die Bahn still und setzt Busse ein, sinkt die Fahrgastzahl um 50 Prozent oder mehr. Die Bahn wird als öffentliches Verkehrsmittel ernst genommen, weil sie eine klare Linie hat, nämlich die für jeden sichtbare Bahnstrecke. Die Bahn ist von der Fahrzeuggröße her wesentlich flexibler als der Bus und kann mit weniger Personalaufwand mehr Menschen befördern.

8. Aber der Bus ist doch von den Kosten her günstiger?

Der Bus muss nicht seinen eigenen Fahrweg finanzieren, mit Brücken, Signalen, Gebäuden. Dafür fährt er auf öffentlichen Straßen hinter langsamen Lkw her und steht oft im Stau. Eigene Infrastruktur für den Bus, wie Vorrangampeln oder eigene Fahrspuren, besitzt der Bus viel seltener, als es nötig wäre. Und die Kosten dafür zahlt nicht etwa der Busunternehmer, sondern die Kommune. Im übrigen wird auch der heutige Taktverkehr des Busses zwischen Calw und Weil der Stadt vom Landkreis Calw seit langem bezuschusst. Die Infrastruktur der Bahn kann auch dem regionalen Güterverkehr dienen, der wiederum gute Zusatzeinnahmen erbringt und der Wirtschaft nützt.

9. Was passiert dann mit dem Busverkehr zwischen Calw und Weil der Stadt, wenn die Bahn wieder fährt?

Eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen Schiene als „Achse“ und Bus als Zubringer wird natürlich praktiziert: im Fall der Schwarzwaldbahn etwa von Calw-Stammheim, Neuhengstett und Möttlingen. So etwas erhöht erwiesenermaßen die Akzeptanz des Busses bei der Bevölkerung und führt zu mehr Fahrgästen auch beim Bus. Durch die Bahn gewinnen also alle. Auch die Anbindung von Simmozheim bleibt. Im übrigen haben die Busunternehmen schon existiert, als die Bahn noch fuhr.

10. Gibt es etwas, das man heute schon tun kann oder sollte, bis die Schwarzwaldbahn wieder fährt?

Die Bürgermeister auf das Thema ansprechen. Öfter den Bus nach Weil der Stadt nehmen. Und in Immobilien im Bereich der Schwarzwaldbahn investieren. Der Wohnwert in allen Anliegergemeinden wird steigen.



Anfänglich wollte der Landkreis Calw den WSB-Verein nicht auf die Strecke lassen. Doch der fand Tricks:

↑ Rettungsübung des Roten Kreuzes im August 1994 im Hirsauer Tunnel, WSB-Leute als Fahrzeugbeschaffer auf Überführungsfahrt;

↓ als offizielle Pflégetruppe für den Kreis Böblingen bei Schaffhausen, Februar 1996.



Offene Fragen zur Schwarzwaldbahn

Ach, wie gut, dass niemand weiß...?

1 Weshalb hat die Stadt Calw sich schon 1950 und später wiederholt um einen ortsnahen Haltepunkt für die Schwarzwaldbahn (unterhalb des Krankenhauses auf Höhe der Nikolausbrücke) anstatt des relativ weit entfernten „Hauptbahnhofs“ gekümmert, aber die Bundesbahn ist nie darauf eingegangen, sondern hat nur zurückgehende Nutzerzahlen registriert?

2 Weshalb wird bei der ‚Standardisierten Bewertung‘, der üblichen Grundlage für Zuschussanträge für Investitionen in den Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV), die Erfüllung gewisser Nutzen-Kosten-Mindestfaktoren gefordert, während für die sonstigen öffentlichen Bauvorhaben zwar die Bauwürdigkeit geprüft wird, aber oft nicht die eigentliche Wirtschaftlichkeit?

3 Weshalb muss bei der ‚Standi‘ neuerdings auch eine 30-jährige Folgekostenrechnung vorgelegt werden, während dies für Kläranlagen, Schwimmbäder, Stadthallen oder Straßen nicht verlangt wird?

4 Weshalb gibt es bei den öffentlichen Verwaltungen die Referate für Straßenbau, aber keine mit der erklärten Zielsetzung für den Bau von Infrastruktur für den ÖPNV, sondern nur für die Verwaltung des vorhandenen Bestandes?

5 Weshalb werden generell nicht Verkehrsbauabteilungen eingerichtet, bei denen die Planung für Schiene, Bus und Straße in einer Hand ist und gegenseitig abgestimmt wird?

6 Die Förderung der Schönbuch- und der Schwarzwaldbahn durch den Bund ist 1988 mit gleichlautenden Argumenten abgelehnt worden. Weshalb ist es dem Landkreis Böblingen bis 1996 gelungen, dennoch eine Förderung von Land und Bund zu erhalten (auch indem er einen fehlenden Landesanteil selber aufbrachte) und die Strecke in den eher lokal bedeutsamen Ort Dettenhausen wieder in Betrieb zu nehmen, während die Schwarzwaldbahn als offensichtliches Bindeglied zwischen der Großen Kreisstadt Calw und der Landeshauptstadt bis heute nicht gefördert wurde?

Die Geschichte der Schwarzwaldbahn

Über 130 Jahre im Dienst

1865: Baubeschluss des württembergischen Landtags für eine ‚Schwarzwaldbahn‘ Stuttgart–Leonberg–Calw mit Anschluss bis Nagold und späterer Verbindung Richtung Horb/Rottweil und Freudenstadt. Das alternative Projekt einer ‚Gäubahn‘ Stuttgart–Böblingen–Freudenstadt wird zunächst verworfen, einige Jahre darauf aber doch beschlossen.

Eröffnungen

23.09.1868	Stuttgart-Zuffenhausen–Korntal–Ditzingen
01.12.1869	Ditzingen–Leonberg–Weil der Stadt
20.06.1872	Weil der Stadt–Calw (–Nagold)

Zulegung des zweiten Gleises

	Althengstett–Calw von Eröffnung an
30.09.1932	Ditzingen–Leonberg
01.12.1937	Stuttgart-Zuffenhausen–Korntal
11.05.1938	Korntal–Ditzingen
09.03.1939	Leonberg–Renningen
15.12.2002	Renningen–Malsheim

Entfall des zweiten Gleises

1963 Althengstett–Calw. Das seitherige ‚Talgleis‘ Althengstett–Calw wird nach Sanierung einziges Streckengleis, das bisherige ‚Berggleis‘ Calw–Althengstett entfällt, bleibt jedoch von Calw bis vor das Nordportal des Hirsauer Tunnels liegen, um als Zuführung zum bahneigenen Auffüllplatz Welzberg zu dienen. Der Auffüllplatz wird um 1973 geschlossen, das Gleis 1974 entfernt.

