



Nr. 3

Aktuell

Württembergische Schwarzwaldbahn Calw

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

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

Der Fahrgast kennt die Praxis: Anregungen für die Planer

Neue Haltestellen, kurze Wege

Als eine Eisenbahnfahrt noch eine Reise darstellte und lange Personenzüge an noch längeren Bahnsteigen hielten, war der Fußweg zum Bahnhof selbstverständlich – man brachte Zeit mit. Heute möchte man am liebsten nur „dreimal umfallen“, also nicht viel mehr per pedes zurücklegen als die eigene Körperlänge. Der WSB-Verein zeigt, dass auch die über 130 Jahre zählende Schwarzwaldbahn Möglichkeiten für neue, praktische Haltestellen bietet.

Einst mussten Bahnhöfe in der Horizontalen liegen und Platz auch für die Güterverladung bieten. Seitdem moderne Triebwagen mit leisen Verbrennungsmotoren so rasch beschleunigen können wie eine elektrische S-Bahn und kurze, wendige Zugeinheiten die langen Berufszüge ersetzt haben, können die Haltestellen aber auch „am Buckel“ liegen und da gebaut werden, wo es zum Kunde am nächsten ist. Der WSB-Verein hat sich Gedanken gemacht, die er hier in Kurzform vorstellt.

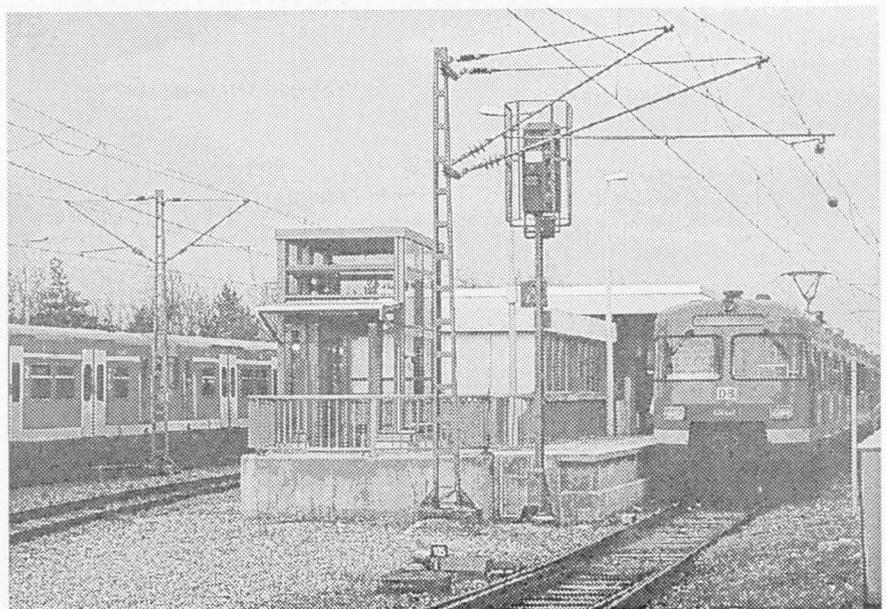
Damit für die moderne Schwarzwaldbahn das Produkt aus kurzer Reisezeit (angestrebt etwa 21 Minuten) und guter Erschließung aufgeht, sollten al-

lerdings grundsätzlich zunächst nicht viel mehr Zwischenhalte als früher vorgesehen werden. Kennzeichen neuer Haltestellen ist ihre weitgehende Barrierefreiheit: Die Bahnsteige werden mit 55 oder 76 cm Höhe über Schiene so angelegt, dass sie der Bodenhöhe des Fahrzeugs angepasst sind. Damit finden auch Gehbehinderte und Kinderwagen gut hinein. Natürlich sind auch die Zuwege zu den Bahnsteigen selbst nach Möglichkeit als Rampen stufenfrei angelegt. Weiterhin möglich ist es, Überwege direkt über das Gleis anzulegen. Das sichert kurze Wege.

Weil der Stadt: Anschluss an die S-Bahn am selben Bahnsteig ist möglich und unerlässlich

Bahnhof Weil der Stadt

Selbstverständlich sollten die Triebwagen der Schwarzwaldbahn am selben Mittelbahnsteig halten wie die S-Bahn-Züge. Platz dafür hat es, denn seit dem zweigleisigen Ausbau des Abschnittes Renningen – Malmsheim hält sich im Normalfall nur ein einziger S-Bahn-Zug am Bahnsteig in Weil der Stadt auf. Dass die Bahnsteiganlage beim Umbau 1978 weg von der Stadt gelegt worden ist statt näher zu ihr, lässt sich kaum ändern. Eine zweite Unterführung unter dem Bahnsteig an dessen östlichem Ende würde die Benutzung der S-Bahn und der Schwarzwaldbahn für die Anlieger aus dem Osten von Weil der Stadt und aus Merklingen bedeutend attraktiver machen.



