



Nr. 1

Aktuell

**Württembergische
Schwarzwaldbahn
Calw**

**Reaktivierung Calw - Weil der Stadt
Bahnprojekt Calw - Böblingen**

Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw - Weil der Stadt e.V.

Der Nordschwarzwald macht mobil

Auf Schienen in die Region Stuttgart

**Ob im Auto oder im Bus:
Auf der Straße ist der Stau
allgegenwärtig. In vielen
Fällen geht es auf der
Schiene besser: nicht nur
planmäßig, pünktlich und
kalkulierbar, sondern auch
rasch, ruhig und bequem.
Calw und sein Einzugsbe-
reich ist auf gute Ver-
kehrsverbindungen beson-
ders in die Region Stuttgart
angewiesen. Hier bietet
sich die *Württembergische
'Schwarzwaldbahn'* als Lö-
sung an. Wir zeigen, wie
und weshalb.**

Calw Mitte heißt die Stati-
on, dort wo an der Hengstetter
Steige der Fußweg zum Cal-
wer Krankenhaus hinauf-
führt. Über einen Fußgänger-
steg und einen Aufzug könn-
ten wir rasch hinunter zur
Haltestelle der Nagoldbahn
und weiter zur Bischoffstraße
gelangen, von dort aus wären
wir gleich in der Stadt.

Jetzt wartet aber schon der
moderne, stromlinienförmige
Regional-Schnelltriebwagen
der Schwarzwaldbahn auf
uns. Stufenlos und barriere-
frei geht es in das Niederflur-
fahrzeug hinein; auch der
Kinderwagen und unser Ein-
kauf finden locker Platz. Au-
tomatisch schließen sich die

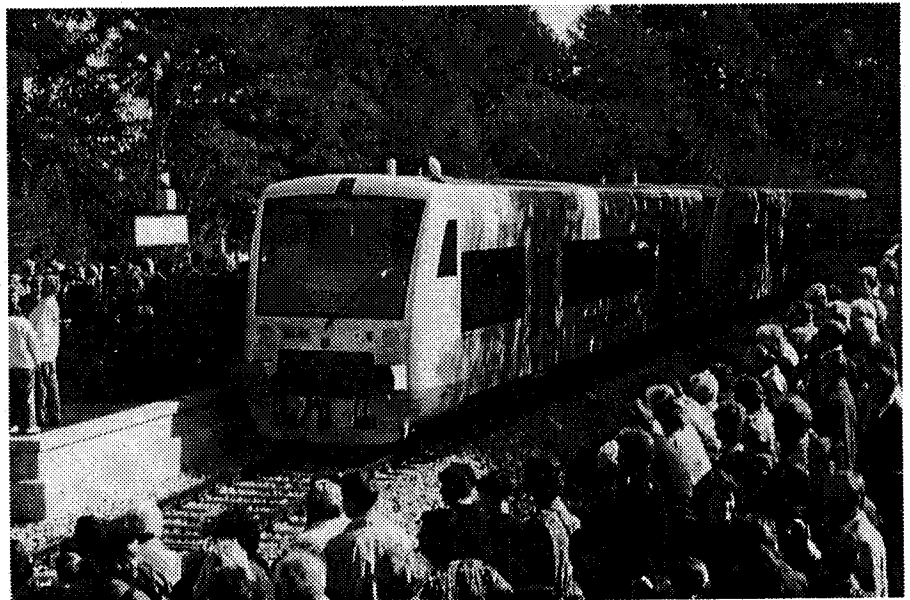
Türen; rasch geht es los, die
Beschleunigung – wie bei ei-
ner S-Bahn - drückt uns in die
bequemen Polstersitze. Kaum
finden wir Zeit, das prächtige
Calwer Stadtpanorama zu
genießen, jetzt geht es durch
die Hirsauer Fuchsklingen-
kurve. Dunkel - das ist ja
schon der Hirsauer Tunnel.
Fantastisch jetzt der zweite
Blick über Calw, von ganz
weit oben. „Nächster Halt:
Calw-Heumaden,“ heißt die
gut verständliche Ansage, die
wir jetzt hören ...

