

Der Leser erinnert sich noch an den Beitrag *Wandern mit der Kraichgaubahn* in Heft 2001/3 der «Schwäbischen Heimat». Die Stadtbahnlinie der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) endete damals an der «guten Stube» von Heilbronn, der *Harmonie*, nachdem der «Bypass» durch die Innenstadt zur Hälfte realisiert war. Seither hat sich viel verändert.

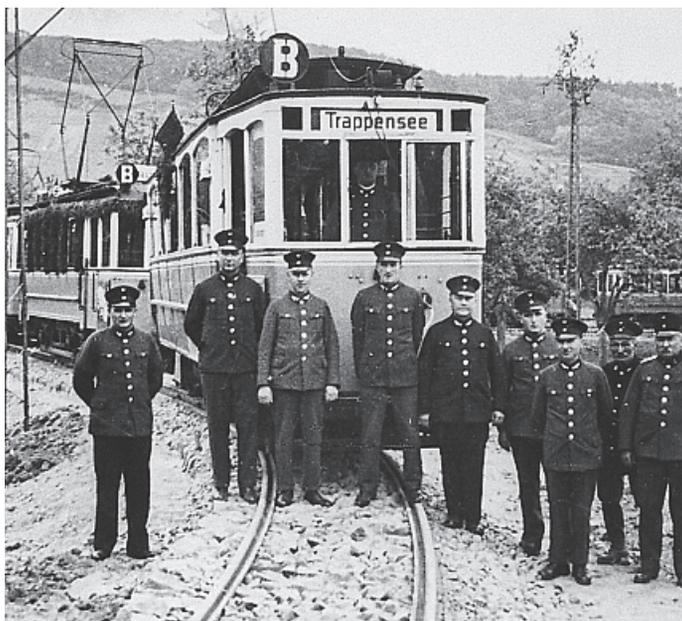
Während der Bauarbeiten im Laufe des ersten Halbjahres 2001 auf der Heilbronner Bahnhof- und Kaiserstraße liefen schon die Planungen für den stadtbahnmäßigen Ausbau der Hohenlohebahn nach Öhringen. Informationsveranstaltungen hierzu zeigten durchweg positive Resonanz. Am 5. Juli 2001 genehmigte der Heilbronner Gemeinderat die Streckenführung durch den Ostteil der Stadt von der *Harmonie* zum Trappensee auf den Spuren der ehemaligen «Spatzenschaukel» – so nannten die Heilbronner ihre erste Straßenbahn, die von 1897 bis 1955 in Betrieb war – und die Einführung in die DB-Strecke. Wenige Tage später war die Vereinbarung für die Stadtbahn nach Öhringen zwischen Stadt, dem Kreis Heilbronn, dem Hohenlohekreis, den Gemeinden, der Deutschen Bahn und der AVG unter Dach und Fach. Der neue Endpunkt Öhringen-Cappel sollte Ende 2003 erreicht werden.

Mit Dampf im Kessel erobert die Bahn den Osten, lautete die Schlagzeile in der Presse. Im Herbst 2001

stimmten die Gemeinderäte der betroffenen Gemeinden und Städte nach und nach dem Vorhaben zu, und das Planfeststellungsverfahren für die zweite Hälfte der Heilbronner Stadtstrecke wurde eingeleitet. Gleichzeitig tauchten aber schon die ersten Fragen und Zweifel auf, ob Zeitplan und Kosten eingehalten werden können, insbesondere was die anstehende Sanierung des Weinsberger Tunnels betraf.

Juni 2002 Neubaustrecke in Heilbronn genehmigt – enorme Preissteigerungen und zeitliche Verzögerungen

Mit Beginn des Jahres 2002 setzten die Landkreise auf Termintreue und einen Start der Stadtbahn Ende 2003. Die Stadt Heilbronn begann bereits mit Rodungsmaßnahmen an der Jägerhausstraße – 91 Bäume mussten fallen, Ersatzmaßnahmen wurden in der Neckaraue bei Klingenberg vorgesehen. Das Regierungspräsidium Stuttgart übergab im Juni den Planfeststellungsbeschluss für die Neubaustrecke in der Stadt. Nach diesen positiven Entwicklungen folgten die Hiobsbotschaften: Die Strecke Trappensee – Öhringen würde um 24 Mio € teurer und sollte eine Gesamtsumme von 98 Mio € erreichen, die Mehrkosten für die Sanierung des Weinsberger Tunnels würden sich von vier auf acht Mio € verdop-



Von 1897 bis 1955 verkehrte eine Straßenbahn von der Heilbronner Innenstadt zum Trappensee, «Spatzenschaukel» genannt. Auf ihrer Linie verläuft heute die moderne Stadtbahn. Rechts die neue Haltestelle Heilbronn-Trappensee.

peln. Die DB hatte die Planungssummen viel zu niedrig angesetzt.