Wir bauen einen Bahnsteig – nicht ganz einfach

Für die Gestaltung von Bahnanlagen gilt bundesweit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Dieses Gesetz lässt Bahnsteighöhen von 55 cm, 76 cm oder 96 cm über Schienenoberkante (SOK) zu. Die gewählte Höhe hängt davon ab, welche Fahrzeugtypen mehrheitlich an diesem Bahnsteig halten sollen.

Typische Rastermaße für die Höhe des Fahrzeugbodens sind 56 – 60 cm, 80 cm oder 100 cm über SOK. Der verbleibende geringe Höhenunterschied zwischen Bahnsteighöhe und Fahrzeugboden soll garantieren, dass auch Außenschwenktüren an Fahrzeugen sich anstandslos öffnen, auch wenn die Räder relativ stark abgefahren sind oder sich das Schotterbett etwas gesenkt hat.

Triebwagen vom Typ Regio-shuttle, wie sie auf der Nagoldbahn Pforzheim – Calw – Horb („Kulturbahn“) bereits fahren, sind mit zirka 60 oder 80 cm Bodenhöhe lieferbar. Für Calw – Weil der Stadt empfiehlt sich 60 cm, damit eine flexible und kostengünstige Betriebsgemeinschaft mit den Fahrzeugen der Nagoldbahn möglich ist. – Die Stuttgarter S-Bahn-Wagen besitzen 100 cm Bodenhöhe; der Bahnsteig z.B. in Weil der Stadt ist 76 cm hoch (ein kleiner Abschnitt wurde auf 96 cm erhöht). Hier muss eine Lösung gefunden werden, die den barrierefreien Fahrgastwechsel zur S-Bahn einerseits und zur Schwarzwaldbahn andererseits ermöglicht.

Ein Fahrzeug vom Typ Regio-shuttle ist etwa 25 Meter lang. Es werden Solowagen, Doppelzüge oder – im Berufsverkehr – Dreiereinheiten eingesetzt. Die Bahnsteige hierfür müssen also rund 75 Meter lang werden.

Zentral in Ostelsheim

Der frühere Haltepunkt Ostelsheim ist zwar erhalten, aber liegt rund 450 Meter vom Ortszentrum entfernt und auf der „falschen“, vom Ort abgewandten Bahnseite.

Für einen neuen Haltepunkt bietet sich das Gelände entlang der Silcherstraße an. Dort läge der Bahnsteig gleich passend auf der Ortsseite. Die Straße liegt etwas höher als der Bahnkörper, so dass zu einem Bahnsteig nicht einmal ein Höhenunterschied von der Straße aus nötig wäre.

Wichtigstes Merkmal: Über den Fußweg Sonnenhalde geht es in direkter Linie Richtung Hauptstraße/Ortsmitte, so dass die Entfernung dorthin nur noch zirka 200 Meter beträgt. Auch das Neubaugebiet im Südwesten von Ostelsheim ist damit wesentlich besser zu erreichen. Vom Haltepunkt aus kann man fast alle erreichbaren Punkte im Ort gut übersehen. Das schafft „spürbare“ Nähe und ist auch psychologisch ein Vorteil für den Fußgänger und Fahrgast.

Nächster Halt: Ostelsheim. Silcherstraße und Sonnenhalde binden den Haltepunkt auf kurzen Wegen ein.

Zwei für Althengstett

Aus eins mach zwei: Althengstetts Bahnhof ist großzügig angelegt, seine Gebäude hat die Gemeinde sauber hergerichtet, aber zum Ortszentrum liegt er nicht ganz günstig. Wer dorthin will, muss „um zwei Ecken“ herum laufen.

Die Lösung: Der erste Halt könnte am Ende des bisherigen Bahnhofs Richtung Calw erfolgen, genau auf dem Durchlass Simmozheimer Straße, in Sichtweite des Rathauses. So hieße auch der Haltepunkt: Althengstett Rathaus. Eine Treppe führt auf der Westseite der Simmozheimer Straße direkt zum Gehweg Richtung Schule – so müssen die Schüler die Straße nicht mehr überqueren! Auf der Ostseite soll eine Zickzackweg stufenfrei talwärts führen. Der Bahnsteig wird dort gebaut, wo bisher auf der Brücke Gleis 1 liegt – das Hauptgleis wird in elegantem Bogen gegen das heutige Gleis 2 verschwenkt.