Elektrifizierung

15.05.1939	Stuttgart-Zuffenhausen–Leonberg
18.12.1939	Leonberg–Weil der Stadt



Betriebseinstellung

- 27.05.1983 Letzter Personenzug Weil der Stadt–Calw;
An diesem Tag war die letzte Gelegenheit für Fahrgäste zum Mitfahren!
Güterverkehr Weil der Stadt–Althengstett bleibt;
planmäßiger Verkehr Althengstett–Calw eingestellt.
- 29.05.1983 Formelle Einstellung Reisezugverkehr Weil der Stadt–Calw.
- März 1988 Böschungsrutsch bei Ostelsheim:
Gesamtbetrieb Weil der Stadt–Calw illegal eingestellt, trotz befahrbaren Abschnittes Althengstett–Calw und gesetzlicher Pflicht zur Instandhaltung/Wiederinbetriebnahme.
Seit dieser Zeit fährt überhaupt kein Zug mehr!
- 31.08.1995 Formelle Stilllegung Weil der Stadt–Calw, jedoch ab
- 01.09.1995 Widmung als Güteranschlussbahn des Landkreises Calw ohne Verpflichtung zum Betrieb. Die Bahnstrecke als solche ist daher rechtlich nicht stillgelegt und kann daher nach erfolgter Gleisinstandsetzung jederzeit wieder in Betrieb gehen.

Status

- 29.05.1983 Stuttgart–Weil der Stadt–Calw: Hauptbahn
Formelle Umwandlung Weil der Stadt–Calw in ‚Nebenbahn‘
(also erst nach Einstellung des Personenverkehrs).

Betreiber

- 1872–1918 Königlich Württembergische Staatseisenbahnen (KWStE)
1918–1920 Württembergische Staatseisenbahnen
1920–1921 Reichseisenbahnen
1921–1948 Deutsche Reichsbahn
(zeitweise: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG))
1949–1994 Deutsche Bundesbahn (DB)
seit 1994 formell Deutsche Bahn AG (DB AG);
Teilstück Weil der Stadt–Calw seit 01.01.1994 Besitz
(kein Eigentum) des Landkreises Calw laut Übergabevertrag
vom 28.12.1993;
seit 1995 formeller Inhaber des Teilstücks Bahnhofsgrenze Weil der
Stadt–Bahnhofseinfahrt Calw Süd ist seit 01.09.1995 der
Landkreis Calw, er betreibt jedoch keinen Verkehr.



↑ Der Neustart der Schönbuchbahn brachte 1996 neue attraktive Fahrzeuge auf den Markt – der WSB-Verein holte zwei davon am 15. Juni 1997 „mobil ohne Auto“ ins Nagoldtal bis zum (geschlossenen) Bahnhof Calw (Süd).

↓ Politische Kontaktpflege und Pressearbeit mit zwei ‚Genossen‘ im Güterbahnhof Calw Süd, 1997, nämlich mit Vereinsvorsitzer Hans-Ulrich Bay und Mitglied des Landtags Birgit Kipfer.



Die Schwarzwaldbahn in Zahlen

Längen und Höhen

Kursbuchstrecke

790.6	Stuttgart–Weil der Stadt
776	Weil der Stadt–Calw (bis 1983)
792	Stuttgart–Calw (bis 1977)
4810	bahninterne Streckennummer nach Bundesverzeichnis

Längenangaben

Bahnhofmitte Stuttgart-Zuffenhausen–Bahnhofmitte Calw:	48,52 km
Entfernung Calw–Weil der Stadt:	22,90 km
Entfernung Stuttgart/Hauptbahnhof–Calw:	55,00 km

Höhenlage

Bahnhof Weil der Stadt:	404 Meter über Normalnull
Bahnhof Althengstett:	511 Meter über Normalnull
Bahnhof Calw:	348 Meter über Normalnull

Neigungsverhältnisse

Meisterhafte konstante Trassierung trotz bewegter Topografie:	
Neigung Weil der Stadt–Althengstett:	fast durchgehend 1,0%
Neigung Althengstett–Calw:	fast durchgehend 1,8%

Bedeutende Brücken

Würmviadukt vor Weil der Stadt (S-Bahn)	km 24+7 Länge 72 m
Ziegelbachbrücke Calw (B 296)	km 47+8 Länge 21 m

Tunnel

Forsttunnel (Ostelsheim–Althengstett); 695,7 m lang, zweigleisiges Profil, nur eingleisig benutzt. Gerader Verlauf durch Wellengebirge, Gewann Forst.

Hirsauer Tunnel (Althengstett–Calw); 553,9 m lang, zweigleisiges Profil, 1872 bis 1963 zweigleisig betrieben. S-förmiger Verlauf durch Buntsandstein, Gewann Welzberg.

Höchstgeschwindigkeit (laut bahnamtlichen Unterlagen)

Zuffenhausen–Weil der Stadt:	120 km/h
Weil der Stadt–Calw:	100 km/h



↑ Das Ausbeinen der Güterhalle Calw im Sommer 1998 strengte die WSB-Aktiven extrem an – und war zwecklos: Aus der kommunal zugesagten Versetzung als Lokhalle wurde nichts.

↓ Symbolisch weihte der Verein den längst möglichen stadtnahen Haltepunkt Calw Mitte am Hohen Felsen mit seiner Draisine ein, Oktober 1998, mit Kollegen Espenhain, Hermann, Bay und Wills.



Die Stationen der Schwarzwaldbahn

Von Zuffenhausen bis Calw

Bahnhöfe und Betriebsstellen

Lage in km	Name fett = Station für Personenverkehr	Funktion	Bestand von – bis
0+0	Stuttgart-Zuffenhausen	Bahnhof	bis heute
1+2	Neuwirtshaus	Haltepunkt	seit 1937
3+6	Korntal	Bahnhof	bis heute
5+7	Weilimdorf	Haltepunkt	seit 1988
7+7	Ditzingen	Bahnhof	bis heute
11+1	Höfingen	Haltepunkt	seit 1889
14+4	Leonberg	Bahnhof	bis heute
17+9	Rutesheim	Haltepunkt	seit 1908
20+5	Renningen	Bahnhof	bis heute
22+7	Malsheim	Haltepunkt	seit 1894
22+8	Schotterwerk Malsheim	Abzweig	ca. 1910–1960
23+1	Überleitungsstelle Rankmühle	Abzweig des 2. Gleises Richtung Stuttgart	seit 2002
25+7	Weil der Stadt	Bahnhof	bis heute
29+6	Schafhausen (Württ.)	Bahnhof	bis 1983
33+0	Ausweichstelle Ostelsheim	interner (militärstrategischer) Kreuzungsbahnhof	1938–1942
33+6	Ostelsheim	Haltepunkt	1908–1983
37+7	Althengstett	Bahnhof	bis 1983
41+6	Calw Ost	Haltepunkt	ca. 1942–1945
41+7	Calw-Heumaden	Haltepunkt	1974–1983
43+0	Block Kapellenberg	Blockstelle	1938–1945
44+9	Anschlussstelle Auffüllplatz Welzberg	Abzweig	ca. 1940–1973
45+3	Anschlussstelle Regiesteinbruch Welzberg	Abzweig	ca. 1872–1960
48+5	Calw	Bahnhof	bis 1989
	Anschlussstelle Calw Süd	Gütergleise Bf. Calw	1989–1998

Ehrenamt für die Schwarzwaldbahn

Handgreifliche Bürger

Wichtiges aus der Chronik des Vereins WSB e.V.