Anderswo sind solche schö-
nen Vorstellungen schon
Wirklichkeit – und bilden
handfeste Vorteile für die
Gemeinden und ihre Bürger.
Zum Beispiel nicht weit von

Calw – bei der Schönbuch-
bahn Böblingen – Dettenhau-
sen. Fahren Sie doch einmal
hin!

Das sind die Vorschläge des
WSB e.V. für die moderne
Schwarzwaldbahn Calw –
Weil der Stadt: Taktverkehr
im Stundentakt, zum Teil
verdoppelt (jede halbe Stun-
de); Verknüpfung der Busli-
nie Calw – Stammheim direkt
am Schwarzwaldbahn-
Haltepunkt Calw-Heumaden,
günstiges Verlegen bestehen-
der und Schaffen neuer Hal-
tepunkte; Beibehalten der gu-
ten Busbedienung für Sim-
mozheim und Neuhengstett.

***Die attraktiven Wagen der
Schönbuchbahn holte 1997 der
WSB e.V. für Vorführfahrten
nach Calw***



Wir haben gute Verbindungen

Zwei Schienenverbindungen bestehen bereits im Landkreis Calw: 1. die *Enzbahn Pforzheim – Bad Wildbad*. Ab 2003 werden dort komfortable elektrische Stadtbahnzüge fahren und auf einer 800 Meter langen Neubaustrecke bis direkt in die Wildbader Innenstadt kommen.

2. Auf der *Nagoldtalbahn* (oder einfach *Nagoldbahn*) *Pforzheim – Calw – Nagold – Horb* gelangt man bereits heute schneller durchs Nagoldtal als mit dem Auto. 2004 startet zwischen Pforzheim und Nagold sogar der Halbstundentakt mit neuen Fahrzeugen und zusätzlichen Haltestellen.

Schon 1983 fuhr auf der *Württembergischen Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt* der letzte Personenzug. 1988 gab die Bundesbahn dort ganz auf. Seinerzeit war das Nutzen-Kosten-Verhältnis für eine Wiederaufnahme des Betriebes zu ungünstig gewesen; eine Nachuntersuchung 1992 brachte kein anderes Resultat. Ab diesem Zeitpunkt hatte der Landkreis keine andere Wahl, als sich zunächst um den Fortbestand der Enzbahn zu kümmern, dann wurde die Erhaltung der Nagoldbahn dringlich.

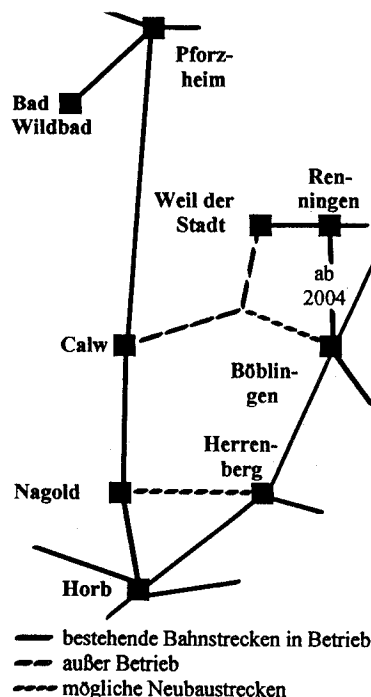
Deshalb kann sich das kommunale Engagement jetzt erst verstärkt der Dritten im Bunde zuwenden: der *Schwarzwaldbahn* mitsamt dem Bahnprojekt *Calw – Böblingen* sowie der möglichen Weiterführung *Nagold – Herrenberg* der Nagoldbahn. Im Landkreis Böblingen kommt ab 2004 die Regional-S-Bahn *Böblingen – Renningen* dazu.

Ab wann könnte denn die Schwarzwaldbahn wieder fahren?

Bezahlen können die Kommunen die Investitionen nur, wenn 85 % davon Bund und Land tragen. Dazu muss in einer „Standardisierten Bewertung“ der errechnete Nutzen des Vorhabens (z.B. Fahrgastzahl, Schnelligkeit, ersparte Abgase) die Kosten mindestens übersteigen.

