



125 Jahre Württembergische Schwarzwaldbahn Weil der Stadt - Calw - Nagold

Am 20. Juni 1872 dampft der erste Zug das Nagoldtal hinauf, wurden Calw, Nagold und die Ortschaften südwestlich von Weil der Stadt dem "Weltverkehr" erschlossen. Zwischen Calw und Weil der Stadt fahren derzeit keine Züge mehr. Für die Nagoldbahn scheint die Zukunft Gutes zu bringen. Wir schauen zurück - und voraus.

Liegt Nagold denn nun an der "Schwarzwaldbahn", genauer gesagt an der Württembergischen Schwarzwaldbahn - oder an der Nagoldtalbahn oder Nagoldbahn? Ganz einfach: Alles trifft zu! Der erste Schienenstrang lief, von Stuttgart kommend, bis Weil der Stadt als dem "Tor zum Schwarzwald", denn man hatte beschlossen, Calw und Nagold von der Landeshauptstadt aus mit dem neuen Verkehrsmittel zu erschließen. Da jede Bahn damals ihren Namen bekam - wir lebten ja im Königreich Württemberg -, hieß diese westliche Linie selbstverständlich "Schwarzwaldbahn". Daß das damals selbständige Nachbarland Baden gleichzeitig an einer eigenen "Schwarz-

waldbahn" werkelte, der von Offenburg nach Villingen nämlich, kümmerte die Schwaben herzlich wenig.

Der Calwer Bahnhof wurde so geplant, daß auch eine 2. Linie, nämlich von Pforzheim her, eingeführt werden konnte. Der Abschnitt Weil - Calw - Nagold war zuerst fertig, so lagen die Orte an der Schwarzwaldbahn. Zwei Jahre später, 1874, ging dann auch die eigentliche "Nagoldbahn" durchgehend von Pforzheim bis Horb in Betrieb, wo Anschluß an die "Obere Neckarbahn" besteht. Seither gehört der Teil von Calw bis Nagold folgerichtig zur Nagoldtalbahn, wie der heutige Name im Kursbuch lautet.

Eine Ergänzung erfuhr das Bahnnetz hier durch die inzwischen wieder verschwundene, gleichwohl unvergessene Schmalspurbahn ab Nagold, das "Altensteigerle" (siehe Schwarzwaldbahn-Anzeiger No. 4). Das alte Projekt eines Bahnanschlusses für Nagold in Herrenberg ist heute wieder aktuell.

Bis zum letzten Mann angetreten: Nagolder Bahnbedienstete um 1905. Lok "Marbach", Baujahr 1894, mit Güterzug schaut zu. Foto: Sammlung WSB e.V.





Zeittafel

13.08.1865

Gesetz über Bau einer "Schwarzwaldbahn"
Zuffenhausen - Calw - Nagold

23.09.1868

Eröffnung 1. Abschnitt Zuffenhausen - Ditzingen der
"Schwarzwaldbahn" (Hauptbahn)

01.12.1869

Eröffnung 2. Abschnitt Ditzingen - Weil der Stadt der
"Schwarzwaldbahn" (Hauptbahn)

20.06.1872

Eröffnung 3. Abschnitt Weil der Stadt - Calw -
Nagold der "Schwarzwaldbahn" (Hauptbahn)

01.06.1874

Eröffnung Pforzheim - Calw und Nagold - Horb,
damit durchgehende "Nagoldbahn" (Hauptbahn)

29.12.1891

Eröffnung Lokalbahn Nagold - Altensteig
(Nebenbahn)

30.09.1962

Stillegung Personenverkehr Nagold - Altensteig

28.05.1967

Stillegung Güterverkehr Nagold - Altensteig,
also endgültige Stillegung

29.05.1983

Stillegung Personenverkehr Calw - Weil der Stadt,
Stillegung planmäßiger Verkehr Calw - Althengstett

29.02.1988

Vorläufige Einstellung Güterverkehr Weil der Stadt -
Althengstett aufgrund Erdbeben

1.1.1994

Übernahme Calw - Weil der Stadt durch Landkreis
Calw, keine Wiederaufnahme des Betriebes

Organisatorische Maßnahmen im Bereich von Weil der Stadt bis Nagold (Auswahl):

01.10.1905

Eröffnung Haltepunkt Ostelsheim

01.09.1941

Eröffnung Haltepunkt Calw Ost (!)

