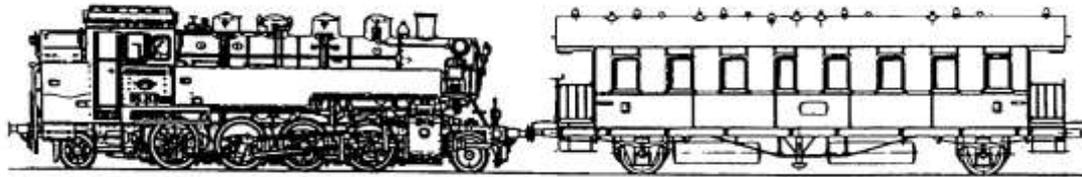
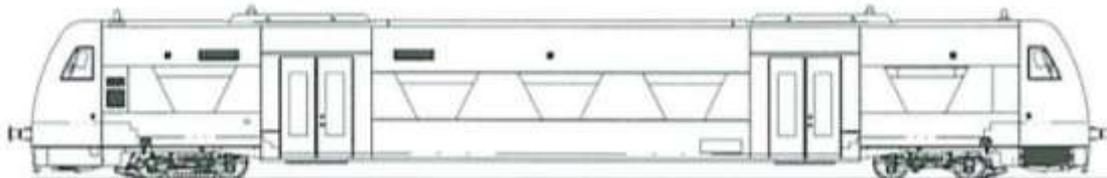




Von der Württembergischen Schwarzwaldbahn



zur Hermann-Hesse-Bahn



Inhalt



- Zur Historie der Württembergischen Schwarzwaldbahn
- Maßnahmen zur Reaktivierung
- Zukunftsoptionen

Historie

Planung, Bau, Eröffnung

1865 Baubeschluss Baubeschluss des württembergischen Landtags für eine "Schwarzwaldbahn" Stuttgart-Leonberg-Calw mit Anschluss bis Nagold.

1868-1872 Eröffnungen

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

1932-1939 Zweites Gleises

von Beginn an	Althengstett-Calw
30.09.1932	Ditzingen-Leonberg
01.12.1937	Stuttgart-Zuffenhausen-Kornthal
11.05.1938	Kornthal-Ditzingen
09.03.1939	Leonberg-Renningen
15.12.2002	Renningen-Malmsheim



Die Bahn ist von Anfang an als Hauptbahn konzipiert mit seichten Steigungen und großen Kurvenradien

Historie

Das Eröffnungsjahr 1872

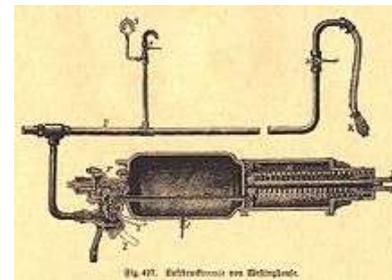
Hochzeit von Carl Benz und Berta Ringer. Als Berta Benz wurde sie 16 Jahre später berühmt mit der ersten Überlandfahrt eines Automobils von Mannheim nach Pforzheim.

Der Bahnhof Calw wird eröffnet und beschäftigt etwa 40 Mitarbeiter.

Die Frauenrechtlerin Victoria Woodhull (Equal Rights Party) kandidiert als erste Frau für das Amt des US Präsidenten. Gewählt wurde Ulysses S. Grant für eine zweite Amtszeit.

George Westinghouse erhält in diesem Jahr das US Patent für die Verbesserung der von ihm Jahre vorher entwickelten Luftdruckbremse. 1893 wurden durch das US Railroad Safety Appliance Act die Druckluftbremsen für alle Züge in den USA vorgeschrieben. Noch heute ist dieses System bei allen Bahnen im Einsatz.

