

# Nagold - Herrenberg

## Ein Eisenbahnprojekt mit Geschichte

Martin Frieß, Calw

Die Verbesserung der Schienenanbindung des Landkreises Calw in Richtung Stuttgart ist in der aktuellen politischen Diskussion ein wichtiges Thema. Zum einen beschäftigt die politischen Gremien die Reaktivierung der Schwarzwaldbahn von Calw nach Weil der Stadt, zum andern soll Nagold eine Anbindung an das bestehende S-Bahn-Netz in Herrenberg erhalten. Dies soll entweder mit dem Ausbau der bestehenden Bahnverbindung über Hochdorf und Eutingen oder mit dem Neubau einer direkten, etwa 14 Kilometer kürzeren Strecke geschehen.

schaffen<sup>1</sup>, zum Beispiel im Jahr 1903, als der renommierte Regierungsbaumeister Maier Wallersteiner<sup>2</sup> aus Nürnberg *im Auftrag der Beteiligten* ein gedrucktes Gutachten über die *Verbindung der Gäubahn und der Nagoldbahn durch eine normalspurige Nebenbahn zwischen Herrenberg einerseits und Wildberg oder Calw oder Althengstett andererseits* verfasste<sup>3</sup>. Bekanntlich konnte keines der genannten Projekte verwirklicht werden.

