

Manfred Heieis

DIE WÜRTTEMBERGISCHE SCHWARZWALDBAHN

Vorstellung eines verkehrspolitisch-kulturellen Bürgerprojektes zur Reaktivierung des mehr als touristi- schen Symbols südwestdeutscher Eisenbahngeschichte

War die 1872 ab Stuttgart eröffnete Württembergische Schwarzwaldbahn einst ein Jahrhundertbauwerk mit Konstruktionselementen einer Gebirgsbahn, so fiel gerade die interessante letzte, mit Kehrschleifen und zweigleisiger Hochbrücke in den Nordschwarzwald führende Teilstrecke Weil der Stadt-Calw nach deren Aufgabe in einen Dornröschenschlaf. Doch dem beachtenswerten Engagement einer 1987 gegründeten Bürgerinitiative zum Erhalt der Württembergischen Schwarzwaldbahn ist es zu verdanken, dass die angestrebte neuerliche Inbetriebnahme für den öffentlichen Zugverkehr in den Bereich des Möglichen rückt durch einsetzenden Bewusstseinswandel und die aktive touristische Aufwertung der Strecke im Vorfeld.

Stellen Sie sich vor, Sie könnten in Stuttgart bequem die Bahn nehmen und kämen in einem Rutsch in das Zentrum des Nordschwarzwaldes nach Calw. Dort angelangt, liegt vor Ihnen eine Landschaft mit Naturschönheiten, kulturellen Sehenswürdigkeiten und einigen der bekanntesten Kur- und Freizeitor-ten Baden-Württembergs. Bad Wildbad, Bad Liebenzell und Bad Teinach waren schon im Mittelalter geschätzt aufgrund des günstigen Einflusses ihrer natürlichen Heilfaktoren auf den Organismus. Burg Zavelstein zur Krokusblüte, Kloster Hirsau mit originellen Freilichtaufführungen, das Hesse-Museum in Calw, die Schaubergwerke in Neubulach und Neuenbürg oder die zahlreichen Lichterfeste im Sommer lohnen allemal einen Besuch.

Doch ohne Umwege, Fahrtunterbrechung und Wechsel des Verkehrsmittels läßt sich heute mit der Bahn nicht einmal Calw aus Richtung Stuttgart erreichen. Es gibt von Calw keine Verbindung in den Mittleren Neckerraum mehr, seitdem die damalige Bundesbahn den Betrieb der Württembergischen Schwarzwaldbahn bis Mitte 1983 eingestellt hat. In Etappen zwischen 1868 und 1872 eröffnet, verlief deren ursprüngliche Streckenführung von Stuttgart über Calw, Nagold und Horb bis Rottweil. Zeitweilig stellte sie sogar die Hauptverbindung in die Schweiz dar. Mit zunehmender Entwicklung des Schienennetzes gingen davon Teilstrecken in umfassenderen Verbindungen auf oder wurden durch solche teilweise ersetzt.

So integrierte die in Pforzheim gen Horb auslaufende „Nagoldtbahn“ bereits 1874 das Zwischenstück von Calw nach Nagold. Die „Gäubahn“ übernahm 1906 den Anschluss von Stuttgart nach Horb über Böblingen und Eutingen. Worauf dann erst eine Strukturmaßnahme aus den 1980er Jahren jene Lücke in das Netz der früheren Schwarzwaldbahn riss, die heute immer deutlicher als Defizit zutage tritt aufgrund der Probleme mit stetig zunehmendem Straßenverkehr und einer größeren Sensibilität gegenüber dem Abbau von Regionalverbindungen der Bahn. Konkret ist die Rede vom Verlust der weiterführenden Strecke über Weil der Stadt hinaus nach Calw, nachdem das Stuttgarter S-Nahn-Netz sich bis Weil der Stadt ausgedehnt hat.