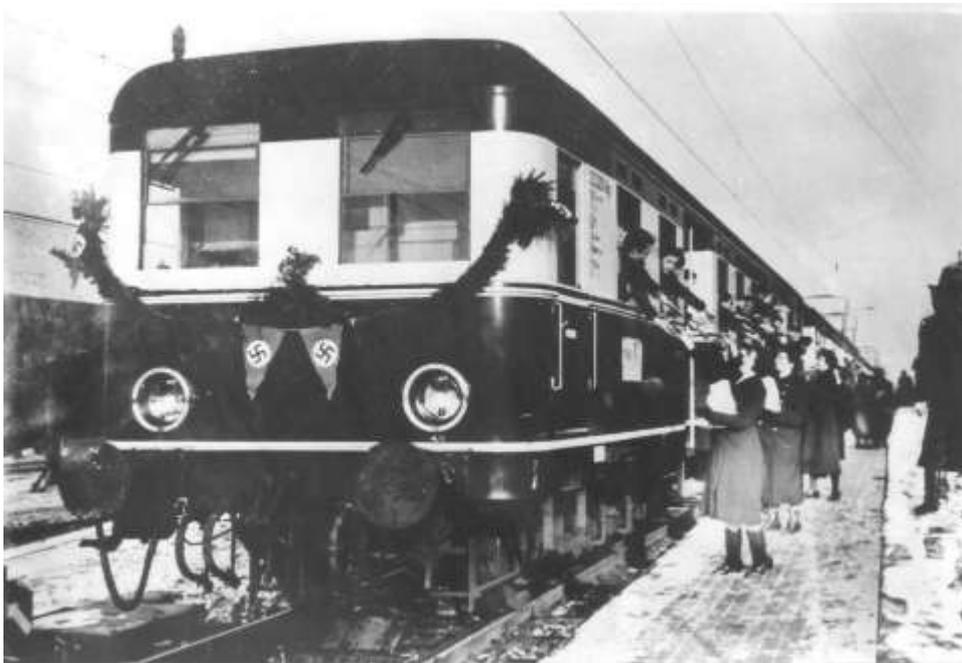
Das in der Königlich Württembergischen Gewehrfabrik in Oberndorf am Neckar produzierte Gewehr wird als erstes deutsches „Reichsgewehr“ eingeführt.



Historie

Elektrifizierung

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



Historie

Einstellung des Betriebs

29.05.1983	Personenverkehr Weil der Stadt-Calw wird eingestellt Güterverkehr Weil der Stadt-Althengstett bleibt
März 1988	Böschungsrutsch bei Ostelsheim: Gesamtbetrieb Weil der Stadt-Calw eingestellt, trotz befahrbaren Abschnittes Althengstett-Calw
31.08.1995	Formelle Stilllegung Weil der Stadt-Calw
01.09.1995	Ankauf der Strecke und Widmung als Güteranschlussbahn des Landkreises Calw ohne Verpflichtung zum Betrieb.

Die Bahnstrecke als solche ist daher rechtlich nicht entwidmet und kann nach erfolgter Instandsetzung jederzeit wieder in Betrieb gehen.
Für „Neubauten“ ist jeweils ein Planfeststellungsverfahren notwendig.



Reaktivierung

Betriebskonzept der Herman-Hesse-Bahn



- Die Verlängerung der S6 von Weil der Stadt nach Calw ist nicht realisierbar
- Der Betrieb erfolgt als Regionalbahn (genannt S-Bahn) von Calw-ZOB bis Renningen
- Anschluss in Renningen an S6 / S60
- Halt in Calw-Heumaden, Althengstett, Ostelsheim, Weil der Stadt und Renningen. Kein Halt in Malmsheim.
- Halbstündiger Taktfahrplan (stündlich in Randzeiten)
- Evtl. Elektrifizierung
- P&R Platz in Calw-Heumaden, Althengstett und Ostelsheim

Reaktivierung

Beispiele erfolgreicher Reaktivierungen

Ammertalbahn -

Die Strecke 322e (Herrenberg - Tübingen) ist vor Jahren nach Unterbrechung zwischen Herrenberg und Gültstein wieder erfolgreich in Betrieb genommen worden.

Schönbuchbahn -

Was auf der Karte als Strecke 324d (Böblingen - Dettenhausen) bezeichnet ist, wird nach Stilllegung über mehrere Jahrzehnte seit Jahren wieder erfolgreich betrieben. Die Fahrgastzahlen übersteigen signifikant die ursprünglichen Annahmen.

Rankbachbahn -

Die Strecke 324e (Renningen - Böblingen) wurde über lange Zeit nur noch für den Güterverkehr genutzt und kürzlich als S-Bahn S60 wieder in Betrieb genommen.