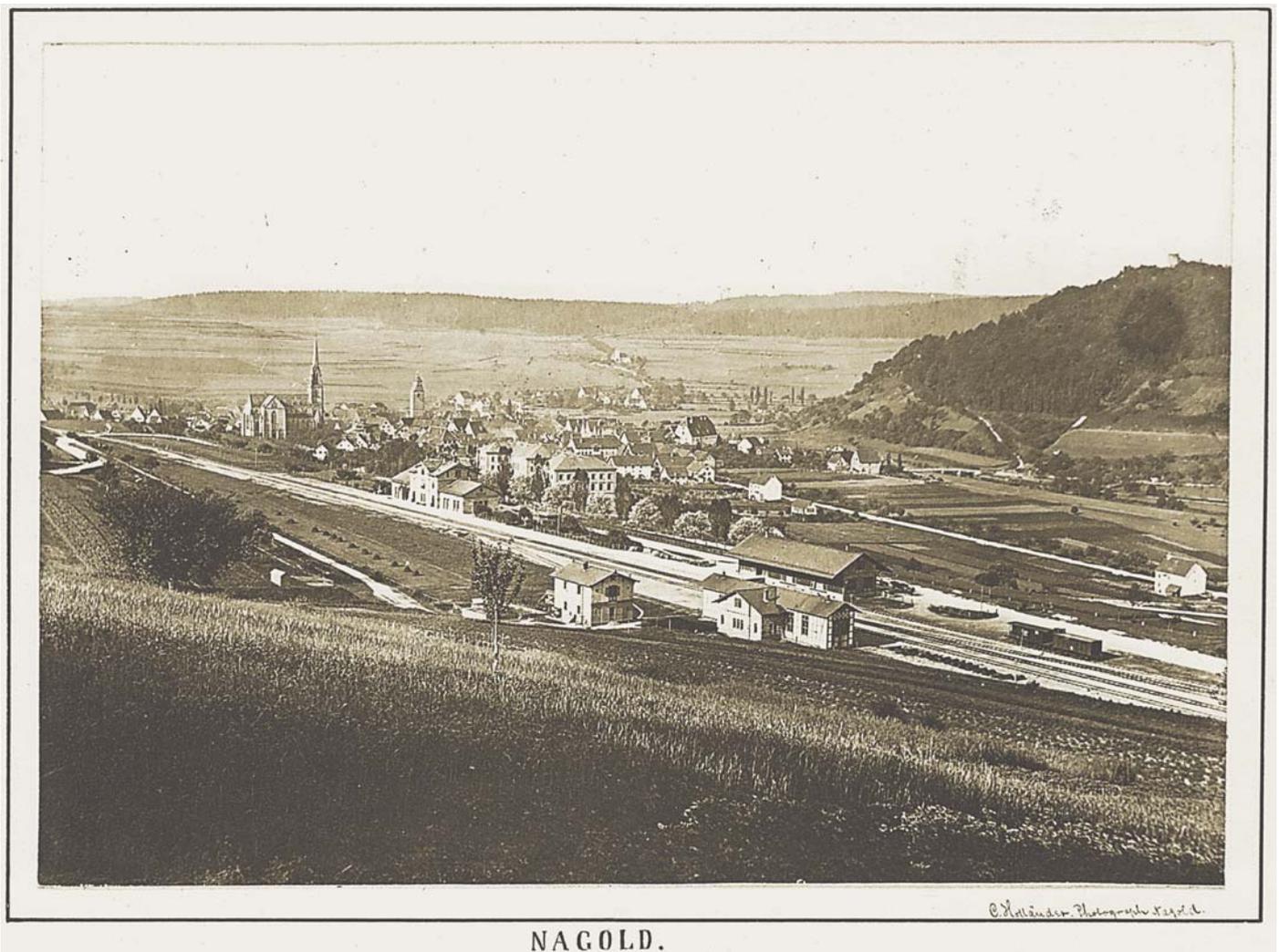


Abb. 1: Nagold vor 1891, aufgenommen vom örtlichen Fotograf Holländer. Von der Schmalspurbahn, die hinter und neben der Güterhalle zu sehen sein müsste, zeigt sich noch nichts, somit muss die Aufnahme vor 1891 entstanden sein. Vorne die "Locomotivremise", die zwei Maschinen Platz bot, links daneben ein Dienstwohngebäude für Eisenbahner, das die gleichen Gestaltungselemente wie die Bahnhofsgebäude im württembergischen Schwarzwald in vereinfachter Form enthält.

Das hier beschriebene Bahnbauprojekt von Nagold nach Herrenberg fällt ziemlich genau in die Zeit, in der zahlreiche staatliche und private Lokalbahnen gebaut wurden, sei es als Stichbahnen oder als Verbindungsbahnen. So gab es mehrere Bestrebungen, eine Schienenverbindung von der Nagoldbahn zur Gäubahn zu

### Eingabe an den Landtag

Auch in Nagold und Umgebung verbreitete sich um die Jahrhundertwende die allgemeine Eisenbahn-Euphorie. Seit 1872 hatte die Stadt eine Schienenverbindung nach Calw und weiter nach Stuttgart, seit 1874 nach Horb und

nach Pforzheim, seit 1891 fuhr auf schmaler Spur das „Altensteigerle“. Ein weiterer Ausbau des Netzes wurde gewünscht. Dafür gab es zwei Projekte: Das eine war der Bau einer Bahn durch das Waldachtal bis Pfalzgrafenweiler oder gar bis Dornstetten. Dieses wurde auch vom Oberamt befürwortet, allerdings gleich unter Ausschluss einer möglichen Beteiligung an eventuellen Kosten<sup>4</sup>. Das andere Projekt war der Bau einer Bahn nach Herrenberg. 1903 machte die Stadt Nagold zusammen mit 30 Gemeinden, die nicht nur entlang der geplanten Strecke, sondern auch im Bereich des gesamten oberen Nagoldtals lagen, eine „Eingabe betreffend den Bau einer Eisenbahn von Nagold nach Herrenberg“ an den Landtag in Stuttgart. Darin heißt es:

*„Aus Anlass der Agitation für eine Eisenbahnverbindung von Herrenberg nach Calw bzw. Wildberg regte sich im oberen Nagoldtal und im Waldachtal der schon seit Jahrzehnten gehegte Wunsch einer Bahnverbindung von Nagold nach Herrenberg als der natürlichsten Verbindung, sowohl in das Innere des Landes als in der Richtung Tübingen – Sigmaringen (Donautal) und Tübingen – Reutlingen...“*

*Wenn eine Verbindung zwischen dem Ammertal und dem Nagoldtal erreicht werden soll, so kann hierbei wohl auch nur Nagold in Betracht kommen; in Wildberg und Umgebung ist beinahe keine Industrie beteiligt und kein Hinterland, das von dieser Eisenbahnverbindung Nutzen hätte, und in Calw ist ein Anschluss wohl nicht möglich bzw. nur mit ganz unverhältnismäßig hohen Kosten erreichbar, von dem dritten Projekt Herrenberg – Althengstett, das wohl nicht ernstlich gemeint sein kann, wollen wir gar nicht sprechen.“*