1986 Deutsche Bundesbahn (DB) möchte Rest-Güterverkehr Weil der Stadt – Althengstett (–Calw) einstellen.

1987 Entstehen einer formlosen Bürgerinitiative.

10. Dezember: Gründung des Vereins WSB e.V. in Ostelsheim und Calw.

1988 Januar: Der Verein bestellt Sonderzüge Weil der Stadt–Calw für den 23./24. April 1988.

März 1988: Die Böschung am Forsttunnel rutscht ab. Die DB sperrt illegal die Gesamtstrecke. Das Landesdenkmalamt stellt (auf Anregung des Vereins) die Denkmalwürdigkeit der Schwarzwaldbahn fest.

1989 Bahnhofsfest von WSB und DB zur Verabschiedung des Bahnhofs Calw für den Personenverkehr. Lokmitfahrten auf 1 km der Schwarzwaldbahn ab Calw. Der Verein verhindert den Abbau der übrigen Bahnhofsgleise in Calw unter Hinweis auf das Landesdenkmalamt.

1990 Stadt Calw kauft Teile des Bahngeländes und übergibt das ehemalige Stellwerk 1 dem Verein zur Sanierung und Nutzung.

1991 Nachdruck des historischen Reiseführers „Die Württembergische Schwarzwaldbahn“ von 1872 durch den Verein.

1993 Einweihung des durch den Verein sanierten Calwer Stellwerks 1 als museale Anlage.

1996 „Getarnt“ als offizielle Naturschutztruppe für den Kreis Böblingen beginnt der Verein mit der Pflege des Bahnkörpers zwischen Weil der Stadt und Dätzingen. Der Verein stellt ein Touristikbahnkonzept für die Schwarzwaldbahn als Ergänzung zum künftigen Regulärbetrieb vor. Die Kommunen verhalten sich passiv.

1997 Das Landesdenkmalamt Baden-Württemberg stellt „Württembergs längstes Denkmal“, die 23 Kilometer der Schwarzwaldbahn, mit allen Gebäuden und Zubehör formell unter Denkmalschutz. Der Verein feiert ‚125 Jahre Schwarzwaldbahn‘ mit Sonderfahrten auf der Nagoldbahn und holt Deutschlands modernste Triebwagen vom Typ Regioshuttle für einen Tag nach Calw.

1998 Verein legt Studie ‚Bahntouristikfahrten auf Kurzstrecke Althengstett–Calw‘ als Einstieg in eine schrittweise Wiederbelebung bis hin zum regulären Alltagsbetrieb vor. Die öffentliche Unterstützung bleibt aus. Die Stadt Calw schenkt dem Verein die Güterhalle auf Bahnhof Calw, weil sie als musealer

Lokschuppen in der einstigen Lokstation exakt auf das alte Fundament passen würde. Ein fachgerechter Abbau wird in Aussicht gestellt, wenn der Verein durch Vorarbeiten seinerseits der Stadt Entsorgungskosten erspart. Der Verein arbeitet wochenlang an der Entkernung des Bauwerks. Die DB kappt die Gleisverbindungen der Nagoldbahn zu allen Gleisanlagen in Calw Süd.

1999 Verein erwirbt eine ehemalige Bundesbahn-Motordraisine mit Anhängerlore und beginnt mit der Gleisrodung Calw–Althengstett. Die Stadt Calw lässt die Konstruktion der Güterhalle abbrechen.

2000 Verein lässt Gleis und Bauwerke Calw-Heumaden–Althengstett durch Gutachter untersuchen und beginnt mit Herrichten des Oberbaues für Sonderfahrten auf eigene Rechnung, nachdem sich die Kommunen abwartend verhalten.

2001 Verein beantragt bei der Aufsichtsbehörde die Genehmigungen für Sonderfahrten mit auszuleihendem Triebwagen, der per Tieflader kommen soll. Der Verein korrigiert bei 5000 Schwellen die Spurweite, wechselt gemeinsam mit Gleisbaufirma 120 Meter Gleis auf Bahnhof Althengstett völlig aus und investiert insgesamt über 15 000 Euro.

2002 Verein kauft – mit einer Spende der Stadt Calw – ein professionelles Schienenbaufahrzeug, bildet fahrtaugliche Mitarbeiter aus und nimmt zur Versorgung seines Geländes in Calw Süd Baufahrten ab Althengstett auf, da es in Calw keine Straßenzufahrt gibt. Der Verein pachtet vom Landkreis dessen Anteil an den Bahnanlagen in Calw Süd.

2003 Der Kreis untersagt dem Verein die Benutzung des Streckenabschnittes entlang der Stützmauern zwischen Althengstett und Calw-Heumaden. Der Verein stellt seine Aktivitäten auf der Strecke ein.

2004 Verein und Kreis beschließen ein gemeinsames Konzept zur Zusammenarbeit. Der Verein saniert die Substanz des akut bedroht gewesenen Stellwerks 2 in Calw Süd – illegal, aber fachgerecht.

2005 Der Verein stellt am ‚Tag des offenen Denkmals‘ die freigelegten Flächen der ehemaligen Lokstation Calw vor.

2007 Ein Investor kauft das Gelände um das museale Stellwerk 1 Calw und lässt das Gebäude um 100 Meter verschieben. Der Verein muss die Vor- und Nacharbeiten leisten. Der Verein pachtet den DB-Anteil des Bahngeländes Calw Süd von der DB und weitere anliegende Flächen. Damit ist das gesamte Bahngelände (außer dem Nagoldbahn-Hauptgleis der DB) rechtlich in Vereinshand.

2008 Der Verein WSB begeht sein 20-jähriges Jubiläum.

Der Kampf um die Schwarzwaldbahn

Das große Rad der Politik

Der offizielle Einsatz zugunsten der Schiene

1983 DB stellt Personenverkehr Calw–Weil der Stadt gegen Protest des Kreises ein.

1986 Kreis bittet DB um Musterrechnung für Wiederaufnahme des Personenverkehrs. DB präsentiert sehr hohe Kosten.

1987 Kreis protestiert gegen geplante Totalstilllegung der Strecke.

1988 Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) Karlsruhe empfiehlt dem Landkreis, sich um die Schwarzwaldbahn zu bemühen. Der Kreis bestellt bei der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft WEG (heute Veolia) ein Gutachten zur regulären Reaktivierung der Strecke. Die Universität Stuttgart belegt die Machbarkeit einer (Teil-)Neubaustrecke Calw–Dätzingen–Böblingen und empfiehlt die Freihaltung einer Trasse.

1991 Landesregierung legt ‚Schienenkonzept Baden-Württemberg‘ vor. Zur Reaktivierung werden empfohlen: Metzingen–Urach, Böblingen–Dettenhausen (Schönbuchbahn), Calw–Weil der Stadt.

1992 Die DB bietet die im Schienenkonzept 1991 erwähnten Bahnstrecken zum Kauf zum Marktpreis an. Der Verein WSB weist den Landkreis Calw darauf hin. Die WEG legt für den Landkreis Calw ihr überarbeitetes Gutachten vor.