01.05.1946

Aufhebung des Hp Calw Ost

... 1961:

Entfall des 2. Streckengleises Calw - Althengstett
(alle sonst genannten Bahnabschnitte sind eingleisig)

26.05.1974

Eröffnung Haltepunkt Calw-Heumaden
(an Stelle des früheren Hp Calw Ost!)

21.04.1979

Aufhebung Bahnhof Emmingen für Personenverkehr

29.05.1983

Aufhebung Haltestelle Schafhausen (Württ), Bahnhof
Althengstett für Personenverkehr, Umwandlung Calw -
Weil der Stadt in Nebenbahn

28.05.1989

Eröffnung des Haltepunktes Calw (Stadtmitte/ZOB),
Aufhebung des Bahnhofs Calw für Personenverkehr,
Umwandlung in (Güter-) Anschlußstelle Calw Süd



Links: Standardansicht auf Bf Calw von der Umlandhöhe aus, um 1912.

*Oben: Die Situation auf Bf Wildberg, um 1910.
Fotos: Sammlung WSB e.V.*

Wie geht es weiter?

Württ. Schwarzwaldbahn Calw - Weil der Stadt:

In mehreren Gutachten wurde seit 1988 das mutmaßliche Fahrgastaufkommen für den Fall einer Wiedereröffnung den nötigen Anfangsinvestitionen sowie den laufenden Betriebskosten gegenübergestellt. Das sich dabei ergebende Kosten-Nutzen-Verhältnis ließ es bisher nicht zu, daß das Land Zuschüsse zu den Investitionen gegeben hätte. Für den Landkreis Calw alleine ist das Projekt nicht finanzierbar.

Bei einer der Untersuchungen wurde das über Weil der Stadt Richtung Stuttgart hinausgehende Verkehrsaufkommen nicht berücksichtigt, obwohl es ebenfalls ab Calw auf der Schiene liefe. So können Ergebnisse von vorneherein verzerrt werden.

Bis auf weiteres kümmert sich der "Verein zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn" um diesen Streckenabschnitt.

Nagoldtalbahn

In einer Machbarkeitsstudie schlug die Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) 1996 folgende Maßnahmen vor: Wiedereröffnung einiger ehemaliger Stationen, z.B. Emmingen und Calw Süd; Eröffnung zusätzlicher neuer Haltepunkte, z.B. Nagold Stadt/Süd, dafür Einschränkung des parallelen Busverkehrs. Damit trotz zusätzlicher Halte die Fahrzeiten gekürzt werden können, wurde die Elektrifizierung angeregt, weil elektrische Stadtbahntriebwagen ("Karlsruher System")

schneller beschleunigen können als bisherige Dieseltriebwagen. Ob das Projekt verwirklicht werden soll, müssen die politischen Gremien entscheiden.

Die heutigen reichlichen Fahrzeiten und neuentwickelte spurtstarke Niederflur-Leichttriebwagen mit Dieselantrieb sind inzwischen Konkurrenten des aufwendigeren elektrischen Betriebs. So oder so: Mehr Wettbewerb der Anbieter dürfte längerfristig der Nagoldtalbahn (und den Kunden) schnellere Fahrzeuge und ein besseres Angebot bescheren.

Im Güterverkehr ist die Strecke wegen des einzigartigen privaten Container-Terminals unverzichtbar und hilft, die allgegenwärtige Verlagerung auf die Straße zu vermeiden.

Projekt Nagold - Herrenberg

Das schon 1904 (!) detailliert ausgearbeitete Vorhaben wird seit einigen Jahren in geänderter Form wieder verfolgt. Wenn Nagold nicht im PKW-Zubringerverkehr zu einer Endstation östlich vor der Stadt ersticken soll, muß diese Bahn unbedingt in die Nähe des Stadtzentrums geführt werden, besser noch bis an den westlichen Stadtrand.