Zwar wurde mit Polemik nicht gespart, aber durchaus

geschickt argumentiert. Tatsächlich hätte eine Bahn nach Herrenberg eine bessere Verbindung nach Tübingen gebracht. Ob die Universitätsstadt über den Schönbuch oder durch das Ammertal an die Gäubahn angeschlossen werden sollte, stand damals noch nicht fest. Erst 1906 fiel der Beschluss zu Gunsten der Ammertalbahn. — Der Hinweis auf die fehlende Industrie einer Bahn nach Wildberg wird relativiert durch die Tatsache, dass an einer direkten Bahnlinie zwischen Nagold und Herrenberg ebenso wenig Industriebetriebe gelegen wären, wenn man von den Endpunkten absieht, die aber jeweils schon Bahnanschluss gehabt haben. — Mit der Bahn nach Althengstett ist nichts anderes als eine Variante des Projekts Herrenberg – Calw gemeint, nur sollte diese eben in Althengstett in die Schwarzwaldbahn eingeführt werden (in Richtung Stuttgart; die Züge aus Calw hätten dort also wenden müssen).

Dann wird mit den Einwohnerzahlen argumentiert: In den direkt an der Strecke gelegenen Gemeinden waren es 10.968, dazu kamen noch diejenigen aus den Gemeinden im oberen Nagoldtal bzw. Hinterland mit 17.271. Es folgen Hinweise auf die „ganz ansehnliche Industrie“ in und um Nagold und auf die in Kürze bevorstehende Einstellung der Flößerei auf der Nagold, die zu einer Steigerung des Güterverkehrs auf der Schmalspurbahn Altensteig – Nagold führen werde (was — nebenbei bemerkt — auch so eingetreten ist). Dann wird mit der Streckenlänge argumentiert: Eine Direktverbindung nach Herrenberg wäre je nach Variante zwischen 16,9 und 18,4 Kilometer lang, während es über Eutingen 32 Kilometer seien. Durch den Bau einer direkten Bahn würde „dem ganzen Lande Württemberg ein Vorteil erwachsen“. Überdies würde sie „keine unerschwinglichen Mittel erfordern“, da sie „keinerlei Schwierigkeiten zu überwinden“ habe noch „besondere Kunstbauten erforderlich“ seien.



Abb. 2: Übersichtskarte, entworfen und gezeichnet von Maier Wallersteiner.

Durch eine Vertagung des Landtags konnte diese Eingabe im Jahr 1903 nicht mehr behandelt werden. Die beteiligten Gemeinden ließen die Zeit jedoch nicht ungenutzt verstreichen. Wie schon die Gemeinden zwischen Calw bzw. Wildberg und Herrenberg, gaben sie bei Wallersteiner ein „technisches Gutachten“ in Auftrag, das er im Oktober 1904 vorlegte, ebenso in gedruckter Form<sup>5</sup>.

### Technisches Gutachten

Demzufolge sollten die Gleise der neuen Bahn auf der Ostseite des Bahnhofes Nagold liegen, um zunächst in südliche Richtung geführt zu werden mit einer gele-

gentlichen Steigung von 1:36,5 (max. Steigung von Hauptbahnen: 1:100). Nach der Umfahrung des Steinbergs war der Haltepunkt Iselshausen vorgesehen, 75 Meter hoch über dem Ort gelegen. Der Bahnhof Vollmaringen war geplant bei dem abgegangenen Weiler Londorf, 1,6 Kilometer vom Ort entfernt. Weitere Haltepunkte auf der Strecke waren projektiert bei Mötzingen, Unterjettingen, Sindlingen und Haslach (Projekt 1). Einer Variante (Projekt 2) zufolge wäre die Bahn von Herrenberg kommend nach dem Haltepunkt Sindlingen in westlicher Richtung abgezweigt, Unter- und Oberjettingen hätten dann einen gemeinsamen, zwischen den beiden Orten gelegenen Bahnhof erhalten, die Bahn wäre in südlicher bzw. südwestlicher Richtung weiter geführt worden durch den Wald Kehrhau mit dem etwa einen Kilometer westlich vom Ort gelegenen Bahnhof Mötzingen, um dann kurz vor der Station Vollmaringen auf

Stadtschultheiß Friedrich Brodbeck namens der Gemeinden dasselbe Gesuch. Dabei wies er auch darauf hin, dass sich die Stadt Herrenberg „den Bemühungen von Nagold unbedingt anschließen“ werde, sofern das Projekt Herrenberg – Wildberg keine Aussicht auf Verwirklichung habe<sup>6</sup>. Er legte auch das zwischenzeitlich angefertigte technische Gutachten bei.