1993 Die DB bietet die drei Bahnstrecken nunmehr zum Preis von 1 Mark an, wenn sich der Käufer verpflichtet, den Betrieb wieder aufzunehmen. November: Der Verein WSB drängt den Landkreis Calw zum Kauf der Strecke, weil sich die Käufer bis Jahresende entscheiden müssen. Vereinsmitglieder gründen die SCW Calw-Weil der Städter Schwarzwaldbahn GmbH, damit diese notfalls selber tätig werden kann.

1994 Zum 1. Januar erwirbt der Landkreis Calw die betriebsnotwendigen Flächen der Schwarzwaldbahn ab Weil der Stadt. Der Kreis Böblingen kauft die Schönbuchbahn Böblingen–Dettenhausen.

1995 Die DB möchte die Schwarzwaldbahn entwidmen. Auf Bitte des Vereins WSB wird der Landkreis Calw Konzessionsinhaber.

1996 Der Kreis Böblingen nimmt die Schönbuchbahn wieder in Betrieb. Der Kreis Calw erwägt die Rückgabe „seiner“ Bahn an den Bund.

2001 Der Verband Region Stuttgart bestimmt die Relation Stuttgart–Weil der Stadt–Calw als Entwicklungsachse entlang der Bahnstrecke und erklärt die Achse Böblingen–Calw (evtl. Neubaustrecke) für zweitrangig.

2002 Die Stadt Weil der Stadt unterbricht die Strecke mit der neuen Umgehungsstraße. Sie verpflichtet sich, eine Bahnbrücke zu bauen, wenn der reguläre Nahverkehr aufgenommen wird. Der Kreis vergibt eine Standardisierte Bewertung für die Schwarzwaldbahn, als Grundlage für einen möglichen Zuschussantrag beim Land zwecks Reaktivierung.

2004 Die Standardisierte Bewertung ergibt einen Nutzenfaktor von 1,05 für elektrische Pendelzüge, von 1,14 für Dieselbetrieb, somit ist die Reaktivierung grundsätzlich zuschusswürdig. Der Kreis beschließt vertiefende Untersuchungen, um die Zuschuss-Chancen zu erhöhen, weil das Land aufgrund des eher niedrigen Faktors noch keine Zusagen macht.

2005 Verein WSB stellt Studie zur Beseitigung der vier Bahnübergänge der Strecke durch Unter-/Überführungen vor, zur Berücksichtigung bei anstehenden Straßenbaumaßnahmen der Kommunen. ‚Schienen-Symposium‘ von Landkreis Calw und Verein in Calw.

2006 Verein WSB präsentiert Studie für die mögliche künftige Lage der Haltestellen der Schwarzwaldbahn und den Bau zusätzlicher Halte.

2007 Die Stadt Calw unterbricht die Schwarzwaldbahn mit der Neutrassierung der B 295 in Calw-Heumaden und verpflichtet sich zum Bau einer Bahnbrücke bei Aufnahme des Zugbetriebs.

2008 Der Landkreis lässt neben den Varianten Dieselpendelzug und Elektropendelzug auch die Version durchgehender Züge von und nach Stuttgart untersuchen. Der Antrag auf Zuschüsse vom Land für eine der drei Betriebsarten wird vorbereitet.

Was man wirklich braucht ...

Kleine Bilanz des Vereins WSB nach 20 Jahren

☞ Früher brauchte man zum Betreiben einer Eisenbahn vor allem Eisenbahner. Heute braucht man dazu vor allem Juristen.

☞ Der Verein hat sich immer wieder des taktischen Beistandes politischer Freunde im Hintergrund versichert. Das hat sich des öfteren als „Hebel“ gegenüber unwilligen Verwaltungen oder Funktionsträgern bewährt.

☞ Der Verein ist länger ‚im Dienst‘ als alle heute amtierenden Bürgermeister, Landräte, Bahnpräsidenten und (pardon!) -manager entlang der Strecke. Das bedeutet auch eine gewisse inzwischen erworbene Kompetenz.

☞ Der Verein hat sich bei Freund und Feind den Ruf einer enormen Beharrlichkeit erarbeitet. Das war überaus mühsam, aber lohnend.

Was tut der Verein WSB e.V.?

- ◉ Förderung der Erhaltung der Bahnstrecke Calw–Weil der Stadt
- ◉ Wiederbelebung der originalen historischen Bezeichnung Schwarzwaldbahn als Markenname und Marketinginstrument
- ◉ Einsatz von Sonderzügen, um die Bahnstrecke Calw–Weil der Stadt ins öffentliche Bewusstsein zu bringen, und zur touristischen Werbung für die Region Nordschwarzwald
- ◉ Förderung des Gedankens an eine Neubau-Bahnverbindung Calw–Böblingen (–Stuttgart) unter Verwendung der vorhandenen Strecke Calw–Dätzingen

Weil der Verein dem Verfall der Bahnanlagen nach zehn Jahren nicht mehr länger zusehen wollte und Hilfsangebote des Vereins an die Kommunen zu keinem greifbaren Ergebnis führten, wurde der Verein dann zunächst ohne Genehmigung selbst „mit der Hand am Arm“ auf der Strecke tätig – offiziell heißt so etwas ‚ziviler Ungehorsam‘. Damit wandelte er sich vom „Papiertiger“ zur „Eisenbahn-Bauhütte“. Um die vervielfältigten Aktivitäten im Griff zu behalten, gab sich der Verein 2006 ein

Drei-Säulen-Konzept:

1. Marketing Schwarzwaldbahn: umfasst alle Aktivitäten, welche die Bahn auf irgendeine Art positiv ins Gespräch bringen, vor allem Öffentlichkeitsarbeit, Feste, Streckenwanderungen, Ausflüge usw.

2. Verkehrsmittel Schwarzwaldbahn: umfasst die Aktivitäten, mit denen konkret für die künftige Nutzung der Schwarzwaldbahn eingetreten wird, wie Studien, Exkursionen zu anderen modernen Bahnbetrieben oder Touristikbahnen; Podiumsdiskussionen, Drucksachen usw.

3. Kulturgut Schwarzwaldbahn: umfasst die direkte, vor allem handwerkliche Arbeit des Vereins an den Bahnanlagen und Gebäuden sowie die Präsentation des kulturellen Wertes der Strecke durch Führungen, Vorträge, Ausstellungen, Museum, Literatur, Beschaffung nachgewiesener Originalfahrzeuge usw.

Dazu gehören auch dafür nötige Hilfstätigkeiten wie das Vorhalten von Gerätschaften, Arbeitsfahrzeugen, Lagerräumen usw.

Daraus ergibt sich, dass alle Aktivitäten des Vereins zielgerichtet mit dem Thema Schwarzwaldbahn zu tun haben sollen.