Im Gegensatz zur Strecke Eppingen–Heilbronn, die von der DB an die AVG langfristig verpachtet wurde, betreibt die DB die Strecke nach Öhringen selbst. Deshalb wurden vom Eisenbahnbundesamt (EBA) weit höhere Auflagen an die Streckeninfrastruktur bezüglich Übergänge und Signaltechnik gestellt, als sie beispielsweise auf der Kraichgaubahn erforderlich waren. Im Sommer 2002, als die Heilbronner den ersten Geburtstag «ihrer» Stadtbahn feierten – bereits 8.000 Fahrgäste pendelten täglich zwischen Eppingen und der Neckarstadt, 5.000 zwischen Hauptbahnhof und *Harmonie* –, drohte ein «Signalwechsel». Auch wenn einige Heilbronner Gemeinderäte meinten, die Bahn sei auf dem «Holzweg» bzw. dem «absterbenden Ast», stand die Mehrheit des Gemeinderats zur Stadtbahn trotz der enormen Kostensteigerung. Im Juli 2002 folgte eine weitere Ernüchterung: Öhringen würde erst im ersten Halbjahr 2004 erreicht werden.

Im Herbst wurde das Antragsverfahren für die Elektrifizierung vom Regierungspräsidium Stuttgart eingeleitet. Regierungspräsident Dr. Udo Andriof gab am 5. Oktober 2002 dafür den Startschuss. Zur gleichen Zeit wurden die Gemeinden

Hohenlohes enttäuscht durch das Ergebnis einer Machbarkeitsstudie, dass die Weiterführung der Stadtbahn nach Waldenburg zum Gewerbegebiet Hohenlohe und sogar nach Künzelsau keine Chance auf Realisierung hätte, obwohl die Bürgermeister sich vehement dafür einsetzten. Das Bündnis für die Stadtbahn zeigte erste Risse, manche suchten schon den Absprung.

Auf der Heilbronner Stadtbahnstrecke jedoch ging es zügig weiter: Mitte Oktober 2002 wurde die alte Stahlfachwerkbrücke der Verbindungsstrecke vom Karlstor zum ehemaligen Südbahnhof abgebaut; sie war der Stadtbahn im Wege. Im Januar 2003 begannen die Baumaßnahmen für die Brücke und die Einfädelerung in die DB-Strecke beim Pfühlpark. Am 28. Januar erfolgte in Obersulm die Vertragsunterzeichnung zwischen den betroffenen Partnern des Projekts trotz der enormen Kostensteigerung, weil jeder erkannte, dass die Stadtbahn einen Aufschwung für die Region und gleichzeitig eine Entlastung für das Straßennetz bedeuten würde. Spätestens Mitte 2004 sollte die Bahn nun fahren. Doch es folgten mehr Schreckens- als Erfolgsmeldungen: Das Antragsverfahren zur Elektrifizierung wurde abgeschlossen, die Stadtbahn würde aber nicht Mitte, sondern erst Ende 2004 ankommen, die Vollsper-

Fünf mit 1 Karte

Die TageskartePLUS-günstiger geht's nicht!

Für bis zu fünf Personen, **unabhängig vom Alter!** Für **Kleingruppen** aller Art!
Für beliebig viele Fahrten, einen ganzen Tag lang!
Nutzen Sie **Bus, Bahn und Stadtbahn** –
im Gesamtnetz für nur **12,80 Euro**,
im Stadtgebiet Heilbronn für nur **6,40 Euro!**