### Warum scheiterte das Projekt?

Trotz aller Bemühungen verfehlte die Eingabe ihre gewünschte Wirkung. Immerhin unterschied sie sich von zahlreichen ähnlichen Eingaben dadurch, dass sie konkret ausgearbeitet war, von einem erfahrenen Fachmann verfasst und gedruckt wurde. Dass keine weiteren Schritte erfolgten, lag auch am räumlichen Proporz: Denn der Staat hatte dafür zu sorgen, dass alle Landesteile in etwa

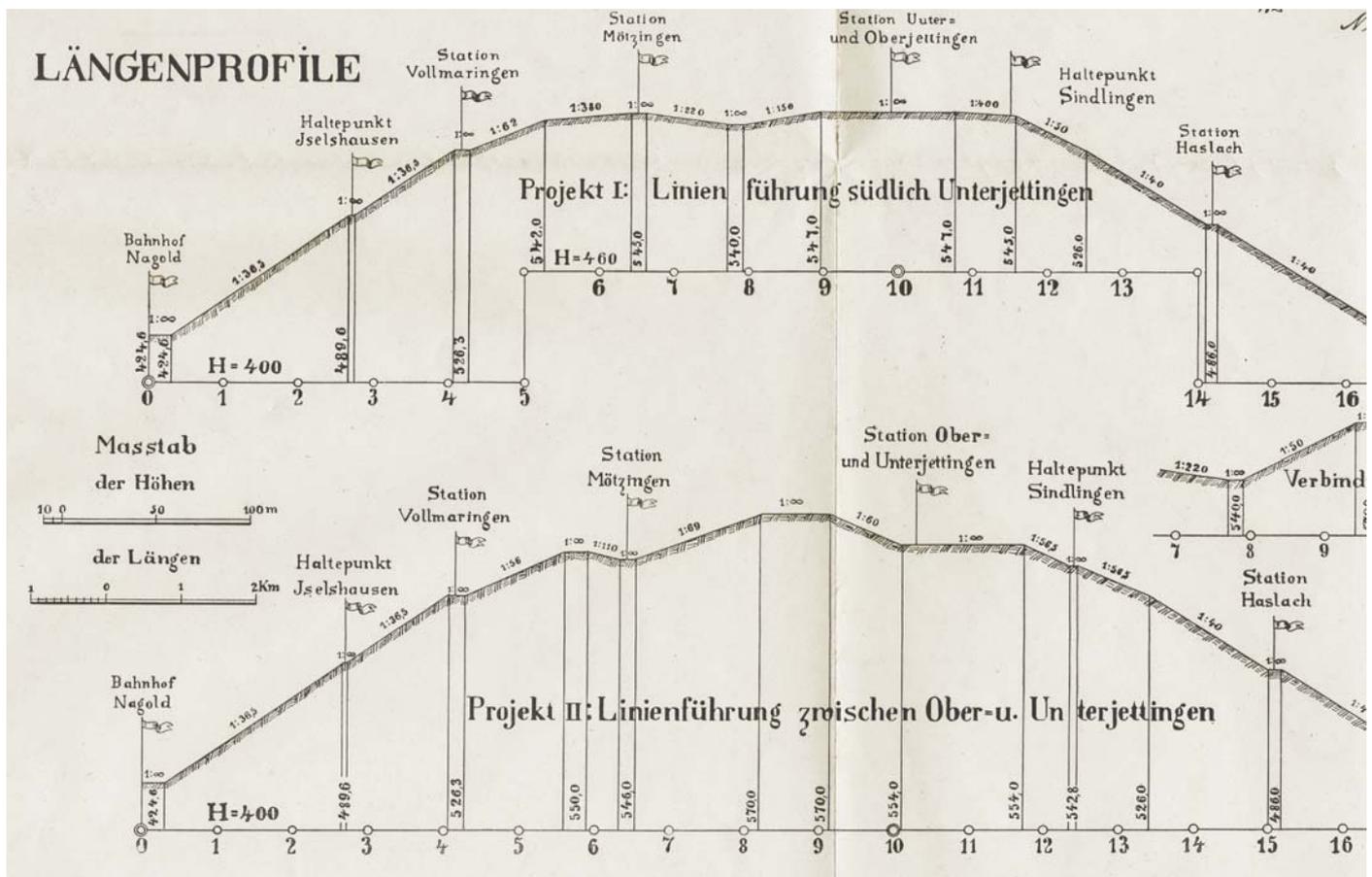


Abb. 3: Längenprofile

den ursprünglich geplanten Verlauf (Projekt 1) einzu-münden. Eine weitere Variante war die Verbindung von Projekt 1 und von Projekt 2 zwischen Unterjettingen und Mötzingen (in dem Lageplan gestrichelt) mit dem Vorteil, dass der Bahnhof Mötzingen näher am Ort gewesen wäre.

In dem Gutachten wird in Bezug auf Bau und Betrieb das Projekt 1 als das günstigste bezeichnet. In wirtschaftlicher Hinsicht bietet aber das Projekt 2 den wesentlichen Vorteil, dass der Bahnhof für Ober- und Unterjettingen zwischen beiden Ortschaften liege (und damit ein potentiell größerer Personenkreis die Bahn nutzen könne).

Am 24. November 1904 wiederholte der Nagolder

- 9 -

**Vergleichende Zusammenstellung der bearbeiteten Projekte.**

Bezeichnung	Länge	Größte Steigung	Kleinster Halb-messer der Bögen	Größte Meereshöhe	Kosten für das Kilometer	Gesamtkosten
	Km		m	m	Mark	Mark
Projekt 1: Linie südlich Unterjettingen . . . . .	16,9	1:36,5	200	547,0	75000	1270000