Was der Verein WSB nicht ist:

- Ein reiner Eisenbahnhobby-Spaßverein, der sich „zufälligerweise“ die Schwarzwaldbahn als Objekt ausgesucht hat
- Ein „Fahrzeugsammelverein“, der möglichst viele billig zu habende Schienenfahrzeuge oder Eisenbahngerätschaften irgendwelcher Art und Herkunft heranzuführt

Was dem Verein WSB wichtig ist:

- Nicht hinter verschlossener Tür werkeln, sondern die Öffentlichkeit einbinden (auch wenn das räumlich mangels Zufahrt usw. schwierig ist)
- Mindestens so viel für die Öffentlichkeit erbringen (Teilnahme an Landschaftsputzete, Kinderferienprogramm usw.), wie man selber an Unterstützung erwartet. Nicht die wenigen Eisenbahnfreunde sind die Zielgruppe, sondern die Vielfalt der allgemein zu Interessierenden
- Sicherheit, Arbeitsschutz, Ordnung, guter Eindruck (der Verein ist Mitglied der Berufsgenossenschaft Bahnen)
- Die eigenen Handlungen (und das Bahngelände) mit dem Blick betrachten, mit dem es vermutlich die Öffentlichkeit tut
- Auch bei unfairer Behandlung gesprächsbereit bleiben: Der Verein hätte sich aus Verärgerung über Bahn oder Kommunen schon mehrmals auflösen können. Er ist (mit etlicher Nervenkraft des Vorstandes) standhaft geblieben und steht daher nach wie vor als Antrieb für die Schwarzwaldbahn zur Verfügung. Ohne den freundschaftlichen Rückhalt innerhalb des Vereins hätte das der Vorstand jedoch nicht geschafft.
- Demokratie auch innerhalb des Vereins, Mitbestimmung durch jedes aktive Mitglied, miteinander reden statt übereinander, Unstimmigkeiten sofort an- und aussprechen, lieber einmal mehr gegenseitige Information und Rückfragen als weniger; kein Ausleben tatsächlicher oder selbstverliehener Hierarchien. Der Verein ist Hobby, das bei einem gemeinsamen Ziel Spaß machen soll: „Wir behandeln uns gegenseitig so, dass wir das nächste Mal gerne wiederkommen!“



↑ Wenn schon keine Züge fahren, wenigstens eine Eisenbahn-Schauanlage am einstigen Stellwerk 1 in Calw: der historische und 1999 vom Verein hergerichtete Wagen ‚Donnerbüchse‘, 2000.

↓ Wenn sich kommunal wenig konkretes tut, investiert der Verein richtig Geld und Arbeit für ein ‚Vorführrahmen‘-Teilstück: Althengstett, 2001.



Nachhaltigkeit für die Schwarzwaldbahn

Am nächsten Dienstag in 17 Jahren

Auch wenn die Schwarzwaldbahn hoffentlich in absehbarer Zeit wieder regulär in Betrieb geht, wird dem Verein das Geschäft nicht ausgehen:

Diejenigen Anlagenteile und Baulichkeiten der Schwarzwaldbahn, die regulär auch in Zukunft nicht mehr nutzbar sein oder genutzt werden, aber unter Denkmalschutz stehen, müssen weiterhin erhalten werden. Das wird für den Betreiber ohne ehrenamtliche Hilfe (des Vereins) schwierig sein.

Auch bei professionellem gewerblichen Verkehr dürfte zusätzliche, ehrenamtliche Förderung für die Schwarzwaldbahn sinnvoll sein, etwa:

- Bau und Unterhalt von Kleinthaltepunkten (Hirsau Fuchsklinge, Welzberg/Hermann-Hesse-Blick, evtl. Dätzingen, Ostelsheim Sportplatz)
- Verwirklichen eines Schwarzwaldbahn-Kulturdenkmal-Konzeptes gemeinsam mit den Kommunen unter Erhaltung und öffentlicher Nutzung des historischen Stationsgebäudes Calw, der ehemaligen Lokstation (teilweise Wiedererrichtung als universell für Kultur und Eisenbahntechnik nutzbare ‚Lo(c)kstation – Kulturdrehscheibe Nordschwarzwald‘ usw.)
- Anlage eines Bahnlehrpfades und Hermann-Hesse-Erlebnispfades auf der Trasse des zweiten Gleises zwischen Calw und Althengstett
- Organisation und Unterstützung für touristischen Sonderzugverkehr, z. B. Bäderzüge Böblingen/Stuttgart–Calw–Bad Liebenzell oder Zusatzeinsatz eines historischen Zugverkehrs in den „Taktlücken“ am Wochenende
- Beschaffung der Calwer Original-Dampflok Nr. 86 346 des Vereins Ulmer Eisenbahnfreunde (www.uef-dampf.de); Präsentation gemeinsam mit der dem Verein WSB gehörenden Calwer Original-Kleindiesellok Köf 4368 in der ‚Lo(c)kstation‘ im Rahmen einer Ausstellung zur spannenden Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte von Calw
- Während die Kommunen als Auftraggeber und der künftige Betreiber des Regulärverkehrs als Auftragnehmer in gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnissen stehen werden, wird die Schwarzwaldbahn eine unabhängige, nur der Sache (und der Sachlichkeit) verpflichtete Stimme und Partei (in Gestalt des Vereins WSB) weiterhin gut gebrauchen können



↑ Dank Hilfe von Calws Baubürgermeister Günter Riemer kann der Verein 2002 professionelles Gerät erwerben und unter fachkundiger Anleitung einsetzen (Kollegen Schuck, Weber, Kränkel und Sieferer).

↓ Der WSB-Verein beißt sich durch! Anderthalb Jahrzehnte Wildwuchs zwischen Althengstett und Calw verschwinden mühsamst Meter für Meter, Oktober 2002 (Kollegen Bay, Möhrle und Schuck).



Die Zukunft der Schwarzwaldbahn

Einmal Stuttgart, bitte!

So könnte der künftige Betrieb der Schwarzwaldbahn aussehen:

Haltestellen

Calw Süd Abzweigbahnhof Nagold-/Schwarzwaldbahn, P&R

Calw Mitte Zugang zum ZOB, Haltepunkt Calw, Stadtmitte, Krankenhaus

Hirsau Fuchsklinge Bedarfshalt, Wirtshaus, evtl. P&R

Calw-Heumaden im Bereich der B 295; Busanbindung CW-Stammheim

Althengstett West Kreuzungsbahnhof, Wohngebiet Starenweg, Busanbindung Neuhengstett, Böblingen

Althengstett Rathaus Schulen

Ostelsheim Bedarfshalt, Höhe Ortsmitte, direkter Zugang Sonnenhalde

Weil der Stadt S-Bahn, Umsteigen am selben Bahnsteig, ggf. durchgehende Züge (oder Eilzüge) nach Stuttgart

Betriebskonzept und Rechtsstatus

Stundentakt 5 Uhr–23 Uhr; Halbstundentakt tagsüber sowie bis Samstagnachmittag. Sonntags Stundentakt

Rechtsstatus: öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur

Bahneigentümer: Landkreis Calw, Zweckverband Schwarzwaldbahn (gemäß Prinzip Zweckverband Schönbuchbahn, Kreis Böblingen, ggf. fachliche Zusammenarbeit und gemeinsame Personalstellung zwecks Kostenersparnis) als Unternehmen für die Bahn-Infrastruktur (EIU)