Der zweite Halt in Althengstett muss sowieso sein: Im Westen des Ortes müssen sich die Züge begegnen, wenn sie zur fahrplanmäßigen Zeit kurz nach der vollen und kurz vor der halben Stunde Weil der Stadt bzw. Calw verlassen. Hier ist also ein zwei-



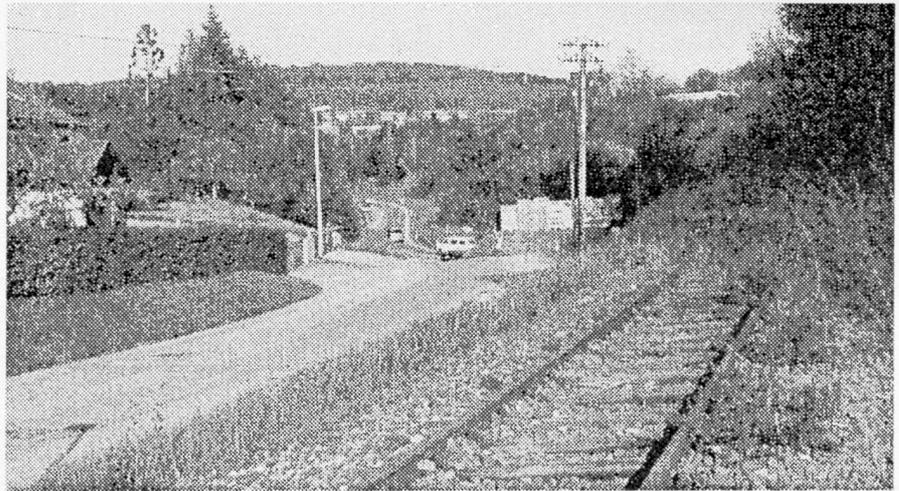
gleisiger Kreuzungsbahnhof nötig. Da schließt auch fahrgastfreundlich direkt neben dem Bahnsteig der Bus nach Neuhengstett, Möttlingen und Richtung Böblingen an. Dieser Bahnhof würde auf Höhe des Starenwegs erbaut – und darf deshalb auch Althengstett Starenweg heißen.

Praktisch für Heumaden

In Calw-Heumaden war der frühere Haltepunkt zu umständlich erreichbar, weil man sich nicht rechtzeitig das direkte Wegerecht sicherte. Beim neuen Haltepunkt kann das anders werden: Er kann direkt vor dem Bahndurchlass der B 295 neben der Breiten Heerstraße angelegt werden. Dort ist er von allen Seiten gut erreichbar und gut sichtbar, so dass sich jede(r) sicher fühlen kann.

Auf der Südseite kann ein Fußweg direkt Richtung Bauknecht führen, ein weiterer über die neu zu bauende Bahnbrücke Richtung Graf-Zeppelin-Straße/Kimmichwiesen. So erreicht man bequem das Industriegebiet, ohne dass man die B 295 zu Fuß überqueren und warten muss.

Neu in Althengstett: Die beiden Haltepunkte Althengstett West (Starenweg; links) und Althengstett Rathaus (rechts)



Vorteil für Stammheim

Durch den neuen Kreisverkehr kann außerdem der Bus von und nach Stammheim jeweils eine kurze Schleife machen und direkt unter der Brücke halten. Er kann dazu den alten, bisherigen Gewölbedurchlass als reservierte Busfahrspur nutzen. Die Fußgänger haben daneben immer noch genug Platz. Die alte, düstere Fußgängerunterführung kann zugeschüttet oder als Rohr- und Kabeltrasse genutzt werden.