Projekt 2: Linie zwischen Ober- und Unterjettingen . . . . .	17,8	1:36,5	200	570,0	75000	1340000
Verbindung von Projekt 1 und 2 . . . . .	18,4	1:36,5	200	570,0	75000	1380000

Abb. 4

gleichmäßig mit neuen Eisenbahnstrecken „versorgt“ werden.

Die Verbindung hätte nur den Status einer Nebenbahn erhalten. Nebenbahnen durften größere Neigungen und engere Bogenradien erhalten als Hauptbahnen (Hauptbahnen: möglichst nicht mehr als 1% Neigung, Nebenbahnen bis 4%). Die steilste Nebenbahn in Württemberg war übrigens Nagold – Altensteig mit der kurzen Nagolder Rampe (vom Waldachtal hinauf zum Bahnhof Nagold mit einer Steigung von  $1:25 = 4\%$ ).



Abb. 5: Ein langer Güterzug ist aus Richtung Stuttgart und Calw auf Bahnhof Nagold eingefahren. Das elektrische Läutewerk links kündigte durch verschiedenartige, genormte Glockenschläge die Ankunft der Züge an. Lok 154 namens Marbach, 1866 durch die Maschinenfabrik Esslingen gebaut, hatte 1894 Umbau und Modernisierung in die auf dem Foto gezeigte Gestalt erhalten, so dass die Aufnahme anfangs des 20. Jahrhunderts gemacht worden sein dürfte, spätestens vor dem Ersten Weltkrieg. Solche Lokomotiven wären auch auf der Nebenbahn nach Herrenberg gefahren.

Ein aufwändigerer Bau von Nebenbahnen — mit dem Ziel günstigeren Fahrverhaltens — war nicht möglich, da das Verkehrsaufkommen so oder so keine größere Ver-