*Auszug aus der Übersichtskarte zum amtlichen Kursbuch
Süddeutschland und Schweiz Stand Mai 1935*

Reaktivierung

Eine S-Bahn hat viele Gesichter



Stuttgarter S-Bahn



Ortenau S-Bahn
(Regio Shuttle)



S-Bahn Karlsruhe
(Zwei System Fahrzeuge)

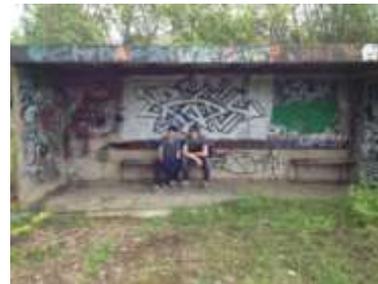


FLIRT Triebzug
(Diesel- und Elektroversionen)

Reaktivierung

Notwendige Maßnahmen

- Erneuerung der bestehenden Trasse (Gleisbett, Schotter, Schwellen, Schienen)
- Neubau Tunnel Ostelsheimer Kurve
- Neubau zweier Eisenbahnbrücken (Weil der Stadt und Heumaden)
- Neubau des Haltepunkts Calw ZOB
- Reaktivierung bzw. Erneuerung der Haltepunkte Heumaden, Althengstett und Ostelsheim
- Erneuerung der Bahnübergänge Althengstett (2x) und Ostelsheim
- Instandsetzung von Tunneln, Brücken, Durchlässen und Stützbauwerken
- Signal- und Kommunikationstechnik
- Ausgleichsmaßnahmen zum Erhalt der Natur- und Landschaftschutzgebiete
- Lärmschutz



Reaktivierung

Renovierung der Bahntrasse

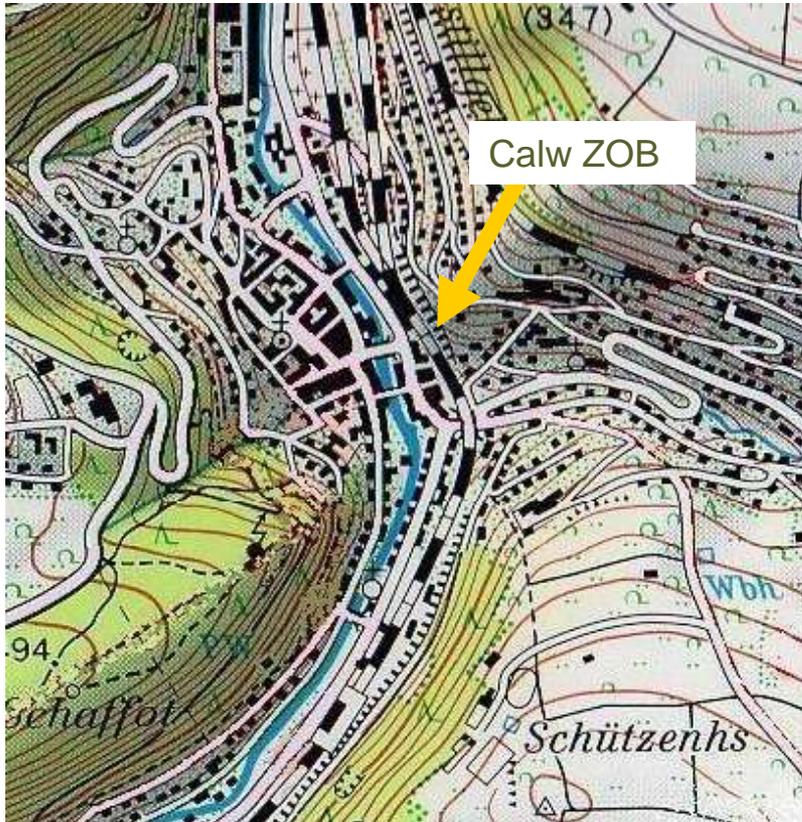


Das WSB Team legt im Winter 2013/14 einen Teil der Strecke wieder frei
Ein Anfang ist gemacht



Reaktivierung

Calw ZOB



Der bestehende Haltepunkt Calw ZOB der Nagoldtalbahn ist auf dem Dach des Parkhauses. Von hier muss man zukünftig nochmals höher hinauf zur links weiter oben verlaufenden Trasse der Schwarzwaldbahn.