HNV-Info: 07131/ 88 88 60

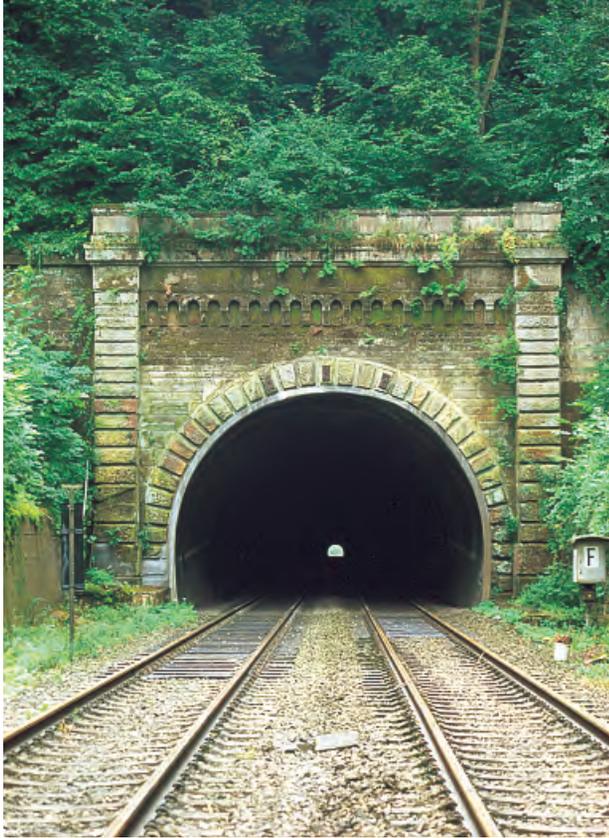
Im Internet finden Sie alles
Wissenswertes zu Bus, Bahn
und Stadtbahn – und immer
Aktuelles über den neuen HNV!

www.h3nv.de



Heilbronner • Hohenloher • Haller Nahverkehr





Der Weinsberger Tunnel vor dem Umbau, von Weinsberg her gesehen. Dieser Durchstich war lange umkämpft.

rung würde statt sechs nun zehn Monate dauern und die Finanzierung der Leit- und Sicherungstechnik wäre noch nicht gesichert. Endlich begannen Mitte Juni 2003 die Elektrifizierungsarbeiten, rund tausend Masten mussten gesetzt werden, und im Juli starteten die Bauarbeiten im Weinsberger Tunnel, dem Herzstück der Strecke.

In Heilbronn hingegen wurde termingemäß und offiziell im September 2003 mit Pressluftschlämmern mit den Schienenarbeiten in der Moltkestraße begonnen. Wenige Tage später wurde verkündet, dass die Stadtbahn erst Ende 2005, also ein weiteres Jahr später, in Öhringen ankommen sollte. Ein DB-Vorstandsbeschluss zur Leit- und Sicherungstechnik sei erst für Dezember 2003 vorgesehen! Auch die Gesamtkosten sollten auf 107 Mio € ansteigen. In den Kommunen entlang der Strecke wurde das «Zähneknirschen» lauter, man sprach vom «Bremsklotz Bahn».

10./11. Dezember 2005: Einweihung der Stadtbahn Öhringen – Heilbronn – Karlsruhe – Achern

In Heilbronn ging es flott weiter: Im Dezember 2003 wurde die Brücke zur Einfädelung in die DB-Strecke fertig. Im Februar des folgenden Jahres wurden am Heilbronner Friedensplatz die ersten Gleise verschweißt, im Mai sollte der Gleisbau in der Stadt zum Abschluss kommen. Für Öhringen hingegen

stand das Signal weiterhin auf rot. Auch die Tunnelanierung, die verbunden war mit der Tieferlegung der Tunnelsohle und dem Bau einer neuen Innenschale aus Stahlbeton, verzögerte sich, die Freigabe am 1. April 2004 sei nicht zu halten. Der Tunnel sollte also erst zur Freigabe der gesamten Strecke übergeben werden.

Nach weniger als einem Jahr war im Juli 2003 das Anhörungsverfahren für die Haltepunkte zu Ende gegangen. Grünes Licht wurde endlich im September vom Eisenbahnbundesamt für den Signalbau gegeben. Verschiedene Reduzierungen ursprünglicher Planungen wie Unterführungen, Wendegleise, Verzicht auf Gleiswechselbetrieb führten zur Minderung der Kosten. Schlussendlich war im Oktober 2004 die Sanierung des Tunnels abgeschlossen. Einen Monat später fuhr die Stadtbahn auf neuem Gleis: Jedoch nur auf weiteren 1450 m nach einjähriger Bauzeit von der *Harmonie* zur neuen Haltestelle «Pfühlpark».