Bisher ist dies nicht der Fall, neueste Berechnungen zeigen aber, dass die „Nutzenschwelle“ inzwischen näher rückt. Erreichen lässt sie sich z.B. durch die Ansiedlung weiterer Einwohner und Betriebe (potentielle Fahrgäste) oder durch technischen Fortschritt in der Bahntechnik (noch rascher beschleunigende Züge, Kostensenkung usw.).

Nach heutigem Stand dürfte die gesamte Vorlaufzeit mindestens etwa fünf Jahre betragen; zwei Jahre davon brauchen alleine Bauplanung, Ausschreibung, Bauarbeiten und Abnahme.



Was Sie schon immer über die Schwarzwaldbahn wissen wollten

Heute lässt niemand mehr sein Auto wegen der Bahn stehen. Oh doch: Auf der 1996 reaktivierten Schönbuchbahn Böblingen – Dettenhausen fahren über 6000 Personen täglich – prognostiziert waren 2500. Auf der Ammertalbahn Herrenberg – Tübingen oder der Wieslaufbahn Schorndorf – Rudersberg ist die Lage ähnlich.

Wenn dann so viele Leute mit einer tollen Bahn fahren können, dann zieht das doch Kaufkraft von Calw ab. Dann würden die Leute heute schon mit dem Auto woanders hinfahren. Wenn aber das Angebot auf beiden Seiten stimmt, ist die Bahn für beide Richtungen interessant. Die Bahn wird auf Höhe der Calwer Stadtmitte halten, dort wird einkaufen also sogar einfacher. Für Pendler und Gewerbeansiedlungen wird der Calwer Raum durch die Bahn erst richtig attraktiv – von beidem profitieren die Gemeinden und der Handel.

Die Bahn ist aber unwirtschaftlich.

Jedes andere Verkehrsmittel auch. Kein Bus oder Lkw-Verkehr könnte bestehen, wenn er die von ihm befahrenen Straßen alle selbst finanzieren müsste. Am unwirtschaftlichsten ist ein Auto, das den ganzen Tag am P&R-Parkplatz steht.

Wenn die neue Umgehungsstraße für Weil der Stadt da ist, kommt man mit Auto und Bus wieder gut zur S-Bahn. Der Querverkehr ins Würmtal, der heute die Kapellenkreuzung lahmlegt, bleibt lei-

der auch in Zukunft erhalten, ebenso die ungünstige Einmündung der Bahnhofstraße.

Die Linienführung der Schwarzwaldbahn ist umständlich.

Die Strecke ist als Hauptbahn gebaut worden, fast schnurgerade mit nur ganz wenigen Kurven und Bahnübergängen. Überwiegend könnte man mit über 100 km/h auf der Strecke fahren. Schon mit weniger wäre die Schwarzwaldbahn trotz der Zwischenhalte im Durchschnitt so schnell wie eine S-Bahn.

Aber die Bahn kann ja nicht so oft halten.

Die Bahn bedient Calw, Althengstett und Ostelsheim zum Teil mit mehreren, wohnortnahen Stationen. Dennoch wird sie schneller sein als der Parallelbus über Ostelsheim und mindestens so schnell wie der Bus über Simmozheim. Der Anschluss in Weil der Stadt funktioniert direkt am selben Bahnsteig, schneller und zuverlässiger, damit ist die Gesamtreisezeit kürzer als heute.

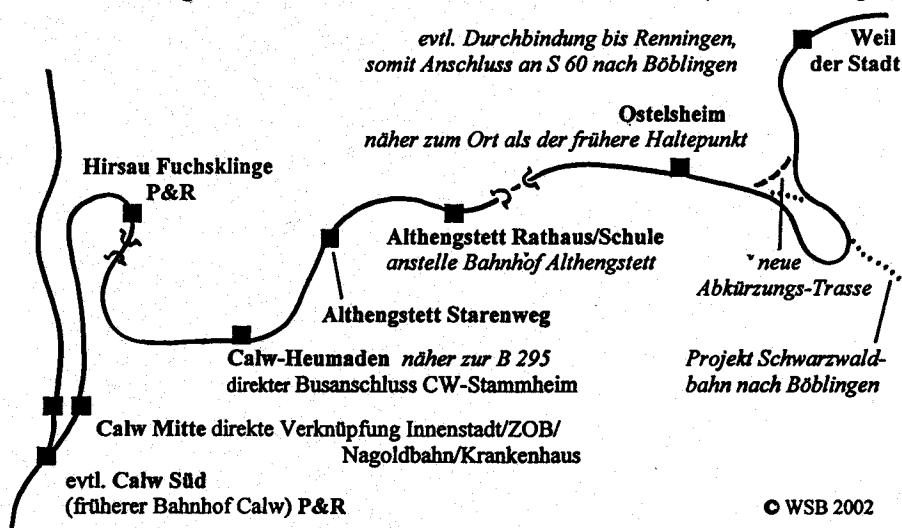
Was ist dann mit den Busunternehmen?