Betreiber: bestehendes Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) im Auftrag und auf Rechnung der Kommunen Calw/Böblingen nach Brutto- oder Nettoprinzip (Nettoprinzip: Betreiber erhält eher niedrige Kostenpauschale sowie die Fahrgeldeinnahmen, somit Eigeninteresse an mehr Fahrgästen und funktionierendem Betrieb; Bruttoprinzip: Betreiber liefert Fahrgeldeinnahmen an Besteller ab und fährt gegen Pauschbetrag)

Fahrscheintarif: im Binnenverkehr (innerhalb Kreis Calw) Verbundtarif der bestehenden Verkehrsgemeinschaft Bäderkreis Calw (VGC); im anstoßenden Verkehr (über die Kreisgrenze Calw/Böblingen, somit in den Bereich des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) besondere Gültigkeit des VVS-Tarifs zu allen Stationen der Schwarzwaldbahn (Sonderregel, wie bereits für Dettenhausen, Beilstein usw. praktiziert)

Wichtig für die Schwarzwaldbahn-Politik

Bitte daran denken

Die Schwarzwaldbahn war lange Zeit nur der verhungerte Appendix am „ausgestreckten Arm“ Stuttgarts und einer weit entfernten, uninteressierten Bahndirektion. Das darf nicht wieder vorkommen! Auch dann, wenn der bestehende Betreiber von Nahverkehr und S-Bahn in der Region Stuttgart den Auftrag zum Befahren des Abschnittes Weil der Stadt–Calw erhalten sollte, sollten deshalb die Kommunen im Kreis Calw auf folgendes achten:

➡ Die Schwarzwaldbahn ist eine eigenständige Landkreiseinrichtung und ein Marketinginstrument im und für den Kreis Calw und die Region Nordschwarzwald. Das sollte sie organisatorisch auch bleiben. Das sollte durch den Einsatz eines etwa in den „Kreisfarben“ lackierten Zuges in der Relation Calw – Stuttgart („Ich bin der Calwer – die Schwarzwaldbahn“) dokumentiert werden.

➡ Verträge mit Auftragnehmern sollten so gestaltet werden, dass ein Eigeninteresse des Auftragnehmers an zunehmendem und zusätzlichem Verkehr gefördert wird.

➡ Kein Auftragnehmer sollte eine De-facto-Stellung erhalten, durch die der Einsatz von Zügen anderer Unternehmen (oder von Vereinen) erschwert oder unbezahlbar gemacht wird, etwa von Theaterzügen usw.

➡ Der Nutzen der Schwarzwaldbahn beschränkt sich bei weitem nicht auf den Pendlerverkehr Richtung Stuttgart. Der Freizeitverkehr hat heute einen Anteil von mehr als 50 Prozent. Ein Hauptpotenzial der Schwarzwaldbahn liegt somit im Ausflugs- und Bäderverkehr aus der Region Stuttgart nach Weil der Stadt, Hirsau, Calw, Bad Liebenzell und Nagold. Das bringt auch Kaufkraft, steigert künftigen Wohnwert und ist praktiziertes Städtemarketing. Dies sollte durch spezielle Zugangebote gefördert werden, z. B. Flügelzüge Böblingen/Stuttgart–Renningen–Calw/Bad Liebenzell/Nagold. Mit schnellen Triebwagen und automatischer Kupplung ist dies heute problemlos möglich.

➡ Um die Auftragnehmer zum „Best-practice“-Verhalten aufzufordern, sollte der Betreiber des Freizeitverkehrs nach Calw ein anderer sein als der des Alltags-Pendelverkehrs.

➡ Der Bahnhof Calw Süd sollte nicht nur der „Prellbock Stuttgarts“ sein, sondern wieder eine komplette Weichen- und Signalausrüstung für die Weiterfahrt von Zügen nach beiden Richtungen ins Nagoldtal erhalten. Das würde auch den Nutzen der Schwarzwaldbahn als Verkehrseinrichtung innerhalb des Landkreises Calw – zusammen mit der Nagoldbahn – massiv erhöhen.

➡ Eine Mitnutzung und Präsentation des technischen Denkmalwertes der Schwarzwaldbahn und der historischen Bahnanlagen wäre sinnvoll und angemessen. Herausragende Beispiele bieten dafür etwa:

die **Albtal-Verkehrsgesellschaft Karlsruhe (AVG)** auf der Albtalbahn Karlsruhe–Bad Herrenalb; der Verein **Eisenbahnfreunde Pforzheim-Weißenstein** mit seinem Stationsgebäude und Mitnutzung durch die Verkehrsbetriebe Pforzheim; Calws Partnerstadt **Latsch** mit der mustergültigen Restaurierung der Vinschgaubahn und ihrer historischen Dampflokstation zur Nutzung für moderne Züge.

➡ Eine umfassende touristische Vermarktung der Schwarzwaldbahn bietet sich insbesondere an im Rahmen des bestehenden Natur-, Landschafts- und Tourismuskonzeptes ‚Plenum‘ der Landkreise Calw und Böblingen für das Heckengäu sowie mit dem Enzkreis und der Stadt Pforzheim für Fahrrad-Radwanderzüge, da Würmtal (von Ehningen/S-Bahn oder Weil der Stadt bis Pforzheim) und Nagoldtal für Radtouren bestens geeignet sind und Nagold- und Schwarzwaldbahn für die Rückfahrt bereitstehen.

➡ Der Schienengüterverkehr in der Relation Nagold–Calw–Schwarzwaldbahn–Kornwestheim liegt im Interesse der Wirtschaftsregion Nordschwarzwald (und würde dem Bahneigentümer interessante Benutzungsentgelte einbringen). Bei der Sanierung der Schwarzwaldbahn sollte die Belastungsklasse der Bauwerke (vor allem der neu zu bauenden Brücken), des Oberbaues, die Ausweichmöglichkeiten und die Trassierung so gewählt werden, dass dieser Güterverkehr ohne betriebliche Einschränkungen geführt werden kann, insbesondere ohne neue starke Steigungen (wie sie bei einer Trassenkorrektur auftreten könnten).

➡ Das Management für die Schwarzwaldbahn sollte im Bereich des Landkreises Calw angesiedelt sein, idealerweise verbunden mit dem für die Nagoldbahn. Eine Betriebsabwicklung, -leitung und -überwachung der Schwarzwaldbahn nicht als Anhängsel eines Großkonzerns, sondern durch einen regional tätigen/ tätig werdenden Akteur würde qualitätvolle und nachhaltige Arbeitsplätze im Landkreis Calw sichern und zu einer „Wertschöpfung vor Ort“ führen.



↑ Calw, wir kommen! Ende Oktober 2002 erreichte Calw erstmals nach mindestens 15 Jahren wieder ein Schienenfahrzeug aus Richtung Stuttgart. Mit Billigung des Landkreises Calw als Bahnbesitzer wurden die Zäune am Hirsauer Tunnel durch den WSB-Verein in Tore umgebaut. Hier war es noch nicht soweit, 19. Oktober 2002.