Das Eisenbahnzeitalter begann für Deutschland am 7. Dezember 1835 als zwischen Nürnberg und Fürth die erste, sechs Kilometer lange Bahnstrecke mit viel Rummel und Aufsehen eingeweiht wurde. Im Vorfeld jener legendären Eröffnungsfahrt der Lokomotive „Adler“ war eine 1830 von der württembergischen Regierung eingesetzte Verkehrskommission ebenso zu dem Schluss gekommen, dass der noch jungen und aufstrebenden Eisenbahn die Zukunft als Verkehrsmittel im Südwesten gehören sollte. Jeder Kleinstaat regelte seine Verkehrs- und Eisenbahnpolitik im 19. Jahrhundert in eigener Regie.

Speziell Stuttgart und den Nordschwarzwald verkehrstechnisch zu verbinden, war das erklärte Ziel, welches der württembergische Landtag 1865 mit der Entscheidung verfolgte, eine offiziell mit Namen an die geografischen Bezüge anklingende „Schwarzwaldbahn“ bauen zu lassen. Obwohl diese erst nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1872 komplett fertiggestellt werden konnte, betonten schwäbische Eisenbahnfreunde gerne, dass die Inbetriebnahme immerhin schon ein Jahr vor der Jungfernfahrt der später berühmteren und noch heute unter der Deutschen Bahn verkehrenden „Schwarzwaldbahn“ stattfand, die das Großherzogtum Baden von Offenburg über das Gutachtal 1873 auf die Reise schickte.

Doch allem Vorsprung der Gründerjahre zum Trotz hat die Württembergische Schwarzwaldbahn den verkehrstechnischen Wandel im 20. Jahrhundert mit eindeutiger Bevorzugung des Individual- und Autoverkehrs nicht überlebt. Am Ende setzte die Bahn sogar selbst einen Omnibusverkehr parallel zur Schiene ein, um die letzten noch verbliebenen 23 Streckenkilometer der Schwarzwaldbahn zwischen Calw und Weil der Stadt zu bedienen. Ließ sich im direkten Vergleich schließlich der Omnibus als wirtschaftlicher rechnen, so auch deshalb, weil er die Stadt Calw zentral ansteuern und dadurch der Bahn Fahrgäste abziehen konnte, während der Zugverkehr auf den jetzt „Calw Süd“ genannten und inzwischen stillgelegten Bahnhof „hinter der Stadt“ angewiesen war und keine neue Anbindung und innerstädtische Haltestation bekam. Nach 111 Jahren fuhr der letzte Zug mit Fahrgästen aus Weil der Stadt an jenem denkwürdigen 27. Mai 1983, Punkt 19.21 Uhr, im Bahnhof von Calw ein. Fortan gab es keinen Personenverkehr der Schwarzwaldbahn mehr. Der Abschnitt zwischen Weil der Stadt und der Landeshauptstadt war bereits 1978 im

Stuttgarter Nahverkehrsverbund aufgegangen. Seitdem fahren die signalfarbenen Wagen der Stuttgarter S-Bahn zwar bis in die Kepler-Stadt an den Rand des Schwarzwaldes heraus, doch eine neue Grenze zum Mittelgebirge hin tut sich damit auch auf.

Denn merkwürdigerweise endet jeglicher Zugverkehr abrupt in Weil der Stadt, der einzigen Endstation einer S-Bahn-Linie ohne weitere Bahnanschlüsse und Streckenverbindungen. Die Bevölkerung in und um Calw, dem Zentrum eines ganzen Landkreises, verfügt über keine Anbindung mehr an die Region Stuttgart durch die Bahn. Und das, obwohl tausende Pendler werktags auf den Strassen unterwegs sind, wo der Stau den Verkehrsfluss häufig unterbricht. Die Belastungen durch Luftverschmutzung und Lärm sind für die Anwohner schon im Nordschwarzwald alltäglich spürbar.