Von einem guten Bahnangebot profitiert auch der Bus, sei es als Zubringer oder weil die Menschen dann überhaupt erst an den ÖPNV denken. Jedes Busunternehmen kann sich um den Betrieb der Bahn bewerben und sein örtliches Know-how einbringen.

Ein leichter Bus ist doch umweltfreundlicher als ein schwerer Zug?

Moderne regionale Schienenfahrzeuge sind vom Energieverbrauch pro Sitzplatz her voll konkurrenzfähig. In ei-

Württembergische Schwarzwaldbahn Calw - Weil der Stadt (Calw – Böblingen)



nen Triebwagen passen aber wesentlich mehr Leute als in einen Bus. Auch zwei Zuginheiten brauchen nur einen Fahrer. Die Bahn steht nicht im Stau, und die Triebwagen können auch den umweltfreundlichen Güterverkehr auf der Schiene übernehmen. Das gibt Platz auf der Straße.

Die Schwarzwaldbahn ist doch stillgelegt, wie kann man sie dann überhaupt wieder in Betrieb nehmen?

Die Strecke ist nie stillgelegt worden, es fahren nur keine Züge mehr auf ihr. Seit 1994 gehört sie dem Landkreis. Sobald die Strecke technisch in Ordnung gebracht ist, kann der Betrieb wieder aufgenommen werden.

Oben: Mögliche aktuelle Haltestellen der Schwarzwaldbahn (WSB-Planung)

Dann kommt also die S-Bahn bis nach Calw?

Nein, die Stuttgarter S-Bahn ist ein Massenverkehrsmittel mit 210 Meter langen Zuginheiten. So etwas wäre Richtung Calw völlig überdimensioniert, es wären auch keine so günstigen Haltestellenabstände möglich. Nach Calw wird eine Regionalbahn mit wendigen Leichttriebwagen für Diesel- oder elektrischen Betrieb kommen.

Schon 1992 zeigte der WSB e. V., wie die zeitgemäße Schwarzwaldbahn aussehen könnte: Triebwagen der Strohgebühnenbahn Korntal – Weissach in Weil der Stadt



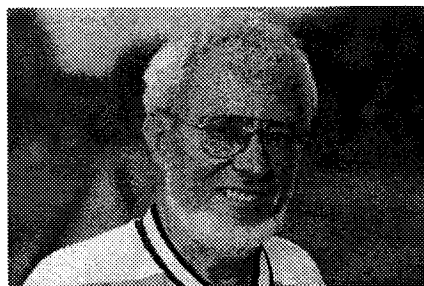
Mit Dampf und Druck

1987, kaum nach unserer Vereinsgründung, hat die Bundesbahn die Strecke gesperrt; nichts war's mit dem geplanten Sonderzug. Trotzdem ist die Bahn durch unsere ideelle Arbeit seither nie aus der Diskussion verschwunden.

Um die Sache in Schwung zu bringen, haben wir mit dem Herrichten der Gleise für touristische Züge angefangen. Denn nur, wenn man jetzt schon mitfahren kann, kommt auch das Projekt einer modernen Schwarzwaldbahn in die Köpfe! Bald 20 Jahre – fast eine Generation – fuhr ja nichts mehr!

Ob der reguläre Nahverkehr zunächst nach Weil der Stadt und Richtung Stuttgart führt oder später einmal direkt nach Böblingen – wir sind für alles offen. Und wir machen weiterhin „Dampf“ und erhöhen den Druck!

Was auch Sie tun können: Sprechen Sie Gemeindevertreter und örtliche Politiker auf die Bahn an; nutzen Sie heute schon Bus und S-Bahn; helfen Sie unserem Verein, damit wir den Kommunen helfen können, Werbung für das Bahnprojekt zu machen.