Reaktivierung

Neue Brücke Weil der Stadt



Kostenträger ist die Stadt Weil der Stadt

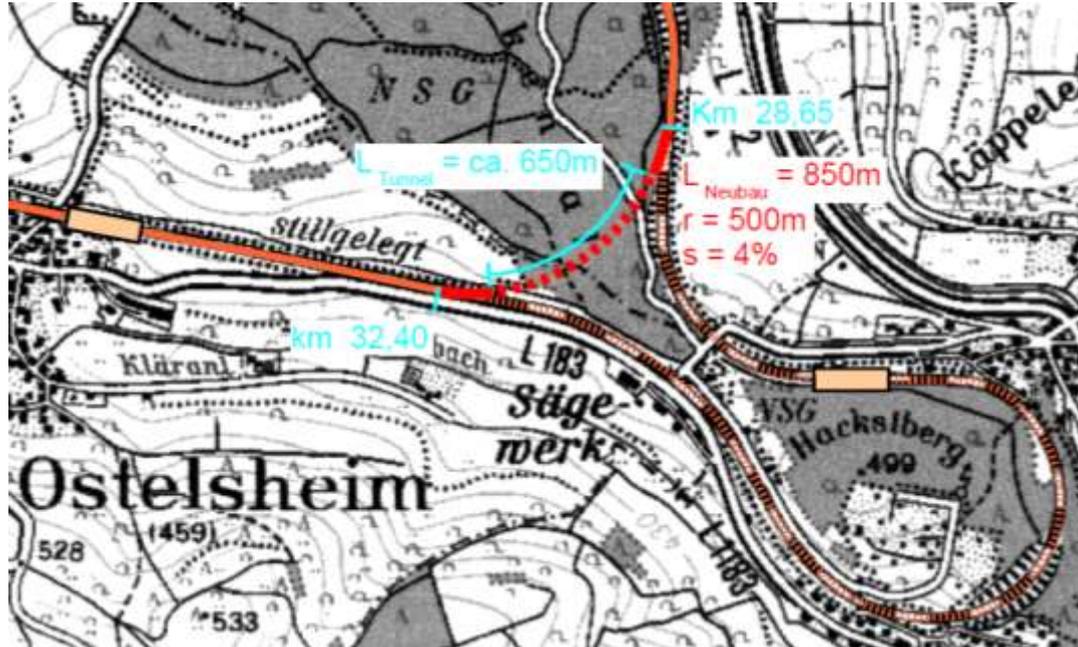
Reaktivierung

Neue Brücke Calw-Heumaden



Kostenträger ist der Bund

Reaktivierung Ostelsheimer Tunnel



Technische Daten:

