

Der Bahnhof Schwenningen a.N.

in Geschichte und Gegenwart

Festschrift zum Bahnhofsfest am 23. Mai 1992



**Herausgeber:
Bürgerinitiative "Schwenninger Bahnhof"
Stadt Villingen-Schwenningen**

G n u ß w o r t



Genne habe ich den Bitte entsprochen, die Schirmherrschaft für das Schwenninger Bahnhofsfest am Samstag, den 23. Mai 1992, zu übernehmen und möchte meine Freude darüber zum Ausdruck bringen, daß es nach Einstellung des Fahrkartenverkaufs durch die Bundesbahn gelungen ist, ein Reisebüro für diese Aufgabe zu gewinnen. Allen, die an dieser schwierigen Aufgabe mitgewirkt haben, möchte ich bei dieser Gelegenheit meinen Dank aussprechen.

Aufgrund des großen Engagements aller Beteiligten konnte die drohende Schließung des Schwenninger Bahnhofes abgewendet werden. Mit dem Einzug des Reisebüros Gleisnost sowie des städtischen Verkehrsamtes sind die Weichen in Richtung Erhaltung des Schwenninger Bahnhofes gestellt worden. Diesem ersten Schritt werden noch weitere Maßnahmen folgen müssen, um dem gesteckten Ziel, den Schwenninger Bahnhof zu einer Drehscheibe des öffentlichen Nahverkehrs auszubauen, näherzukommen.

Die Entwicklung des Schwenninger Bahnhofes wird davon abhängen, wie gut das neue Angebot präsentiert und von allen angenommen wird. Es wird insbesondere darauf ankommen, ob wir bereit sind, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Das Bahnhofsfest wird den Bedeutung dieses Anliegens gerecht.

Ich möchte allen, die an diesem hervorragenden Festprogramm mitgewirkt und mitgearbeitet haben, insbesondere den Veranstaltern der Bürgeraktion für den Schwenninger Bahnhof, dem Bund für Umwelt und Naturschutz und dem Verkehrsclub Deutschland, aber auch den Bundesbahn für die Bereitstellung des Geländes meinen Dank und meine Anerkennung aussprechen.