Vorbilder für die Schwarzwaldbahn

Das Rad nicht neu erfinden

Man muss nicht alles ausprobieren – man kann es gleich richtig machen. Beispiele dafür gibt es vor der Haustür. Die Landkreise Calw und Böblingen machen es vor:

🚆 Die Schönbuchbahn Böblingen–Dettenhausen ist nach 40-jähriger Pause seit 1996 wieder in Betrieb. Die Fahrgastzahlen übertreffen heute die ursprünglichen Prognosen etwa um das Vierfache. Die Züge und Bahnsteige mussten verlängert, weitere Fahrzeuge bestellt werden. Die Fahrgäste sind bereit, wesentlich längere Fußwege zu den Bahnhaltestellen zurückzulegen, als die Verkehrswissenschaft bisher eingeplant hatte. Die Buszubringer, nicht zuletzt aus Tübingen, funktionieren gut.

🚆 Die Enzbahn Pforzheim–Bad Wildbad wollte ihr Betreiber, die Bundesbahn, loswerden. Die AVG übernahm die Strecke und verlängerte sie 2003 bis zum Kurpark Bad Wildbad. Werktags fahren heute dreimal, am Wochenende viermal so viele Menschen wie zuvor (ein weiterer Beleg für die Wichtigkeit eines Verkehrsangebotes auf der Schwarzwaldbahn aus Richtung Stuttgart, das nicht in Calw enden darf).

🚆 Die Nagoldbahn Pforzheim–Calw–Horb hat moderne Fahrzeuge und zusätzliche Zugfahrten erhalten. Das Verkehrsaufkommen steigt, besonders auch hier am Wochenende. Der nächste „Schub“ ist durch den Streckenausbau und zusätzliche Haltepunkte zu erwarten. Der Kreis Calw engagiert sich hier – soweit es seine Finanzen zulassen – vorbildlich für „seine“ Eisenbahnen. Es spricht nichts dagegen, dass dies bei der Schwarzwaldbahn als der Wichtigsten dieser drei Strecken auch gelingen sollte.



Mit Stuttgart 21 werden im Stuttgarter Hauptbahnhof die Kapazitäten geschaffen für durchgehende Eilzüge Calw–(Regionalzug bis Weil der Stadt)–Stuttgart–östliche Region Stuttgart (Remstal, Geislingen usw.): ganz neue Entwicklungsmöglichkeiten für die Region Nordschwarzwald!

Grafik: Kursbuch Deutsche Bahn AG 2008, Strecke nach Calw nachgetragen.



↑ Baum fällt! Unzähligen Bewuchs, oft in schwierigster Felslage, entfernte der Verein seit 1999 sachkundig und unfallfrei. Hier eine rotfaule Fichte in Calw Süd, 2003 – das Gleis der Nagoldbahn war derweil gesperrt.

↓ Eisenbahn-Archäologie! Die Achssenke von 1892 in der alten Lokstation Calw wartet auf ihre Ausgrabung, 2005. Die Mitglieder Seybold, Espenhain, Weber/Weber und Schubert gucken schon mal...



Anpacken bei der Schwarzwaldbahn

Es ist genug für alle da

Leute gesucht für eine spannende Aufgabe – wenig Lohn, ungeheizte Räume, früher Feierabend unwahrscheinlich, Ehre und Anerkennung im Falle des Erfolges.

So ähnlich warb Sir Ernest Shackleton 1914 für Mitarbeiter für eine Expedition. Klingt das nicht richtig ansprechend? Nur Mut – beim Verein WSB geht es ähnlich zu, aber nicht ganz so ...

Wann Arbeitseinsätze (fast) jeden Samstag bei (fast) jedem Wetter

Wo Bahngelände in Calw Süd

Was rustikale und feine Arbeiten in allen Gewerken: Rodung, Gleisbau/-unterhaltung, Gebäudesanierung und -bau, Erd-, Mauer- und Betonarbeiten, Elektrik, Pflege und Sanierung von Schienenfahrzeugen, Maler- und Lackierarbeiten ...
kurz, alles ist dabei, für jeden Geschmack und alle Fähigkeiten

Wen fragt man? Jürgen Espenhain, Telefon 0 70 51/3 04 44

Wie kommt man hin: Treffpunkt Wendepalte vor Gebäude Uhlandshöhe 29, über Stuttgarter Straße/Lange Steige. Von dort Fußpfad (steil!) zum Bahngelände.

Bitte keinesfalls von der Bahnhofstraße aus die Gleise überqueren: Ständiger Zugverkehr der Nagoldbahn!

Wenn Ihnen bei uns etwas ungünstiges auffällt, dann sprechen Sie uns bitte an. Wir können aus Ihren Anregungen lernen – oder wir können Ihnen vielleicht erklären, warum der Zustand im Moment so ist, wie er ist.

Öffentliche Termine

www.schwarzwaldbahn-calw.de

monatlich: Stammtisch jeden 1. Mittwoch,
Mai bis Oktober im Eisenbahnwagen am Bahnhof Althengstett;
November bis April im Museum Alte Gerberei, Calw, Badstraße 7/1
Mai: Calwer Kulturnacht/Lange Nacht der Museen
Juni: Vereinsausflug
Juli/August: Kinderferienprogramm
September: Tag des offenen Denkmals



↑ Ein Profi erzählt: Philipp Black, Jahrgang 1919, Lehrlokführer und ab 1945 beim Bahnbetriebswerk Calw beschäftigt gewesen, und WSB-Aktive (Sommer 2005).

↓ Wer seine Lok liebt, der schiebt: Ein Autokran hat im Mai 2006 die einst in Calw gefahren Dieselkleinlok Köf für den WSB-Verein dorthin zurückgebracht.



Auf Achse für die Schwarzwaldbahn

Schienenfahrzeuge des Vereins

Fahrzeug aus musealen Gründen

Diesellok mit Flüssigkeitsgetriebe Köf 4368, Baujahr 1934. 2005 ex Rhenus, Hafen Stuttgart; 1980 ex DB, 1964/65 ehemals Bahnhof Calw. Durch den Verein gekauft nach achtjährigen Bemühungen. Betriebsfähig, aber nicht einsatzfähig. Restaurierung erst, wenn Vereins-Infrastruktur aufgebaut ist, geschlossene Werkhalle zur Verfügung steht (evtl. außerhalb der Gleisanlage), mit dieser Fahrzeugbauart erfahrene Berater zur Seite stehen und ein Restaurierungskonzept erarbeitet und beschlossen ist. Denkbar wäre z. B. ein Schul- oder Ausbildungsprojekt (Kreisberufsschulen, Kfz-Fachschule Calw o. ä.).

Fahrzeuge zur Aufgabenerfüllung

Einsatz als fahrbare Baustellengeräte, vorübergehend zwischen Althengstett und Calw (2002–2003) zu Erhaltungsarbeiten und zur Versorgung der straßenzufahrtslosen Bahnanlage Calw Süd zwecks den dortigen Erhaltungs- und Sanierungsarbeiten. Eine Gleisverbindung in Calw Süd zum Gleis der Deutschen Bahn AG besteht seit 1998 nicht mehr. Gleichartige Fahrzeuge, wie sie der Verein besitzt, wurden von der Deutschen Bundesbahn auch auf der Schwarzwaldbahn eingesetzt.