Neubaustrecke

- Länge 850m
- Radius 500m
- Steigung 4%

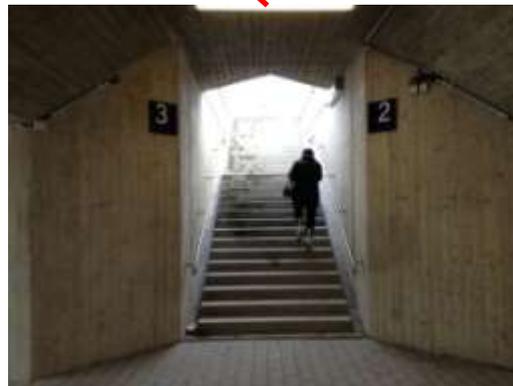
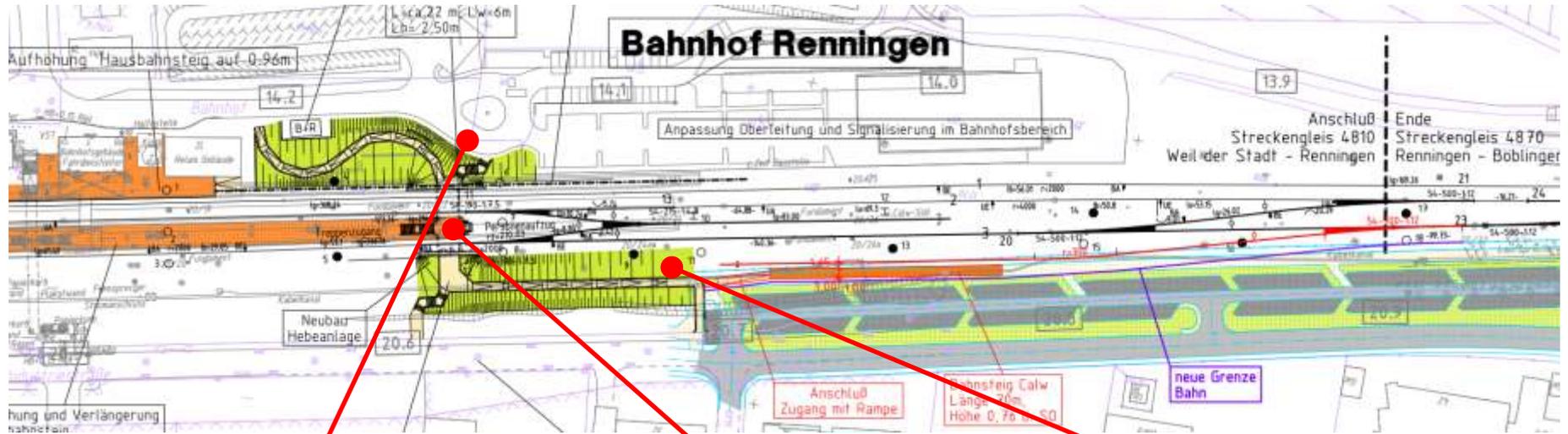
Tunnel

- Länge ca. 400 m

Der Tunnel verkürzt die Fahrzeit um ca. 2 Minuten, kann aber aufgrund der großen Steigung nur von geeigneten Fahrzeugen befahren werden.

Die Hacksbergsschleife soll erhalten bleiben, aber nicht reaktiviert werden.

Reaktivierung Haltepunkt Renningen

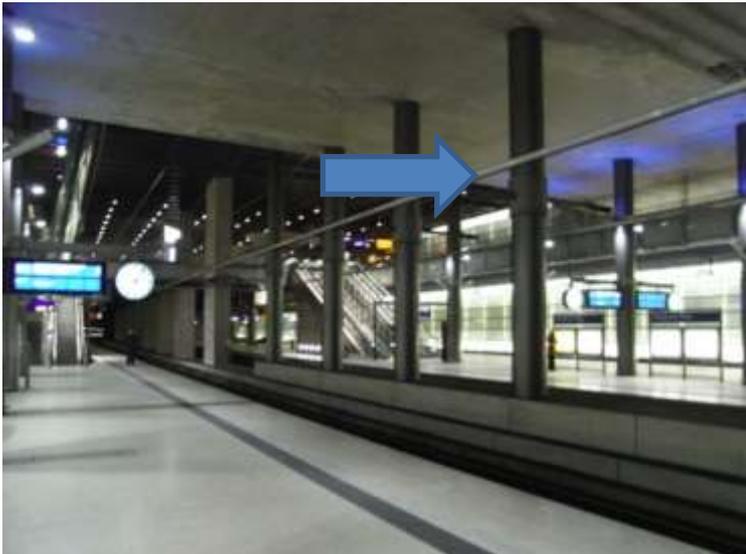
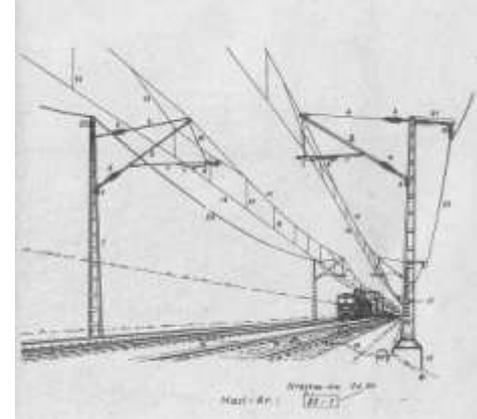


● Position der Fotos. Die Unterführung und Fahrstuhl erlauben einen Barriere-freien Zugang zum bestehenden S-Bahnsteig

Reaktivierung Elektrifizierung im Tunnel



Der elektrische Betrieb erfordert ein größeres Lichtraumprofil, das durch Verlegung des Gleises in die Tunnelmitte erreicht wird. Damit ist der Tunnel dann nur noch eingleisig nutzbar.