Erst Ende Februar 2005 begannen die Bauarbeiten für die Haltestellen zwischen Trappensee und Öhringen-Cappel. Parallel dazu wurden die Elektrifizierung und der Gleisausbau zu Ende gebracht. Als neuer Termin für den Start war der 10. Dezember 2005 angekündigt, der auch eingehalten wurde, obwohl es rechtliche Einsprüche und Bauverzögerungen gab. Um Zeit zu sparen, wurden die Signalmasten mit dem Hubschrauber eingeflogen, ebenso das Stadtbahnstellwerk nahe des Heilbronner Hauptbahnhofs. Ende Oktober war die Oberleitung endgültig fertiggestellt, in den ersten Novembertagen nahmen die Schienenmessfahrzeuge und Stopfmaschinen ihren Betrieb auf. Doch die Vorbereitungen für die Eröffnungsfeierlichkeiten wurden durch die DB Station & Service wieder getrübt, denn die Gebühren für die Stopps der AVG-Stadtbahnwagen an den Haltestellen wurden nach bundesweiter Neuregelung und Einführung verzehnfacht – von den Gemeinden mit Recht als «moderne Raubrittermethode», «Wegelagerei» und «Abzockerei» beanstandet. Am 6. Dezember erfolgten die Testfahrten, die Stellwerktechnik bestand ihren Probelauf. Die Einweihung der Stadtbahn am Wochenende des 10./11. Dezember 2005 mit Fahrten zum Nulltarif zog Zehntausende von staunenden Zuschauern an den Haltepunkten und Bahnhöfen an.

Zweieinhalb Jahre war der 29 km lange Streckenabschnitt der Hohenlohebahn ohne Zugverkehr. Nun wurde das Zugangebot mit Stadtbahnverbindungen und dem Regionalexpress mehr als verdoppelt. Früher hielten beispielsweise in Obersulm-Willsbach täglich 33 Züge, jetzt 92, in Weinsberg 45 Züge, nunmehr 125. Die Stadtbahn im Weinsberger

Tal fährt im 20-Minutentakt bis 20 Uhr, danach stündlich. Zusätzlich verkehrt der DB-Regioexpress, der unterwegs nur in Weinsberg hält. Letzte Reise-möglichkeit ab Öhringen ist 0.07 Uhr, letzte ab Heilbronn 1.15 Uhr. Erwartet werden täglich 15.000 Fahrgäste zwischen Heilbronn und Öhringen-Cappel. Günstige Tarife wie die «Tageskarte plus», gute Preise für Gruppen und Familien bietet der am 1. April 2005 gegründete neue Verkehrsverbund Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr (HNV) an.

Ein neues Zeitalter im Zugverkehr auf der Hohenlohebahn hat begonnen: Eine Reise mit der S 4, ohne umzusteigen, ist nun möglich von Öhringen-Cappel über Heilbronn, Bretten, Karlsruhe, vorbei an Baden-Baden bis nach Achern in der Ortenau, ganze 153 Kilometer. Bis Dezember 2004 fuhr die S 4 von Heilbronn aus über Karlsruhe das Murgtal hinauf bis nach Freudenstadt. Auch dieser Weg steht nach kurzem Umstieg in die S 31 in Karlsruhe offen. Es handelt sich dabei um die längsten Stadtbahnstrecken weltweit! Und die Stadtbahn hat bereits gewonnen: Seit dem Anschluss von Öhringen hat sich die Zahl der Fahrgäste auf 16.000 am Tag verdoppelt.

Der Kampf um die Eisenbahnlinie Heilbronn–Hall – ein Ringen um die Streckenführung

Ein Blick in die Geschichte macht deutlich, weshalb heute die Stadtbahn im Tunnel durch das Weinsberger Tal führt. Das württembergische Unterland war relativ früh mit der Eisenbahn zu erreichen. Im Jahre 1845 fuhr der erste Zug im Königreich Württemberg



Eine Dampflokomotive zieht einen Personenzug aus dem Weinsberger Tunnel. Frühjahr 1973.

auf einer ersten Teilstrecke zwischen Cannstatt und Untertürkheim. Bereits drei Jahre später, im Revolutionsjahr 1848, konnte die Bahnlinie von der Landeshauptstadt Stuttgart zum wichtigen Neckarhafen und aufstrebenden Industriezentrum Heilbronn eingeweiht werden. Kaum zehn Jahre darauf sah ein neues Gesetz den weiteren Ausbau der württembergischen Eisenbahn vor. Eine der neuen Strecken sollte durch das neuwürttembergische Hohenlohe führen, den Raum Öhringen einbeziehen und Heilbronn mit Schwäbisch Hall verbinden. Von dort aus war dann eine Weiterführung der Strecke nach Crailsheim vorgesehen mit Anschluss ans bayerische Eisenbahnnetz.