Da liegt der Gedanke nicht fern, den Betrieb der Schwarzwaldbahn auf dem brachliegenden Verbindungsstück nach Weil der Stadt mit einer modernen Regionalbahn wieder aufzunehmen. Genau diesem Anliegen ist die Arbeit des 1987 gegründeten und sich als Bürgerinitiative verstehenden "Vereins zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn Calw-Weil der Stadt", kurz WSB, gewidmet. Der erste Vorsitzende und pensionierte Pädagoge Hans-Ulrich Bay wird nicht müde zu betonen, dass die Strecke rechtlich verbürgt niemals wirklich stillgelegt worden sei. Es fände lediglich kein Zugverkehr mehr darauf statt, seitdem die Bahn auch den Gütertransport Anfang 1988 eingestellt hat. Aber nach umfassender Sanierung der überall noch vorhandenen Gleisanlagen könnte der Betrieb erneut aufgenommen werden.

Diesem Ziel läßt sich nur in enger Kooperation und Abstimmung mit den Kreisbehörden näher kommen. In der Tat gelang dem WSB der Coup, den Landkreis Calw zum Abkauf der Strecke von der Deutschen Bahn für den Preis einer symbolischen Mark zu bewegen, Stichtag 1. Januar 1994. Und nachdem sich im Folgejahr auch die Bahnkonzession als Industriegleis ohne Verkehr beschaffen ließ, sieht der WSB in der amtlich anerkannten „Güteranschlussbahn des Landkreises Calw ohne Betrieb“ ein Vehikel und reiches Betätigungsfeld auf dem Weg zur vollen Reaktivierung der Schwarzwaldbahn.

Denn dort, wo die historische Schwarzwaldbahn am südlichen Stadtausgang von Calw Station machte, bekam der WSB den Großteil der Bahnanlage vom Landkreis Calw zur Pacht überlassen. Ausgenommen ist eines der insgesamt fünf Gleise in Calw Süd, das die Deutsche Bahn für den Betrieb der „Kulturbahn“ nutzt. Diese verbindet auf dem ursprünglichen Verlauf der „Oberen Neckarbahn“ und der „Nagoldtalbahn“ heute Pforzheim als Pforte in den nördlichen Schwarzwald mit kulturell so hervorstechenden Orten wie Hirsau, Calw, Horb am Neckar und Tübingen. Außerdem ist Maulbronn mit seinem weltberühmten und in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes aufgenommenen Zisterzienserkloster seit 1997 durch einen „Klosterstadt-Express“ während der Sommermonate angebunden.

MANFRED HEIEIS

Die Verknüpfung dieser interessanten Linien mit einer direkten Verbindung in den Raum Stuttgart würde allerdings erst wieder die Schwarzwaldbahn schaffen. Der Verein, welcher sich für deren Wiederbelebung auf einer offiziellen Hauptstrecke einsetzt, zählt eine 160 Personen starke Mitgliederschaft. Davon stammt ungefähr ein Drittel aus dem Kreis Calw selbst, ein weiteres Drittel kommt aus der Gegend Weil der Stadt bis Stuttgart. Diese örtliche Verbundenheit ist nicht unwichtig, denn neben der ideellen Unterstützung ist mannigfaches praktisches Engagement vonnöten, um etwas von dem Projekt der Reaktivierung auch sicht- und erlebbar werden zu lassen.