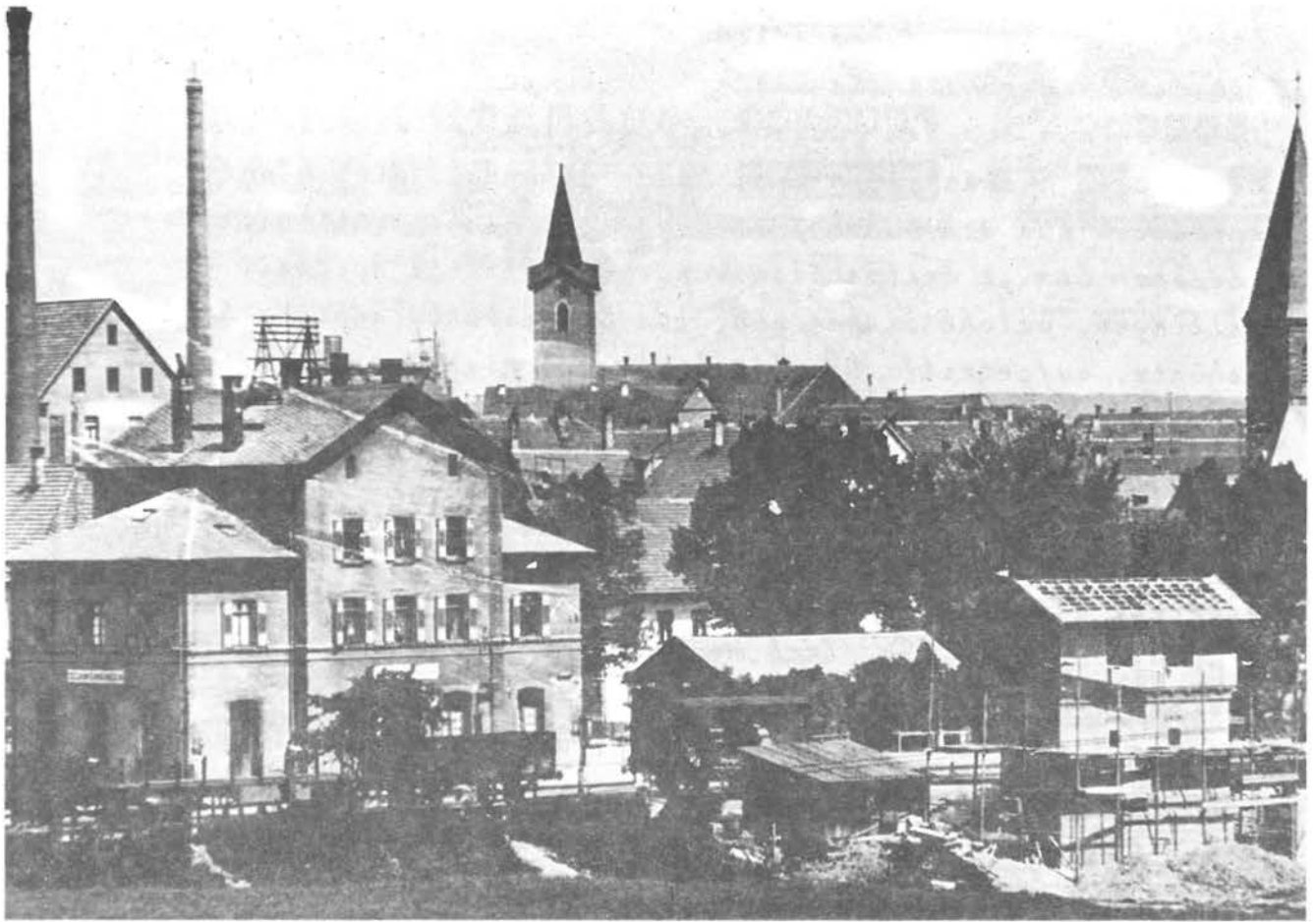
Den festlichen Veranstaltung wünsche ich einen harmonischen Verlauf und danke alle Besucher recht herzlich willkommen heißen.

Dr. Gebauer
Oberbürgermeister

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gebauer'.

DIE GESCHICHTE DES BAHNHOFES SCHWENNINGEN a. N.