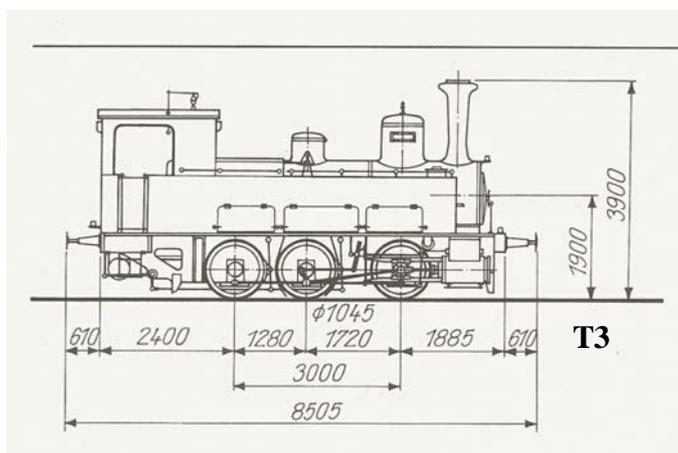
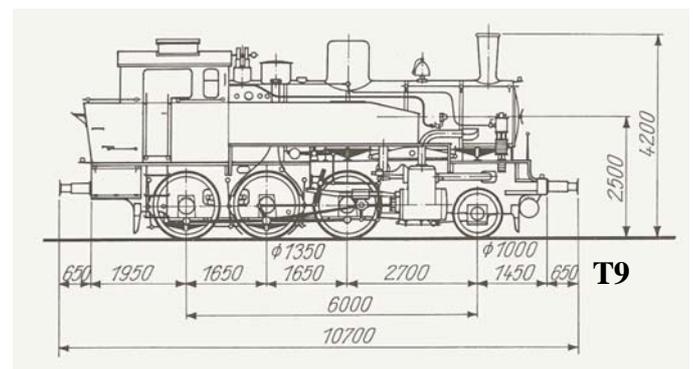


Abb. 6 und Abb. 7: Lokomotiven der Baureihen T 3 und T 9 (gebaut zwischen 1891 und 1907) mit drei angetriebenen Achsen waren für die Lokalbahnen in Württemberg üblich. Stärkere Maschinen waren nur für die Hauptstrecken bestimmt und außerdem zu schwer für das Gleis der lokalen Strecken. Auch wurden auf den Lokalbahnen immer noch sehr alte einfache, zwischenzeitlich umgebaute Loks der Baujahre 1850 ff (!) verwendet aus der Frühzeit der Württembergischen Staatsbahn.

zinsung des Anlagekapitals erwarten ließ. Man konnte ja das Aufkommen der vorhandenen Hauptstrecken nicht beliebig umverteilen, ohne dort Einnahmeverluste zu bewirken.

Die Steigungen hätten einen wirtschaftlichen Betrieb kaum zugelassen (Scheitelpunkt bei Projekt 1: 547 Meter, bei Projekt 2: 570 Meter; Höhenlage der Ausgangsbahnhöfe: Nagold 427 Meter, Herrenberg 431 Meter). Die Strecke wäre für schwere Güterzüge nicht tauglich gewesen, diese hätten weiterhin über Calw geführt werden müssen. Oder man hätte doppelt oder dreimal so oft fahren müssen wie mit einem langen Zug auf der Hauptbahn, und mit viel mehr Rangieraufwand. Der Ober- und Unterbau (Gleise, statische Bauwerke wie Brücken) wurden bei Nebenbahnen für geringere Achslast ausgelegt. Leistungsfähigere (also schwere) Lokomotiven hätten gar nicht verkehren können, oder man hätte die Strecke viel aufwändiger bauen müssen, was sich niemals rentiert hätte. Deshalb wäre es auch nicht möglich gewesen, hochwertigen Zugverkehr über die Strecke zu leiten. Dazu kommt, dass die Vielzahl an Kurven den Rollwiderstand gerade bei langen Zügen erheblich erhöht (was mehr Kohle kostet und folglich teuer ist). Auch die Abnutzung von Gleisen und Rädern steigt durch die vielen Bögen.

Die Strecke von Nagold nach Herrenberg wäre also eine reine Lokalbahn geblieben. Ein Nebeneffekt wäre das





## Literatur:

- Albert Mühl, Kurt Seidel:** Die Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart 1980  
**Hans-Wolfgang Scharf, Burkhard Wollny:** Die Eisenbahn im Nordschwarzwald, Freiburg 1995  
**Reinhard Schwarz, Gerhard Reule:** Das Altensteigerle. Erinnerungen an eine hundertjährige Lokalbahn, hrsg. von der Sparkasse Pforzheim Calw, Horb, 2006  
**Eduard Friedrich Hochstetter:** Die Württembergische Schwarzwaldbahn von Stuttgart bis Nagold, Stuttgart 1872 (Nachdruck den Verein zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn e. V., Calw 1991)  
**Eduard Friedrich Hochstetter:** Die Nagoldbahn von Pforzheim nach Horb, Nagold 1875 (Nachdruck den Verein zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn e. V., Calw 1999)  
**Gerhard Mayer:** Die Enztalbahn - ein Jahrhunderttraum, in: Das Heimatbuch Enzklosterle. Eine Schwarzwaldgemeinde 1145 - 2003, S. 129 - 133. Derselbe Aufsatz ist abgedruckt in Einst & Heute. Beiträge aus dem Heimat- und Geschichtsverein Landkreis Calw e. V., Heft 8, 1997, S. 41 - 44.