Um die Streckenführung wurde lange hart gerungen. Sie sollte zunächst von Heilbronn unter Umgehung der Bergzüge im Osten der Stadt nach Neckarsulm geleitet werden, dann über Neuenstadt nach Öhringen. Weinsberg und das ganze Sulmtal wären dadurch von der neuen Linie unberührt geblieben. Die Aufregung im gesamten Oberamt Weinsberg war groß. Petitionen wurden verfasst. Freiherr Albert von Hügel aus Eschenau nutzte seine Verbindungen zur Regierung in Stuttgart und trat vehement für die Trassenführung durch das Sulmtal über Bretzfeld nach Öhringen ein. In einer Eingabe an die «Hohe Ständeversammlung» in Stuttgart unterstrich man die Dringlichkeit der Forderungen. Es sei eine Entwicklung zu befürchten, *wodurch die Mehrzahl unserer Gewerbe und gerade die blühendsten ein beinahe vollständiges Darniederliegen erleiden, und damit der Wohlstand zahlreicher Familien, ja des ganzen Bezirks, untergraben werden müsste* (Schrenk, S. 192). Man verwies darauf, dass bisher der ganze Güterverkehr, vor allem Holz, Salz und Vieh, von Löwenstein durch das Sulmtal gegangen sei und nun diese Verkehrsader bedeutungslos werde.

Die vorgeschlagene Alternative schien jedoch zunächst aussichtslos. Sie hätte einen Tunnelbau zwischen Heilbronn und Weinsberg erforderlich gemacht – ein riskantes Unternehmen und ein teures dazu. Andererseits war so ein Tunnelbau auch eine Herausforderung für die Eisenbahningenieure, und nicht zuletzt war die Streckenführung über Weinsberg und Eschenau nach Öhringen um einiges kürzer. Doch diese Argumente hätten sich wohl kaum durchsetzen können, wenn nicht die Stadt Heilbronn massiv für die Weinsberger Variante eingetreten wäre. Sie wollte mit allen Mitteln verhindern, dass die Trassenführung über Neckarsulm ging – und zwar aus folgenden Gründen:

Die Nordstrecke Heilbronn–Osterburken lag bereits im Plan vor. Der erste Abschnitt über Neckarsulm bis Jagstfeld sollte bereits 1866 eröffnet werden.

Wäre nun die Oststrecke Heilbronn – Schwäbisch Hall über Neckarsulm geführt worden, dann wäre Neckarsulm statt Heilbronn Eisenbahnknotenpunkt geworden. Die größte Industriestadt des Landes wäre dann nur noch eine Station auf der Strecke Neckarsulm–Stuttgart gewesen. Die wirtschaftlichen Folgen waren nicht auszudenken! Pläne für einen Großhafen Neckarsulm als Umschlagplatz von der Schiene auf das Schiff lagen bereits in der Schublade, diese Entwicklung wollte Heilbronn um jeden Preis verhindern.

Gesandtschaften der ehemaligen Reichsstadt wurden beim König persönlich vorstellig. Man verwies auf die drohenden Auswirkungen bei der Wirtschaftskraft Heilbronn und seines Hafens und bot der Eisenbahnverwaltung alle zum Bau benötigten Grundstücke und selbst das Baumaterial kostenlos an, wenn die Strecke statt über Neckarsulm über Weinsberg geführt und auch keine Stichbahn von Weinsberg nach Neckarsulm geplant würde. Denn diese hätte einen ähnlichen Effekt gehabt. Schließlich gab das Finanzministerium seine Zustimmung, und König Karl unterzeichnete das Gesetz mit der Weinsberger Variante einen Tag, nachdem ihn nochmals eine Heilbronner Delegation in Stuttgart besucht hatte.