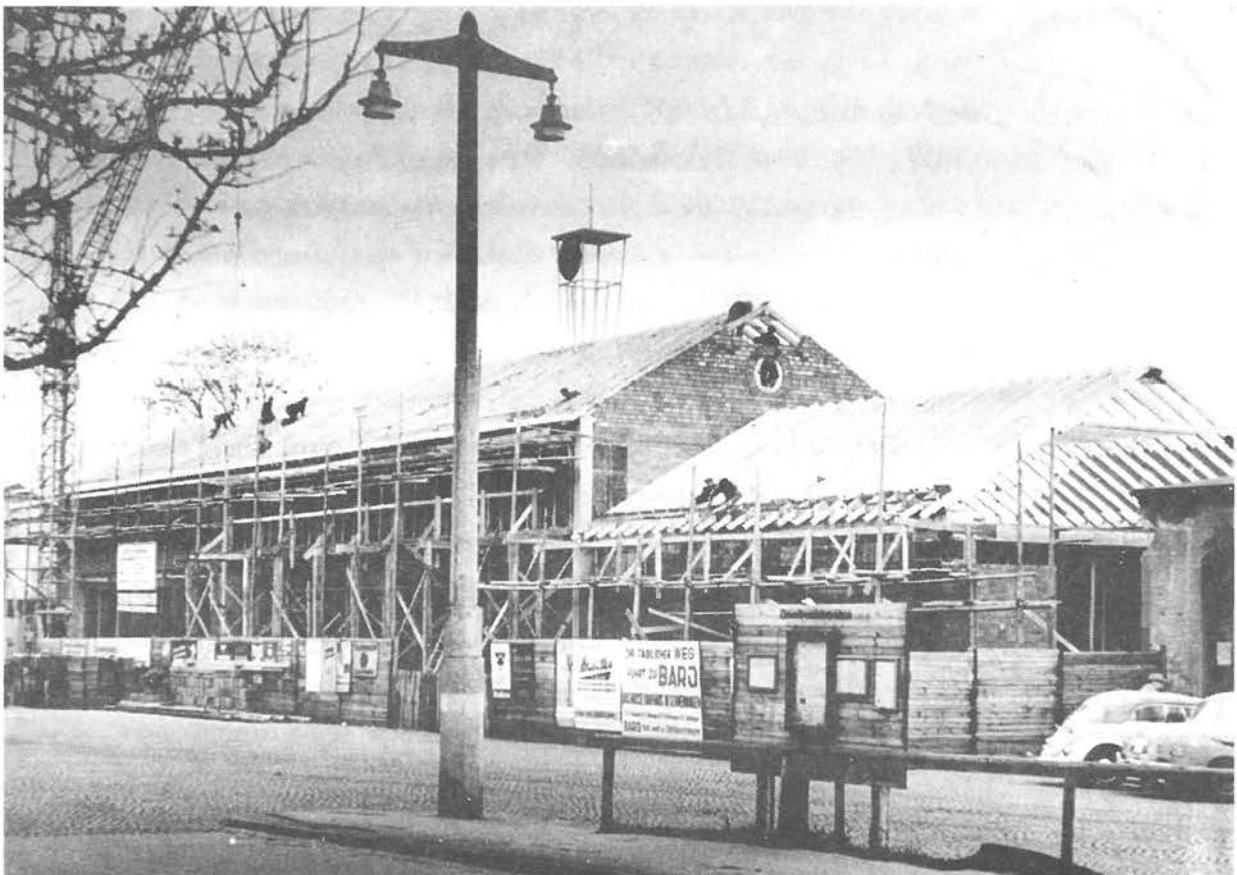
Ein württembergisches Gesetz aus dem Jahre 1858 besagt: "Die Neckantalbahn ist von Reutlingen nach Rottenburg und - falls eine Verbindung mit der Schweiz durch Anschluß an das Bahnsystem im badischen Oberland zu erreichen sein wird - durch das Flußgebiet des oberen Neckars über Rottweil gegen die (badische) Grenze fortzusetzen." Somit war der historische Grundstein zum Entstehen des Schwenninger Bahnhofs im weitesten Sinne gelegt. Dr. Manfred Reinartz (derzeitiger Stadtarchivar) beschreibt in seinem Buch "Schwenninger Bilddokumente von 1850 - 1930" sehr treffend: "Für Schwenningen, dessen Uhrenindustrie gerade aufzublühen begann, war, wie man sich denken kann, der an das nationale und internationale Schienennetz von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Das 1862 in Rottweil gegründete "Schwanzwälder Eisenbahn - Comité", dem auch drei Schwenninger angehörten, schrieb an den württembergischen König und das Finanzministerium, "daß eine sich bloß bis Rottweil erstreckende Neckantalbahn der Not der Bewohner des oberen Neckars nur zum kleinen Teil steuern und unserer Gegend nur den alsbaldige gleichzeitige Ausbau der ganzen Linie bis zur Grenze über SCHWENNINGEN Hilfe bringen könne." Dieses "Comité" versuchte zwei Jahre später hinter dem Rücken seiner Schwenninger Mitglieder durch eine Denkschrift zu erwirken, daß die Bahnlinie von Rottweil über Honnen und Niedereschach nach Villingen gelegt würde, was der Schwenninger Gewerbeverein jedoch im selben Jahre zu verhindern mußte." Der entschlossene und mutige Mann, der entscheidend zu dieser Verhinderung der Streckenumlegung beitrug, war der Schwenninger Fabrikant Johannes Bünk. So kam es nun zur Eröffnung der Strecke Rottweil - Villingen am 26. August 1869, ein Einweihungsfest folgte am 27. August, das mit großer Begeisterung der Schwenninger Bevölkerung begangen wurde. Das Bahnhofsgebäude selbst, konnte erst 1872 (also vor 120 Jahren) eingeweiht werden. 1880 lieferte Dr. Oskar Fraas, Pfaffen in Stuttgart in seinem Buch "Württemberg's Eisenbahnen" die erste detailliertere Beschreibung der Strecke Rottweil - Villingen. Zwischen den Jahren 1903 und 1906 baute man das historische Stellwerk.