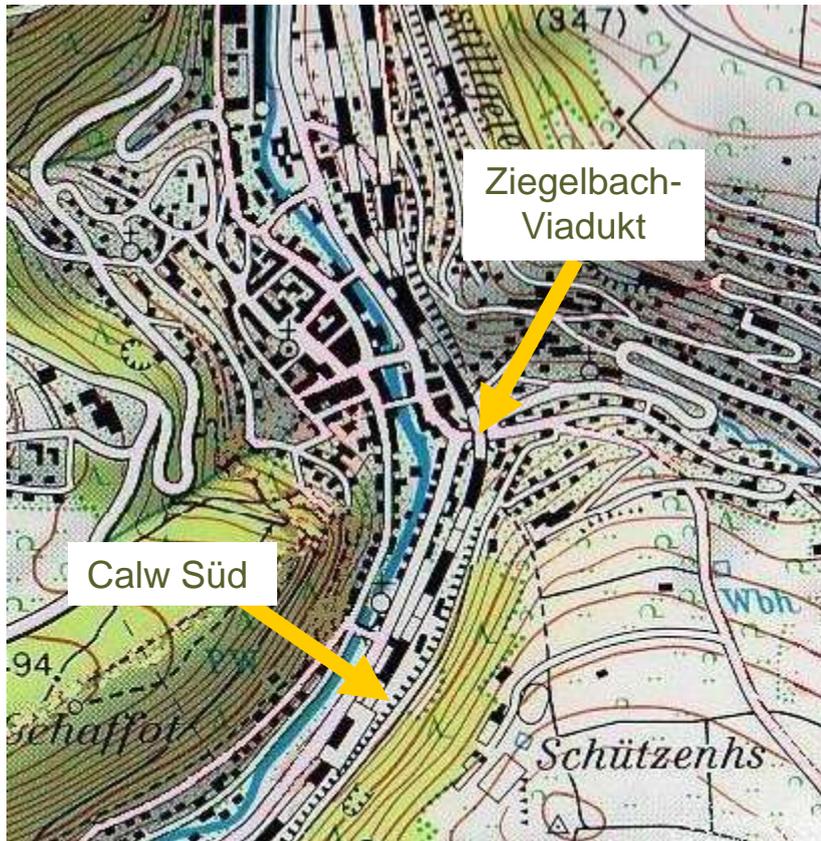


Alternativ kann eine Stromschiene mit niedriger Bauhöhe verwendet werden.

(Foto vom Bahnhof Berlin Alexanderplatz)

Zukunftsoptionen

Weiterführung bis Calw Süd mit schienengleichem Übergang zur Nagoldbahn



Das Ziegelbach-Viadukt (Brücke über die B296) wurde vom Statiker untersucht. Es ist für den modernen Bahnverkehr geeignet, allerdings nur eingleisig, wegen des zu engen Gleisabstandes von 3,60m.

Zur Einhaltung des Taktfahrplans ist dazu ein weiteres Fahrzeug mit Betriebsmannschaft erforderlich.

Zukunftsoptionen

Weitere Optionen

P&R Platz für Autofahrer aus Richtung Bad Teinach und den westlichen Stadtteilen, evtl. Parkhaus.