Eisenbahnbau und Eröffnung am 2. August 1862 – Justinus Kerner hat «das Dampfross» begrüßt

Der Bau der neuen Bahnlinie durch das Sulmtal und Brettachtal bis Öhringen brachte der Region kurzfristig neue Arbeitsplätze. Viele Bauleute mussten versorgt werden, Zulieferungen für den Streckenbau waren zu leisten – welche Chance für die örtlichen Handwerks-, Gaststätten- und Beherbergungsbetriebe! Im Umfeld des Eisenbahnbaus gab es zahlreiche Verdienstmöglichkeiten. Zunächst war der Grundstücksverkauf für die bisherigen Eigentümer lukrativ. Die Bahn zahlte etwa das Doppelte der ortsüblichen Preise. An örtliche Betriebe wurden Fuhrdienste vergeben. Beispielsweise hatte Freiherr Albert von Hügel in Eschenau bis zu 20 Pferde mit Knechten für den Eisenbahnbau im Einsatz. Für den Eisenbahndamm mussten Steine aus den umliegenden Steinbrüchen geliefert werden, dazu Bauholz aus den Wäldern. Neue Straßen, Brücken und Durchlässe wurden erforderlich, nicht zuletzt auch die Betriebsgebäude an den Stationen.

Innerhalb weniger Monate war die Planung fertig. Am 9. August 1859 wurde mit dem Bau der Strecke begonnen. Dabei waren ganze Kolonnen von vorwiegend italienischen Gastarbeitern eingesetzt. Im Oktober desselben Jahres begann man mit dem



Blick auf das von Justinus Kerner als Oberamtsarzt in Weinsberg erbaute Kernerhaus.

Weinsberger Tunnel, der größten Schwierigkeit des Unternehmens. Erst kurz vor der Eröffnung war er fertig. 650.000 Gulden kostete die knapp 900 Meter lange Tunnelstrecke. Das war fast ein Zehntel der gesamten Baukosten der Strecke Heilbronn-Schwäbisch Hall. Immer wieder hatte eindringendes Wasser die Arbeiten behindert. Bauarbeiter wurden verschüttet, dabei kam einer von ihnen ums Leben. Mit umfangreichen Maßnahmen musste das Wasser aus dem Tunnel abgeleitet und die Strecke mit zusätzlichen Gewölben abgesichert werden.

Rechtzeitig vor Inbetriebnahme wurden die Anwohner ausführlich auf die neue Situation vorbereitet. Man befürchtete, dass die mit der Eisenbahn unerfahrene Landbevölkerung aus Unachtsamkeit sich selbst und die Fahrgäste in Gefahr bringen könnte. Deutlich wurden Warnungen ausgesprochen: *Die Strafe des Arbeitshauses soll jeden treffen, welcher durch Aufstellen, Hinlegen oder Hinwerfen von Gegenständen auf die Bahn Gefahren vorsätzlich bereitet* (Schrenk, S. 71).

Über Wochen zogen sich die Vorbereitungen für die Eröffnungsfeier hin. Am 2. August des Jahres 1862 war es dann soweit. Die erste Eisenbahnfahrt auf der neuen Strecke sollte beginnen. Um 6.40 Uhr war der Fest-Zug in Stuttgart mit 200 geladenen Gästen aus Politik, Militär und Wirtschaft abgefahren und um 8.09 Uhr in Heilbronn eingetroffen. Um 8.42 Uhr ging die Fahrt vom festlich geschmückten Heilbronner Bahnhof auf der neuen Strecke weiter. Mit zwei bekränzten Lokomotiven und zwölf Wagen fuhr der Zug Richtung Weinsberg.

Überall an der Strecke drängten sich Schaulustige. Zwei Minuten dauerte die Fahrt durch den Weinsberger Tunnel. Mit Böllerschüssen von der Weibertreu wurde der Zug dann im Weinsberger Bahnhof begrüßt. Kränze, Fahnen, eine Pyramide aus Weinfässern und zwei Weinbrunnen zierten den Bahnsteig. Den Fahrgästen wurden Trauben und Wein aus den Brunnen gereicht. Nach kurzem Aufenthalt ging es weiter nach Willsbach und Eschenau. Um 9.23 Uhr traf der Zug in Willsbach ein, in Eschenau um 9.35 Uhr. Fast die gesamte Dorfbevölkerung hatte sich auf den Stationen eingefunden und begrüßte mit Hochrufen den Zug. In Eschenau hatten sich die Frauen mit Kränzen aus Eichenlaub, die Männer mit laubverzierten Helmen geschmückt. In Öhringen traf der Zug kurz nach 10 Uhr ein.