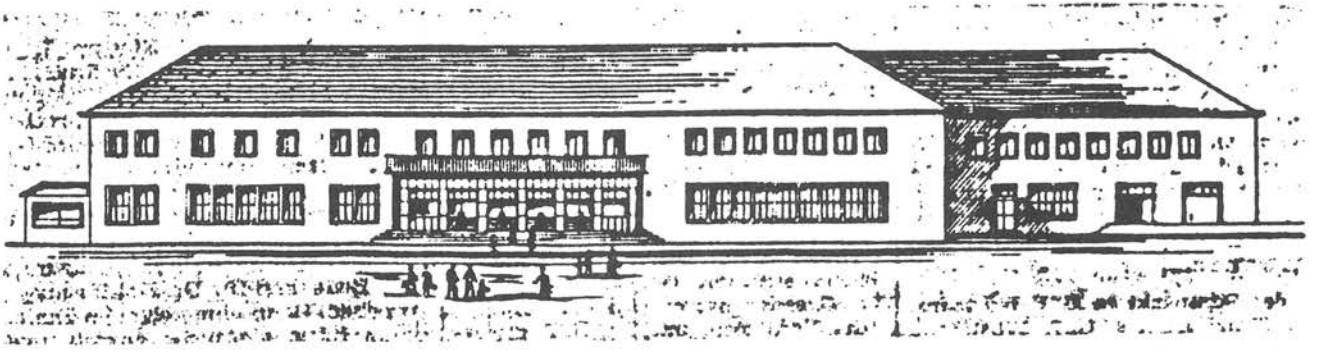
Der Bahnhof zwischen den Jahren 1903 und 1906

Im Jahre der Stadtenhebung (1907) betrug das Fahrgastaufkommen des Bahnhofs 436410 Reisende. Bis zum Beginn des 1. Weltkrieges, konnte auch der Güterverkehr enorm gesteigert werden. In den 20er Jahren wurde das Bahnhofsgebäude wesentlich erweitert. Auch neue Güterabfertigungsbauten wurden hinzugefügt. 1938 hielten täglich 6 Güterzüge am Schwenninger Bahnhof. 1945, im letzten Jahre des 2. Weltkrieges, kam es zu erheblichen Zerstörungen am Bahnhofsgebäude und an Personen- und Gütergleisen. Daher dachte man zehn Jahre später (1955) im Gemeinderat der Stadt Schwenningen a. N. über einen Bahnhofsneubau nach. 1957 fiel der Gemeinderatsbeschluss mit 13 gegen 9 Stimmen zugunsten eines Neubaus. 1959 wurde der alte Bahnhof abgerissen und sofort mit dem Bau des neuen Gebäudes begonnen. Am 16. Dezember 1960 konnte der damalige Oberbürgermeister Dr. Kohlen den neuen Schwenninger Bahnhof einweihen. Zum Bahnhofsneubau steuerte die Stadt den damals ganz erheblichen Betrag von DM 370000,-- bei.