Bahnlehrpfad auf dem ehemaligen 2. Gleis

Fußweg zum Landratsamt über das Ziegelbach Viadukt

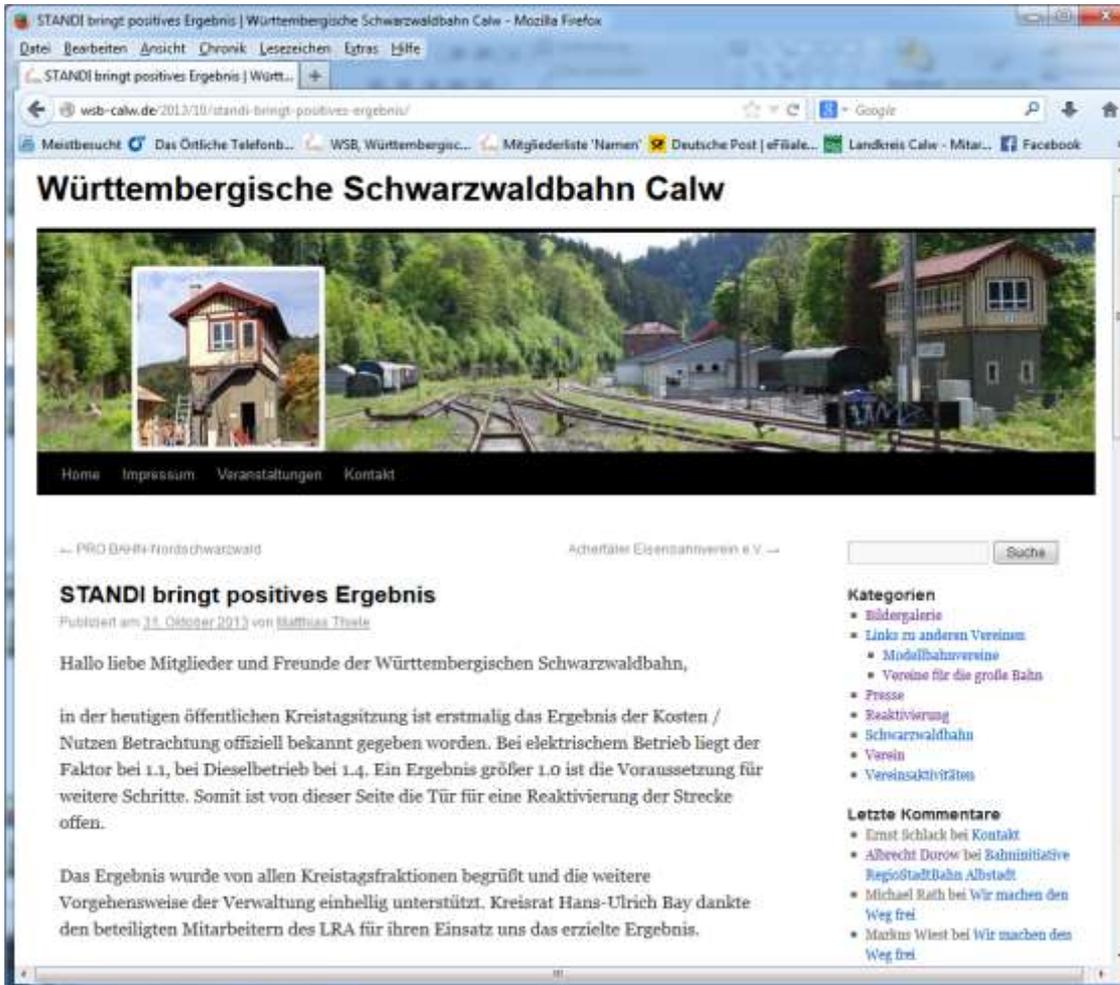
Touristische Draisinenfahrten auf der Hacksbergsschleife

Tourismuszüge Stuttgart - Weil der Stadt – Calw – Nagold – Hochdorf – Horb - Herrenberg – Böblingen – Stuttgart

Diese Ideen werden zur Zeit zurückgestellt

Hauptsache die Bahn fährt erst einmal

Aktuelle Informationen



www.schwarzwaldbahn-calw.de
www.facebook.com/verein.wsb

Kontakt:
Verein Württembergische
Schwarzwaldbahn Calw –
Weil der Stadt e.V. (WSB)
Vorsitzender
Roland Esken
Emil-Schmid-Straße 24
75378 Bad Liebenzell
Telefon: 07052 92383
Handy: 0171 553 7777
esken@schwarzwaldbahn-calw.de

Allgemeine Email ID
wsb@schwarzwaldbahn-calw.de

JA! ZUR HERMANN HESSE-BAHN

Wir warten auf die Bahn