So halten Aktive aus der unmittelbaren Umgebung, häufig engagierte Jungmitglieder, die Gleise im Bahnhofsbereich Calw Süd von Wildwuchs und Unrat frei. Weitere Herausforderungen sind die Bauwerksanierung und Instandsetzungsarbeiten. Dabei soll die begonnene Musealisierung einzelner noch vorhandener Bahnobjekte die Realität der Schwarzwaldbahn ins Bewusstsein zurückbringen. Gewünscht ist, ihre volle Reaktivierung als gegenwärtige Option im öffentlichen Diskurs fest zu verankern. Dazu tragen etwa ehrenamtliche Vorarbeiten für die Aufnahme eines zunächst touristischen Zugverkehrs mit einem „Hermann-Hesse-Express“ bei. Der ausgewählte Calwer Namenspatron hat die Schwarzwaldbahn persönlich erlebt und sie in seinen weltweit gelesenen Werken auch mit einigen Äußerungen bedacht. Für großes Aufsehen sorgte die im Juli 2007 unter Federführung von Verein und Stadt Calw vollbrachte Umsetzung des 1889 erbauten „Stellwerks Nr. 1 Calw Süd“. Nach dem Abriss eines Lagerhauses hatte die Stadtverwaltung das nordwestliche Bahnhofsgelände für die Bebauung mit einem Supermarkt freigegeben, welcher jedoch der zehn Meter lange und acht Meter hohe Stahlfachwerkbau im Wege stand. Letztlich ließ sich das Stellwerk außer Betrieb für museale Zwecke nur erhalten, indem es zu Lasten des neuen Bauherren 100 Meter in Richtung Innenstadt verschoben wurde. Eine Althengstetter Schwerlastspedition vollbrachte dabei während sechs aufregender, von der lokalen Presse genau verfolgter Tage millimetergenaue Maßarbeit.

Die Operation ist geglückt, aber aufgrund der Versetzung hat das historische Stellwerk auch seinen bisherigen Denkmalstatus verloren. Dem WSB entgehen dadurch dringend benötigte Sanierungszuschüsse. In den 1990er Jahren konnte die ganze Strecke Calw-Weil der Stadt der Württembergischen Schwarzwaldbahn samt den zugehörigen Bauwerken auf Betreiben des Vereins unter Denkmalschutz gestellt werden. Dabei ist das an sicheren Ort verbrachte Stellwerk Nr. 1 überhaupt das älteste erhaltene der Königlich Württembergischen Staatsbahn. Die komplett erhaltene mechanische Innenausstattung macht es außerdem zu einer technischen Rarität. Besucher werden nach den touristischen Plänen des WSB einmal die Möglichkeit bekommen, selbst eine Weiche und ein Signal wie in früherer Zeit durch Betätigung der großen Handhebel zu stellen. Von „einer Attraktion, die es in der Form in Deutschland bis-

her noch nicht gibt“ spricht Hans-Joachim Knupfer, der sich als Schriftführer für den Verein und seine Ziele engagiert.

Zum „Tag des offenen Denkmals“ am 14. September 2008 stand das bisher teilsanierte Stellwerk Nr. 1 wieder zur Besichtigung frei. Ebenso lud die noch am Bahnhof Althengstett verweilende „Donnerbüchse“, ein ausrangierter Reisezugwagen Ai 29 aus den 1930er Jahren, zum Besuch der darin gezeigten Informationsausstellung ein. Langfristig ist daran gedacht, am Bahnhof Calw Süd ein historisches Ensemble zu kreieren aus Donnerbüchse, Stellwerk und alter Weichen- und Signalvorrichtung.

Ohne Zweifel soll die begonnene Musealisierung und touristische Aufwertung der Strecke die Realität der Schwarzwaldbahn vergegenwärtigen. Doch ist diese im Moment eine historische und dass unter Umständen sogar die Gefahr besteht, im Sinne moderner Eisenbahnromantik mit der eigentlichen Idee der Reaktivierung auf dem Abstellgleis zu landen, wird von den Vereinsleitern nicht so gesehen. Denn nur solange es eine auch durch Instandsetzungsarbeiten geförderte Bewusstheit von der Schwarzwaldbahn gäbe, bestehe überhaupt die Chance, sie wieder in Betrieb nehmen zu können.

Außerdem strebt der WSB für die ein Vierteljahrhundert unterbrochene Verbindung von Calw nach Weil der Stadt eine zeitgemäße Regionalbahn mit neuesten Leichttriebwagen für Elektro- oder Dieselmotoren an, die sich deutlich von jeder früheren Eisenbahntechnik absetzt. Dimensional unangemessen erscheint genauso eine Verlängerung der bestehenden S-Bahn-Route. Und Beispiele gelungener moderner Reaktivierungen geben in der näheren Umgebung etwa die zwischen Tübingen und Herrenberg nach einem Dornröschenschlaf wieder verkehrende „Ammertalbahn“ oder die „Schönbuchbahn“ von Böblingen nach Dettenhausen.