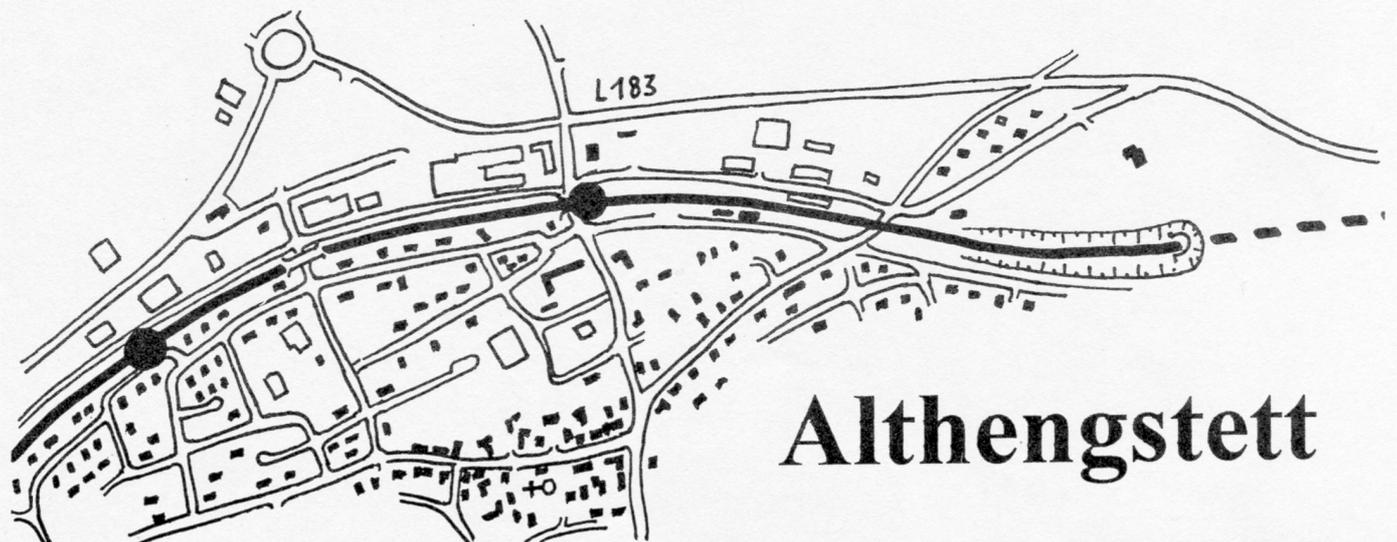
Ein Treppenaufgang zu dem direkt oberhalb des Gewölbes anschließenden neuen Bahnhaltepunkt ermöglicht auf kürzestem Weg den unmittelbaren Umstieg – und damit sozusagen auch einen „Bahnhof“ für Stammheim. Außerdem bringt das der Schiene zusätzliche Fahrgäste.

Direkt am Beginn der Breiten Heerstraße: möglicher neuer Haltepunkt Calw-Heumaden

Nötig ist, dass die Stadt- und Verkehrsplaner dies alles bereits jetzt vorsehen.

Rollgraben neu bauen

Am früheren Haltepunkt Heumaden muss die Fußgängerunterführung Rollgraben völlig neu gebaut und mit einer heutigen Richtlinien entsprechenden Durchgangshöhe und Wegbreite versehen werden. Für Kinderwagen usw. müssen geeignete Hilfen zur Überwindung der Stufen geschaffen werden; dies alles unabhängig von der Reaktivierung der Schwarzwaldbahn. Was sich der WSB für Haltepunkte im direkten Stadtbereich Calw überlegt hat, steht in *Schwarzwaldbahn Aktuell* Nr. 4



Althengstett

Kurz oder lang

Die ausführliche Studie „Neue Haltestellen für die Schwarzwaldbahn“, die hier auszugsweise dargestellt ist, umfasst 30 Seiten, betreffend den Abschnitt von Weil der Stadt bis Calw-Heumaden.

Die 2. Studie „Verbesserte Anbindung des Haltepunktes Calw Mitte“ (7 Seiten) befasst sich mit dem zentrumsnahen Halt in Calw. - Die 3. Studie „Reaktivierung des Bahnknotens Calw Süd“ beschreibt die Möglichkeit einer Park&Ride-Station mit Bahnbetriebsstützpunkt in Calw.

Kurzfassung der Studien 2 und 3 in *Schwarzwaldbahn Aktuell* Nr. 4.

Alle Studien sowie die Kurzfassung sind kostenlos erhältlich beim WSB e.V., Altburger Str. 12, 75365 Calw, Tel. 0 70 51 / 2 05 41, oder als Datei über knupfer@schwarzwaldbahn-calw.de, oder unter www.schwarzwaldbahn-calw.de

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 oder Zusatzangebot bei 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. In Calw Süd legen wir selbst Hand an, damit die denkmalgeschützten Bauwerke und Anlagen der Schwarzwaldbahn erhalten werden – sonst tut es niemand.

Wie wäre es mit Ihnen?

Jahresbeitrag (Stand 2006):	
Erwachsene	25,- €
Nichtverdiener	10,- €
Familien	30,- €

Mitgliedsbeitrag und Spenden sind steuerlich absetzbar.
Sparkasse Pforzheim Calw
BLZ 606 510 70
Vereinskonto Nr. 4 414 640
Spendenkonto Nr. 4 371 100

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

© 2006 WSB e.V., Calw
Redaktion: Hans-Joachim Knupfer
Grafik: Wolfgang Schwarz

Jeden Samstag sind wir bei fast jedem Wetter in harter Arbeit im Einsatz, um die Bahnanlagen zu erhalten: hier Felsrodung in Calw



was uns bewegt
schwarzwaldbahn

Mit Unterstützung von

 Sparkasse
Pforzheim Calw