Etwas mehr als 10 Jahre später kam es dann zur Städtefusion mit den benachbarten Kreisstadt Villingen. Zum 1. Januar 1972 war nun aus dem badischen Villingen und dem württembergischen Schwenningen eine Stadt geworden. Dies konnte natürlich für den Bahnhof Schwenningen nicht ohne Folgen bleiben. Einige Zeit später wurde die Strecke Rottweil - Villingen, welche bisher ganz zur Bundesbahndirektion Stuttgart gehörte, aufgeteilt. Das Stück, kurz hinter dem Staatsbahnhof Trossingen, von Rottweil her, kam nun zur Bundesbahndirektion Karlsruhe. Somit wurde auch der Schwenninger Bahnhof badisch. Dieses gefiel dem damaligen rechtschaffenen und unwürttembergischen Bahnhofschef Hermann Hauser, der heute längst pensioniert ist, gar nicht. Er machte seinem Ärger mit folgenden Worten Luft: "Ja, leck me doch am Arsch! - so a Sauerei! badisch ben i! - - badisch!!!!!" Anschließend ging man mit dem tiefgeknickten Bahnhofsvorstand in die damals gut geführte Bahnhofswirtschaft, in der man übrigens auch täglich ein preiswertes Aboessen bekommen konnte, um den großen Kummer mit einem kräftigen Schluck hinunterzuspülen.