Wie die Badische, weist auch die Württembergische Schwarzwaldbahn sämtliche im Bahnbau bekannten Trassierungselemente auf. Sie könnte uns aufs Neue beeindruckende Höhepunkte einer typisch konzipierten Gebirgsbahn in Schwaben zeigen. Fantastische Berg- und Talblicke, Tunnel, ein Hochviadukt, die Hirsauer Gebirgsbahnschleife oder der zu seiner Zeit „größte Eisenbahndamm der Welt“ gepriesene Tälesbachdamm haben ehemals viel Anklang und schriftstellerische Verbreitung gefunden. So schrieb der vielgereiste und lokal bewanderte Gustav Ströhmfeld Anfang des letzten Jahrhunderts noch: „... die Schwarzwaldbahn, die an sich eine Sehenswürdigkeit darstellt. Zur Kühnheit steigert sich der Bau auf der Strecke von Weilderstadt (früh. Schreibw./Anm. Heieis) nach Calw.“

MANFRED HEIEIS

Literatur

- FREMLING, R. (1975): Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Dortmund.
- KECH, E. (1911): Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik. Leipzig 1911.
- KERN, T. (2008): Soziale Bewegungen. Ursachen, Wirkungen, Mechanismen. Wiesbaden.
- MIHAILESCU, P.-M./MICHALKE, M. (1985): Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg. Stuttgart.
- RIEBER, E. (1992) (Hrsg.): Die Württembergische Schwarzwaldbahn (Stuttgart-Calw). Ein historischer, geologischer, literarischer und aktueller Eisenbahnstreckenführer, Diplomarbeit im Studiengang Kartografie der Karlsruher Fachhochschule. Karlsruhe.
- RUCHT, D./NEIDHARDT, F. (2003): Soziale Bewegungen und kollektive Aktionen. In: Joas, Hans (Hrsg.): Lehrbuch der Soziologie, Frankfurt a. M.
- SIEDENTOP, U. (1985) (Hrsg.): Die erste Section der Württembergischen Eisenbahnen. Berichte, Vorträge und Gutachten. Nachdrucke aus den 1840er Jahren, Heidenheim.
- STRÖHMFELD, G. (1910): Schwäbisches Wanderbuch. Eisenbahn- und Wanderführer durch Württemberg und Hohenzollern, hrsg. v. d. Generaldirektion der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart/Berlin/Leipzig.
- STRÖHMFELD, G. (1911) (Hrsg.): Schwäbische Kurorte, Sommerfrischen, Sportplätze. Führer durch die Bäder, heilklimatischen Kurorte, Sommerfrischen und Winter-Sportplätze in Württemberg und Hohenzollern für Erholungsbedürftige und Sportfreunde, Stuttgart.
- STRÖHMFELD, G. (um 1915): Württemberg und Hohenzollern. Ein Reisebegleiter durch das schöne Schwabenland, hrsg. v. d. Württembergisch-Hohenzollerischen Vereinigung für Fremdenverkehr, Stuttgart o. J.
- VEREIN ZUR ERHALTUNG DER WÜRTEMBERGISCHEN SCHWARZWALDBAHN E. V. (1991) (Hrsg.): Die Württembergische Schwarzwaldbahn von Stuttgart bis Nagold. Mit besonderer Rücksicht auf Calw, Nachdruck des gleichnamigen Buches von Hochstetter/Schütz 1872, Stuttgart.
- WEDLER, J./THÖMMES, M./SCHOTT, O./DEUTSCHE BUNDESBahn, BUNDESBahNDIREKTION STUTTGART (1993) (Hrsg.): Die Bilanz. 25 Jahre Planung und Bau der S-Bahn Stuttgart. Stuttgart.
- ZIEGLER, D. (1996): Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung, In: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 127. Stuttgart.