Eine Verlängerung der S-Bahn ist zu aufwendig, zu unbeweglich und betrieblich ungünstig. Anpassungsfähige, übersichtliche Regionalbahnfahrzeuge würden die günstigere Lösung ermöglichen. Eine kostengünstige betriebliche Verknüpfung mit der Ammertalbahn Tübingen - Herrenberg wäre denkbar; die Option auf einen Weiterbau Richtung Altensteig offen. Man beachte, daß Bahnen, deren Wiedereröffnung noch vor Jahren "völlig undenkbar" erschien, inzwischen wieder in Betrieb gehen.

(c) 1997

Hans-Joachim Knupfer

Noch nicht vergessen:

Die Württembergische Schwarzwaldbahn

Anno 1873 bekam Baden seine "Schwarzwaldbahn" Offenburg - Villingen, aber schon 1872 fuhr man in Württemberg offiziell auf der "*Schwarzwaldbahn*" Stuttgart - Calw.

Der Abschnitt Calw - Weil der Stadt ist seit 1983 ohne Personenverkehr und seit 1988 ganz außer Betrieb, jedoch nicht stillgelegt. Seit 1994 ist er Eigentum des Landkreises Calw und Industriegleis ohne Verkehr.

Um zu erreichen, dass sich die Kommunen aktiv um die Erhaltung der Strecke bemühen, gründete sich 1987 die Bürgerinitiative WSB e.V.

Was wir wollen

Ökologie, Reisekultur, Regionalförderung und Denkmalschutz gebieten folgende Ziele:

- *Erhaltung* der Bahnstrecke Calw - Weil der Stadt mit ihren technikhistorisch wertvollen Bauten als *einzigste staufreie Verkehrsverbindung* Nordschwarzwald - Stuttgart.
- Einführung eines *touristischen Zugbetriebs für den Ausflugsverkehr* und als Vorstufe einer vollen Reaktivierung
- *Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs* nach kundenfreundlichem Konzept als dieselbetriebene *Regionalbahn* (keine S-Bahn!) und Vorstufe für eine Regional-Stadtbahn
- *Förderung* einer diskutierten *Regional-Stadtbahn Calw - Böblingen* und Böblingen - Weil der Stadt unter Verwendung der vorhandenen Strecke und dem Neubau einer Teilstrecke

Impressum - Herausgeber: WSB e.V., Calw (2002);
erscheint nach Bedarf. Redaktion H.-J. Knupfer;
Titelkopfgestaltung: Eberhard Rieber.

Sie wollen mitfahren?

Hermann-Hesse-Express in Vorbereitung

Auf dem Streckenabschnitt Althengstett - Calw sind wir ehrenamtlich damit beschäftigt, die Gleise für einen touristischen Zugverkehr herzurichten. Denn nur so kommt auch das Projekt einer modernen Bahn in die Köpfe!

Sollen nach 20 Jahren wieder Züge fahren?

Wollen Sie uns helfen, dieses Ziel zu erreichen?

Ehrenamtliche Mitarbeiter sind willkommen, Vorkenntnisse nicht erforderlich. Natürlich sind wir auch für Spenden dankbar.

Aktueller Sachstand: im Internet unter www.schwarzwaldbahn-calw.de

Eisenbahn-Treffpunkt "Stellwerk 1" Calw

Am Südbahnhof, hinter dem WLZ-Markt.

In der Regel jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat öffentlicher Stammtisch/Vorstandssitzung

Museum in Vorbereitung. Objekte:

- Ältestes erhaltenes Stellwerk der Königlich Württembergischen Staatsbahn von 1889
- Historischer Reisezugwagen Ai 29 (geplant: Ausstellung und Tonbildschau)
- Sammlung historischer Gleisbauteile
- Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks (zugänglich an Sonderterminen)

Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Jahresmitgliedsbeitrag:	25,-- €
Jugendliche, Rentner usw.	20,-- €
Familien	30,-- €

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

Auskunft: 1. Vorsitzender Hans-Ulrich Bay
Altburger Str. 12, D-75365 Calw
☎ + Fax 0 70 51 / 2 05 41
wsb@schwarzwaldbahn-calw.de

Für die freundliche Unterstützung
danken wir der

Kreissparkasse

*Engagiert und
leistungsstark*

Calw