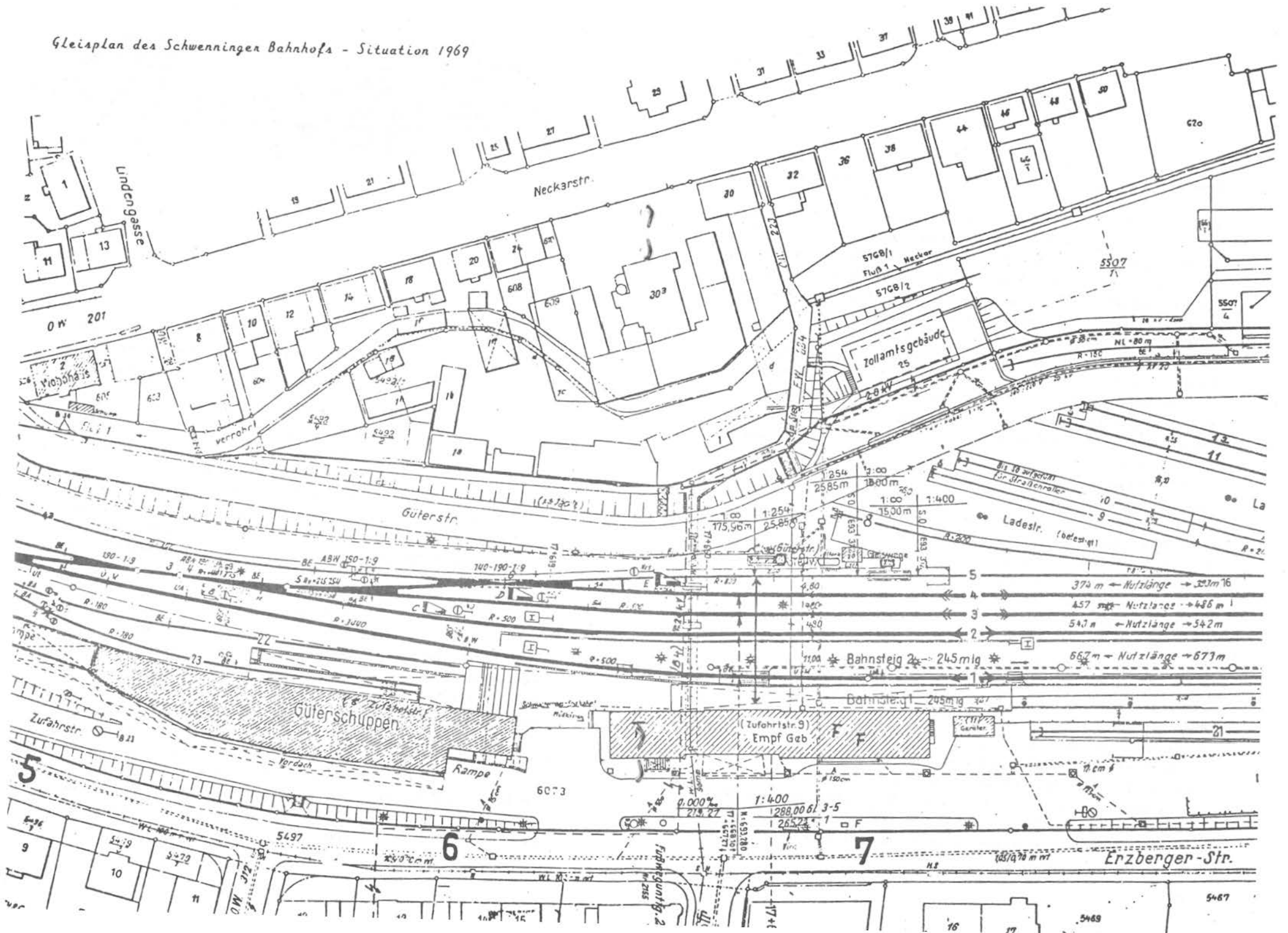
Der neue Bahnhof, während des Baus



Entwurf aus dem Jahre 1955

Am 28. August 1971, also noch von dem Städtezusammenschluß, konnte die Bevölkerung von Schwenningen in den "Neckarquelle" folgende Schlagzeilen lesen: "DER SCHWENNINGER BAHNHOF BLEIBT WEITER SELBSTÄNDIG" - "Wechsel der Bundesbahndirektion wird nichts ändern!" - In dem nun folgenden Artikel war sogar von einer Aufwertung der Strecke Rottweil - Villingen zur Hauptstrecke und weiteren Wundendingen die Rede. Wie sehr die Schwenninger, auf gut Schwäbisch "versegelt" wurden, zeigte sich sehr bald, denn unter der Regie der Bundesbahndirektion Karlsruhe wurde nun am Schwenninger Bahnhof fleißig "nationalisiert", um nicht zu sagen, man ließ die Bahnhofsanlagen und den ganzen Bahnhof schlichtweg vergammeln. Nichts mehr wurde investiert. Zunächst löste man klammheimlich die Güterabfertigung auf, ein paar Jahre später, in den 80er Jahren wurde dann die "Hanfe", auf der bisher die zahlreichen Güterwagen abgestellt waren, stillschweigend demontiert. Die kleine Rangierlok (eine KÖF) wurde nach Villingen abgezogen. Man sprach bereits von Stilllegung der Strecke Rottweil - Villingen. Durch Intervention, unter anderem auch vom derzeit amtierenden, doppelstädtischen Oberbürgermeister Dr. Gerhard Gebauer, kam es bis heute nicht dazu. Der Verbleib der Strecke ist bis 1995 festgeschrieben. Die entgeltliche Schließung der Fahrkartenausgabe, von der im Jahre 1990 die Rede war, wurde von der "Bürgerinitiative Schwenninger Bahnhof", die von Hermann Benz ins Leben gerufen wurde, erfolgreich verhindert.

Gleisplan des Schwenninger Bahnhofs - Situation 1969



Kleine Chronologie der Bürgeraktion
"RETTET DEN SCHWENNINGER BAHNHOF"

1990: Nach schleichenden Dienstleistungseinschnürungen und Investitionsstops beginnen jährliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, und in dem Zusammenhang erfährt der Sprecher der BI Hermann Benz von den BD Karlsruhe "auch bei evtl. Änderung des Vertriebsweges = Reisebüroverkauf bleibe die Bahn in Schweningen präsent. Nachforschungen in Karlsruhe im Januar 1991 ergaben, daß die Schließung des Fahrkartenschalters und Verkauf des Gebäudes an einen Supermarkt geplant war. Kaum waren die Pläne an die Öffentlichkeit gelangt, erhielt eine DB-Mitarbeiterin ein Disziplinarverfahren.

Im März 91 bestätigt die DB-Generaldirektorin gegenüber MDL Redling die Schließungspläne zum 1.10.91, obwohl bis März die Stadtverwaltung offiziell noch nicht informiert war. In einer Besprechung zeigen Stadt, Landkreis, Regionalverband und IHK den Willen den Bahnhof zu erhalten. Firmen protestieren gegen mögliche Expressgut-Schließung.