Herzlich
Ihr Hans-Ulrich Bay
1. Vorsitzender WSB e.V.

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

Was wir wollen

- *Erhaltung* der Bahnstrecke Calw – Weil der Stadt; Einführen eines *touristischen Zugbetriebes* als Vorstufe einer vollen Reaktivierung

- *Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs (SPNV)* Calw – Weil der Stadt als moderne Regionalbahn (keine S-Bahn!); ebenso erneuter Güterverkehr; *Förderung* des kommunalen Projektes einer *Regional-Stadtbahn Calw – Böblingen*

Was wir tun

Veranstaltungen, Drucksachen, öffentliche Diskussionen, beharrliche Gespräche mit Verantwortlichen. Im Abschnitt Calw – Althengstett richten wir die Gleise ehrenamtlich für einen touristischen Zugverkehr her, den *Hermann-Hesse-Express*.

Wie wäre es mit Ihnen?

Jahresbeitrag ab 2003:

| | |
|----------------|--------|
| Erwachsene | 25,- € |
| Nichtverdiener | 10,- € |
| Familien | 30,- € |

Mitgliedsbeitrag und Spenden sind steuerlich absetzbar.

Kreissparkasse Calw
Nr. 41 46 41, BLZ 606 510 70

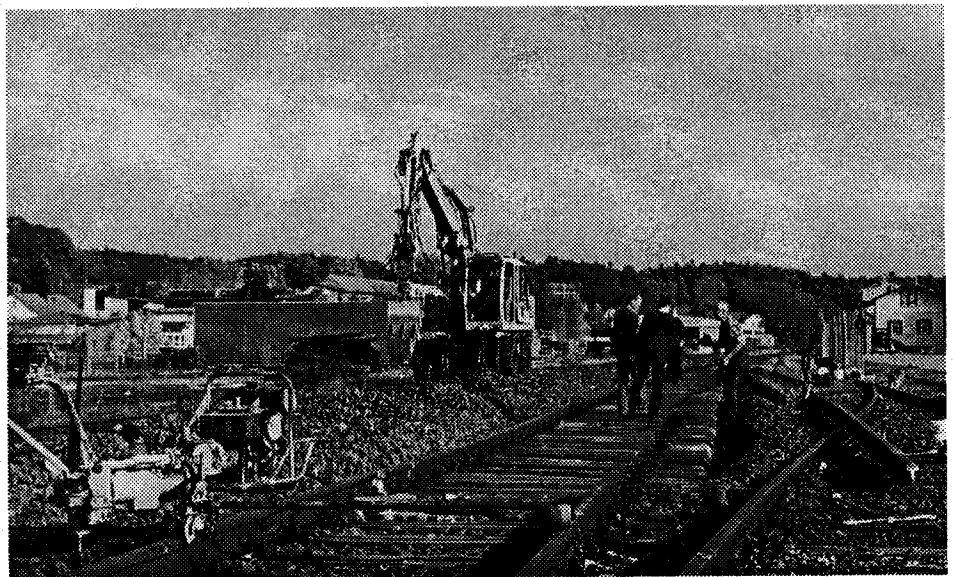
*Fragen, Anregungen,
Mitmachen?*

WSB e.V., Hans-Ulrich Bay
Altburger Str. 12, 75365 Calw
Tel. + Fax 0 70 51 / 2 05 41
wsb@schwarzwaldbahn-calw.de

Aktueller Arbeitsstand im Internet unter
www.schwarzwaldbahn-calw.de

© 2002 WSB e.V., Calw. Redaktion /
Fotos: Hans-Joachim Knupfer;
Grafik: Wolfgang Schwarz

Es tut sich was: Über 15 000 Euro Investitionen (Eigenmittel!) und etwa 1000 Arbeitsstunden haben wir 2001 in den Beginn der Gleissanierung ab Bahnhof Althengstett gesteckt.



Mit der Schwarzwaldbahn
ans Ziel Ihrer Reise – mit
der Kreissparkasse ans
Ziel Ihrer Wünsche

Kreissparkasse
Engagiert und leistungsstark Calw