Die kurzen Fahrtzeiten machen auch heute noch die revolutionären Veränderungen deutlich: Keine zwei Stunden hatte die Fahrt von Heilbronn nach Schwäbisch Hall gedauert, für die man bislang fast zwei Tage gebraucht hatte. Justinus Kerner hatte der Stadt Heilbronn ein Gedicht gewidmet, als Gratulation zum Erfolg, dass die neue Strecke über Weinsberg gehen sollte. Die Eröffnungsfeier erlebte er nicht mehr, wenige Monate davor war er 75-jährig gestorben. Prophetisch und beschwörend heißt es in der letzten Strophe:

*Aus Weinsbergs Friedhof hebet sich mein Grab.
Wenn mit dem Dampfross ihr vorüberflieget,
Dann ruft, ihr Lieben: «Griß Dich Gott! mir zu,
Mein Geist fliegt mit euch, nicht vom Tod besieget.*

Die neue Eisenbahnlinie hatte große wirtschaftliche Bedeutung. Sie verband den Hohenloher Raum mit dem Neckartal und begünstigte dabei in besonderem Maße die Sulmtal- und Brettachtalgemeinden. So wurde 1864, zwei Jahre nach Inbetriebnahme der Strecke, Willsbach zum Marktflecken erhoben. Güter und Viehtransporte wurden nun über die Bahn abgewickelt. Gleichzeitig begann die aufstrebende Industriestadt Heilbronn, immer mehr Arbeitskräfte aus den Sulmtalgemeinden anzuzie-

hen. Die Stadt war nun in wenigen Minuten erreichbar. Viele der Pendler zogen dann auch ganz nach Heilbronn. Dies hatte zur Folge, dass trotz besserer Versorgung und medizinischen Fortschritten die Einwohnerzahl der Sulmtalgemeinden zurückging.

Die Bahnstrecke entwickelte sich in den Folgejahren zu einer wichtigen Verbindung aus Sachsen und Bayern über Nürnberg, Crailsheim und Heilbronn nach Bretten, vor allem auch unter militärstrategischen Gesichtspunkten über Bruchsal zur Bundesfestung nach Germersheim bzw. nach Karlsruhe. Noch bis in die 1970er-Jahre hinein fuhrn ständig lange Güterzüge, denen oft sogar zwei Dampflokomotiven vorgespannt waren. Mit dem Bau der Bundesautobahn von Heilbronn nach Nürnberg und der Fertigstellung der DB-Neubaustrecken gingen Personen- wie Güterverkehr stark zurück.

Durch den Tunnel nach Weinsberg mit der Weibertreu – Weinberglandschaft von Heilbronn bis Löwenstein

Der Stadtbahnwagen auf seinem Weg von Heilbronn nach Öhringen fährt durch eine Landschaft, deren Gesteinsschichten vor ca. 25 Mio. Jahren entstanden sind und deren Oberflächenformen durch Hebung dieser Schichten und deren Abtragung während die-



Front des Schlosses Eschenau im Sulmtal.



**Städte/
Gemeinden**

- 1 Weinsberg
- 2 Ellhofen
- 3 Sülzbach
- 4 Willsbach
- 5 Affaltrach
- 6 Eschenau
- 7 Scheppach
- 8 Bretzfeld
- 9 Bitzfeld
- 10 Öhr.-Cappel
- 11 Unterheimbach
- 12 Buchhorn
- 13 Pfedelbach

Graphik: Sonja Mailänder 2006 (verändert nach G. WAGNER 1961)

Legende:

- | | |
|-----------------|-------------------|
| Muschelkalk | Keuperstufen |
| Unterkeuper | Unterjurastufe |
| Gipskeuper | Terrassenschotter |
| Stadtbahntrasse | Wanderweg |
- 5 km
 N

ser langen Zeitspanne herauspräpariert wurden. Es ist das für diesen Teil unseres Landes typische Keuperland entlang des nördlichen Stufenrandes des Schwäbisch-Fränkischen Waldes. Die Gesteinsfolge ist hier: zuunterst Gipskeuper, der den Stufenrand bildet, auf den südexponierten Hängen die Reben trägt und in vergangenen Zeiten in Brüchen und Stollen, so in Weinsberg, Verrenberg oder Waldenburg, abgebaut wurde. Diese Hänge zählen neben denen des Muschelkalks zu den bevorzugten Weinlagen. Ihm folgt der Schilfsandstein, der beispielsweise im Steinbruch beim Heilbronner Jägerhaus gebrochen wurde und das Material für viele bedeutende Bauwerke wie Kirchen – so die Kilianskirche in Heilbronn –, Burgen, Schlösser, Wohngebäude und Bahnhöfe entlang der Strecke lieferte. Diesem folgen die Unteren Bunten Mergel, Kieselsandstein, Obere Bunte Mergel und zuoberst der Stubensandstein.