25.6.91. Engagierte Bürger, Vereine, Vertreter von Parteien, Gewerkschaften und Fachhochschule gründen die Bürgeraktion und erhalten in einer Unterschriftensammlung ca. 4000 Unterschriften. Nach Aktivierung von Politikern und höheren Dienststellen räumt die BD Karlsruhe am 25.7. endlich ein, daß "Aufklärungsbedarf" bestünde.

Am 8.8.91 veröffentlicht die Südwestpresse geheimgehaltene Verkaufszahlen des Bahnhofs, die nur 13% Umsatzrückgang gegenüber 40% der DB-Angaben beinhalten.

Am 17.9.91. Verhandlungen zwischen DB den Stadt, Regionalverband und BI. Dabei nennt die DB für die Rentabilität einen Stelle statt bisher 1 Million plötzlich 1,3 Millionen pro Jahr. Außerdem zeigt sich die Bahn nicht bereit, Vorschläge zur mittelfristigen Verbesserung in ihre Überlegungen einzubeziehen. Die Vertreter der Region erklären, daß eine bloße Haltestelle ohne Service indiskutabel sei. Die DB erklärt sich schließlich einverstanden bis 31.10. auf ein Nutzungskonzept der Stadt zu warten. Sie stimmt einer Anmietung des Bahnhofs und einer Nutzung durch ein auswärtiges Reisebüro mit Bahnenführung und Expressgutannahme zu.

Nach heftigem Widerstand gibt die DB nach und schließt nicht, wie stillschweigend geplant, den Bahnhof zum 1.10.91.

2.10.91 Ontstermin am Bahnhof zwischen Vertretern der Stadt (OB, Baubürgermeister), Landratsamt, Regionalverband, Hochbau-, Planungs-, Verkehrs-, Liegenschaftsamt, Bürgeraktion u.a.. Dabei werden neben Straßenbaumaßnahmen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Nahverkehr (Bus) die Nutzung durch Reisebüro und Verkehrsamt besprochen.

6.11.91 Stadtrat stimmt der konzipierten Nutzung zu und gewährt für eine Übergangszeit Betriebskostenzuschuß.

Vorlage des Berichts zum Konzept "Nahverkehrsplanung im Schwanzwald-Baar-Kreis" und "City-Bahn-Konzept". Die City-Bahn bezweckt 1-Stunden-Takt und Elektrifizierung der Strecke (Freiburg) - Neustadt - Villingen und neuendings auch die Verlängerung bis Rottweil.

Am 9.12.91. Mehrere Treffen zum Projekt "Neckartalradweg", der im Rahmen des "Bundesradwegeplans" u.a. von Rottweil zum Bahnhof Schwenningen führen wird und zum Bahnhofsfest am 23.5.92 eingeweiht werden soll.

Ab Januar 1992 regelmäßige Treffen der Bürgeraktion zur Vorbereitung des Bahnhofsfestes.

1.4.92 Verwaltungsausschußsitzung. Beschluß über die Bereitstellung der erforderlichen Mittel in Höhe von DM 47.500,00 für die Unterbringung des Reisebüros.

Näheres im Teil "Neues Konzept für Bahnhof und Umfeld".





Den alte Bahnhof, kurz von dem Abriß



Den neue Schwenningen Bahnhof

NEUES KONZEPT FÜR BAHNHOF UND UMFELD

Nach Abschluß dringenden Renovierungs- und Umbauarbeiten, die voraussichtlich am 20.5.92 abgeschlossen sein werden, wird dann das Reisebüro GLEISNOST den Betrieb aufnehmen.

Das Angebot :

Reisezentrum im modernen Stil (s.a. Bahnhof Rottweil)

Kartenvverkauf ab ca. 1.6.92

Gesamtes Serviceangebot im Personenverkehr.

Computergestützte Auskünfte und Reservierungen einschließlich Fahnkartenvverkauf für In- und Ausland.

Bahn-Touristik mit entsprechender Beratung.

Expressgutbeförderung durch privaten Spediteur mit

Gepäckannahme im Bahnhof.