- Schwerkleinwagen Klv 53-037, Baujahr 1965. 2002 ex UEF-Lokalbahn Gerstetten, ex DB, einsatzfähig.
- Schwerkleinwagen-Anhänger Kla 03-166, Baujahr 1969. 2007 ex DB.
- Bahnamtsdraisine Klv 11-4188, Baujahr 1961, Benzinmotor. Abgestellt.
- 2 Bauzugwagen (Aufenthaltswagen/Werkstattwagen), Gattung ex B3y.
- 2 Bauzugwagen, ehemals Personenwagen 1. Klasse und 2. Klasse, Gattung Ai 29 und Ci 30, Baujahr 1929/30, als Ausstellungswagen.
- 1 Niederbordwagen und 2 gedeckte Güterwagen, ex DB, Lagerraum.
- 1 Schienenfahrrad, 1997 von Eisenbahnsportverein Flügelrad Böblingen.

Eine provisorische Fahrzeughalle ist in Zusammenarbeit mit dem Technischen Hilfswerk geplant. Längerfristig soll ein Teil der Fahrzeuge durch ein festes Gebäude ersetzt werden, um Unterhaltskosten zu senken.

Mögliche Museumslok: Die Dampflokomotive 86 346 der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. ist eine Calwer Originalmaschine.



↑ Am längeren Hebel: Bevor Stellwerk 1 Calw Süd um 100 Meter versetzt wird, wird vorsichtshalber noch ein Bild gemacht, Frühjahr 2007, hier mit Daniel Tröndle und Jürgen Espenhain.

↓ Für die Politik bleibt der Verein ein kritisch betrachtender Partner, bereit zum Gespräch und zu gemeinsamen Aktionen vor und hinter den Kulissen – zugunsten der Schiene. Vorsitz Hans-Ulrich Bay, Schriftführer H.-J. Knapfer und Vizelandrat Roland Bernhard, 2007.



Klein gedruckt – aber große Hilfe

Vielen Dank für die Unterstützung

Mit Engagement und Anpacken ist viel zu schaffen – aber nicht, wenn nicht auch Viele aus der Region und darüber hinaus hilfreich und auch mit Spenden zur Seite stehen. Neben seinen fachkundigen Beratern aus der Eisenbahnszene dankt der Verein besonders den folgenden Genannten:

Gemeinde Althengstett
Stadtverwaltung Calw
Landratsamt Calw
Schlosserei Baral, Neuhengstett
Schreinerei Hermann Braun, Calw
Elektro-Hermann/Horst Rosenfelder, Calw
Essig Flaschnerei & Sanitär, Calw
Bürgerverein Alte Gerberei e.V., Calw
Dachdeckerei Habel, Calw
Hammann Landmaschinentechnik, Wimberg
Bau- und Gleisbauunternehmen Jörgen, Stuttgart
Kreissparkasse Pforzheim/Calw
Landtechnik Nonnenmann, Althengstett
Bauunternehmen Morof, Althengstett
Stukkateur Negwer, Calw
Schwerlastspedition Hermann Paule, Stuttgart
Eisenbahnfreunde Pforzheim e.V., PF-Weißenstein
Sägewerk Rentschler, Altensteig
Ritter Kabelverlegungen, Bad Teinach
Rotbühl-Apotheke Dr. Thomas Stüven, Sindelfingen

SDV Werbestudio Joachim Fenchel, Calw
Holzbau und Dachdeckerei Karl Seidt, Calw
Modellbahncenter Otto Seyfried, Pforzheim
Alfred Stierle, Kunststoffbau, Merklingen
Helmut Talmon-l'Armée, Malermeister, Neuhengstett
Technisches Hilfswerk, Ortsgruppe Calw
Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. (UEF)
Arbeitsgruppe Lokalbahn Amstetten-Gerstetten
Veigelesbühne Mundarttheater, Möttlingen
Elektro-Walz, Hirsau
Baugeschäft Hans Weber, Hirsau
Gleisbauunternehmen Leonhard Weiß, Göppingen
Förderverein Welzheimer Bahn e.V., Welzheim
Ingenieurbüro Peter Wenz, Pforzheim
Freunde der Zahnradbahn Honau-Lichtenstein e.V. (ZHL), Reutlingen
Fahrschule Ziegler, Althengstett



Den Abschnitt Calw-Heumaden—Althengstett—Forsttunnel machte der Verein durch Rodung, Profilschnitt, Wasserableitung, Schotterergänzen, Gleisbettstopfung und Spurweitenkorrektur 2001/2002 behördlich abnahmefähig für einmalige öffentliche Sonderfahrten, um die Strecke endlich wieder in die Köpfe zu bringen: Zubringerfahrt mit Schnittgut zum Verbrennen am Forsttunnel, Februar 2003.

Titelseite

Moderner Schienenverkehr in Calw – heute schon mit der Nagoldbahn, in Zukunft hoffentlich bald auch mit der Schwarzwaldbahn.

Rückseite

Viele Menschen – ob in Amt oder Bürgerschaft – haben in bald 140 Jahren Schwarzwaldbahn ihr Engagement in diese wichtige Bahnverbindung gesteckt. Ihnen sind die Fotos dieser Broschüre gewidmet, statt immer gleichen sterilen Fahrzeugaufnahmen.

Bildnachweis

B. Bausch, J. Espenhain, W. Fenske, H.-J. Knapfer, Archiv WSB

Impressum

Herausgeber:

Verein Württembergische Schwarzwaldbahn
Calw–Weil der Stadt e.V. (WSB) – 2008 –

Postanschrift:

Hans-Ulrich Bay, Altburger Straße 12, 75365 Calw,
Telefon und Fax: 0 70 51/2 05 41

Vorstand:

1. Vorsitzender Hans-Ulrich Bay (Calw)
2. Vorsitzender Jürgen Espenhain (Calw)
Kassier Helmut Schuck (Althengstett)
Schriftführer Hans-Joachim Knapfer (Leonberg)

Vereins- und Spendenkonto:

Nr. 414 640 Sparkasse Pforzheim/Calw
BLZ 666 500 85

Internet:

www.schwarzwaldbahn-calw.de

Anfragen:

knapfer@schwarzwaldbahn-calw.de

Herstellung:

typoPlus Föll & Schulz GmbH, 68165 Mannheim
www.typoplus.com

Wir danken unserem Mitglied Eberhard Föll
für Gestaltung, Satz und Druck dieser Broschüre
sehr herzlich!

Die Broschüre erhalten Sie für Euro 1,– im
Buchhandel in Calw, Althengstett und Weil der Stadt,
sowie beim Verein per Post oder persönlich.



Württembergische Schwarzwaldbahn Calw

Reaktivierung Calw · Weil der Stadt
Bahnprojekt Calw · Böblingen