## Bildnachweis:

- Abb. 2, 3 und 4: KrA CW, Archivbibliothek, Nr. 1896.  
Abb. 1 und 5: KrA CW, Fotosammlung.  
Abb. 6, 7 und 9: Sammlung Hans-Joachim Knupfer, Leonberg.  
Abb. 8: Königlich Württembergische Staatseisenbahnen, Bildliches Verzeichnis der Wagen, Teil II: Güterwagen, Stuttgart 1912.

- 
- <sup>1</sup> Am 24. Oktober 1902 wurde von der Oberamtsversammlung Calw den Gemeinden Calw, Stammheim, Gechingen und Deckenpfronn ein Betrag i. H. v. 1500 Mark freiwillig, um „diejenigen Schritte, welche wegen Fortsetzung der Eisenbahn Tübingen – Herrenberg in der Richtung auf Calw zu von den beteiligten Gemeinden unternommen werden, zu unterstützen“ (Kreisarchiv Calw (KrA CW), A 3, Bd. 18).
- <sup>2</sup> Wallersteiner war Hauptlehrer an der städtischen Baugewerkeschule (spätere Bauschule) in Nürnberg. Er verfasste „nebenher“ zahlreiche Gutachten zu Bahnprojekten in ganz Süddeutschland; im Kreis Calw hat er außer den hier genannten Projekten das Projekt einer elektrischen Nebenbahn in Schmalspur von Wildbad nach Enzklosterle (1902) geplant (Gemeindearchiv Enzklosterle, Bestand Gde. Enzthal, A 57). Er war übrigens Jude.
- <sup>3</sup> KrA CW, S 20. Das Gutachten wurde gedruckt in Nürnberg 1903. Folgende Varianten werden dargestellt:  
*Projekt 1: Herrenberg – Sulz – Wildberg*  
*Projekt 2: Herrenberg – Deckenpfronn – Stammheim – Schlittenbachtal – Calw*  
*Projekt 3: Herrenberg – Deckenpfronn – Stammheim, entlang der Hauptbahn nach Althengstett*  
*Projekt 4: Herrenberg – Deckenpfronn – Gechingen – Stammheim, Einmündung in die Hauptbahn oberhalb des Hirsauer Tunnels in der Richtung gegen Calw*  
*Projekt 5: Herrenberg – Deckenpfronn, gemeinschaftliche Station Gechingen/Stammheim – Althengstett.*  
Wallersteiner empfahl vorsichtig eines der Projekte 3 bis 5 wegen dessen *höherer volkswirtschaftlicher Bedeutung*.
- <sup>4</sup> KrA CW, A 6, Bd. 20.
- <sup>5</sup> Maier Wallersteiner: Die Verbindung der Gäubahn und Nagoldbahn durch eine normalspurige Nebenbahn zwischen Nagold und Herrenberg. Technisches Gutachten, mit Übersichtskarte und Längenprofilskizzen, Nürnberg 1904 (KrA CW, Archivbibliothek Nr. 1896); darin befindet sich auch die o. g. Eingabe.
- <sup>6</sup> Offensichtlich wurde dieses Projekt favorisiert, wohl auch, weil es mit 15,35 Kilometer „Neubaustrecke“ das kürzeste und um 600 000 bis 700 000 Mark günstiger gewesen wäre.
- <sup>7</sup> Wesentliche Überlegungen zu diesem Absatz verdanke ich Hans-Joachim Knupfer, Leonberg.
- <sup>8</sup> Hingewiesen sei noch auf drei weitere Bahnprojekte im Landkreis Calw: das Projekt von Calw über Stammheim, Gechingen, Aidlingen und Dagersheim nach Böblingen von 1912, das Projekt von Pforzheim über Büchenbronn, Salmbach und Langenbrand nach Schömberg von 1912 und das Projekt einer Schmalspurbahn von Unterreichenbach nach Schömberg (alle Pläne in: KrA CW, S 20).