VERKEHRSAMT der Stadt VILLINGEN-SCHWENNINGEN

- Informationen und Materialienverkauf
- Zimmervermittlung
- Kartenvverkauf (bisher Rathaus)
- Stadtbus-Abo-Karten

U M F E L D

Laufende Überlegungen zur Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes inkl. Unterführung Neckarvorstadt.

- Bessere Verbindungen / Anschlüsse im Regionalbusverkehr.
- Verbund: Bahn + Bus (s.a. Überlegungen zur City-Bahn Freiburg - Rottweil)



Die Bahnhofstraße um 1900

Herausgeber:

Bürgerinitiative "SCHWENNINGER BAHNHOF"
in Zusammenarbeit mit der
Stadt VILLINGEN-SCHWENNINGEN

Text:

Harald Lode
Klaus Schmidt

Schreibmaschinensatz:

Ute Sonnenschein

Layout:

Klaus Schmidt

Bildquellen:

Archiv der Stadt Villingen-Schwenningen
Südwestpresse "Die Neckarquelle"

Repros der historischen Kursbuchauszüge mit freundlicher
Genehmigung des Ritzau-Verlages KG, Püngen.

(Vom 1. Mai 1897)

274 Stuttgart-Böblingen-Horb-Immendingen

Durchl. Wagen 1. 2 Kl.: Stuttgart - Leonhans 1 277, 287, 278, 288; Stuttgart - Heilbronn 1 277, 278, 279, 280 (+ ab 1. Juni); 3 Kl.: Stuttgart - Leonhans 1 277, 278, 279, 280 (im Mai auch 1. 2 Kl.)

Ammersee ab Stuttgart Hauptf. 2-10, an Böblingen 8-8, ab Stuttgart Westf. W 5-24, an Böblingen W 6-48, ab Rottweil W 1-43, an Tuttlingen W 4-8

Table with 4 columns of departure/arrival times and station names: Ab Berlin, Ab Leipzig, Ab Breslau, Ab Dresden, Ab Nürnberg.

Main table section 1: Stuttgart to Böblingen. Columns: Time, Station (km), Direction. Stations include Wildpark, Vaihingen, Böblingen, Ehningen, Gärtringen, Nufingen, Herrenberg, Nebringen, Bondorf, Ergersingen, Eutingen.

Main table section 2: Böblingen to Immendingen. Columns: Time, Station, Direction. Stations include Böttingen, Hochdorf, Altheim, Bittelbronnen, Schopfloch, Dornstetten, Freudenstadt, Lossburg-Rödt, Alpirsbach, Schenkenzell, Schiltach.

Main table section 3: Immendingen to Rottweil. Columns: Time, Station, Direction. Stations include Schiltach, Lehengericht, Schramberg.

Main table section 4: Rottweil to Rottweil. Columns: Time, Station, Direction. Stations include Schiltach, Halbmeil, Wolfach, Rippelstein, Kernbach, Hemsbach.

Main table section 5: Rottweil to Stuttgart. Columns: Time, Station, Direction. Stations include Eutingen, Herb, Stuttgart.

Main table section 6: Stuttgart to Neckarhausen. Columns: Time, Station, Direction. Stations include Neckarhausen, Sulz am Neckar, Aistalg, Oberndorf, Eptendorf, Thalhausen, Rottweil.

Main table section 7: Neckarhausen to Rottweil. Columns: Time, Station, Direction. Stations include Rottweil, Deislingen, Troaringen, Mählhausen, Schwöringen, Marbach, Villingen.

Main table section 8: Rottweil to Immendingen. Columns: Time, Station, Direction. Stations include Rottweil, Neufra, Aldingen, Spaichingen, Rietheim, Warmlingen, Tuttlingen, Möhringen, Immendingen.

Main table section 9: Immendingen to Stuttgart. Columns: Time, Station, Direction. Stations include Singen, Konstanz, Schaffhausen, Zürioh, Matldorf, Genus.

Hollabfertigung nach und aus der Schenk in Bingen