Als Folge der Abtragung ist die Keuperstufe in Sporne und Buchten zerlappt und zieht sich von

Stromberg, Heuchelberg über die Löwensteiner und Waldenburger Berge bis zu den Limpurger und Ellwanger Bergen. Die Ausformung der Buchten wurde bedingt durch die Auslaugung der Gipschichten, durch die Folgen der Eiszeit und die abtragende Tätigkeit der Flüsse wie Neckar, Sulm, Brettach und Ohrn. Die Geologie dieser Landschaft wird vorbildlich beschrieben im Naturhistorischen Museum in Heilbronn, im Hällisch-Fränkischen Museum in Schwäbisch Hall, im Hohenloher Urweltmuseum in Waldenburg oder entlang des Keuperwegs Heilbronn oder des Geologischen Lehrpfads in Öhringen.

Heute entfernt sich der moderne Zweisystem-Stadtbahntriebwagen aus der Heilbronner Innenstadt, gelangt unmittelbar nach dem Haltepunkt «Pfühlpark» auf die alte DB-Strecke und fährt entlang des Pfühlparks zum Trappensee. Ende des 18. Jahrhunderts, noch in reichsstädtischer Zeit, wurde der Park am Pfühlbach für die Bürger Heilbronns angelegt. Das anschließende Wasserschlösschen im Trap-

pensee ist aber viel älter. Gleich nach der Haltestelle «Trappensee» verlässt die Bahn das Heilbronner Becken und fährt auf den Galgenberg zu, wo sich bis ins 19. Jahrhundert die Hinrichtungsstätte der Reichsstadt Heilbronn befand. Rechter Hand geht der Blick hinüber zum Jägerhaus. Die Ausläufer der Löwensteiner Berge ziehen sich über das Jägerhaus und den Galgenberg bis zum Wartberg, dem Hausberg der Heilbronner. Hier fanden schon vor Jahrhunderten Herbst- und Weinfeste statt. Goethe fuhr an seinem Geburtstag, am 28. August 1797, auf den Wartberg – er machte auf seiner Reise in die Schweiz in Heilbronn Station. In sein Tagebuch notierte er: *Wir fanden eben die Sonne als eine blutrote Scheibe in einem wahren Scirococoft rechts von Wimpfen untergehen. Der Neckar schlängelt sich sanft durch die Gegend, die von beiden Seiten des Flusses sanft aufsteigt.*

Diesen Keuperrücken unterquert die Bahn im Weinsberger Tunnel. Hat man den Tunnel durchfahren, zeigt sich ein neues, anderes Landschaftsbild, geprägt von der Sulm und ihren Zuflüssen. Der spitze Bergkegel der Weibertreu rechts des Schemelbergs dominiert das Weinsberger Tal. Sein schmales Plateau umsäumt der Mauerkranz einer uralten Burg, wo sich vor über 800 Jahren die Weibertreusage abgespielt hat. Die Altstadt Weinsbergs zieht sich von Süden auf einen schmalen Berggrat hinauf, überragt von der ehrwürdigen Johanneskirche, die zu den ältesten und kunsthistorisch interessantesten Chorturmkirchen des Landes zählt. 2004 feierten die Weinsberger ihr 800jähriges Bestehen. Der Schriftsteller Joachim Fernau beschrieb diese Ansicht so: *Am schönsten bietet sich die Stadt von Süden dar, stufenweise erheben sich die Giebelreihen über den Talgrund bis zu dem langgestreckten Umriss der Kirche aus dem 13. Jahrhundert, wundervoll ist die ganze Stadt in die Landschaft gebettet, angelehnt an ihr größtes Wahrzeichen, den edel geformten Bergkegel.*

Im Bereich des Weinsberger Bahnhofs (193 m) werden mächtige Lössschichten durchschnitten, die früher von Ziegeleien abgebaut wurden. Heute erinnert noch die Erholungsanlage mit dem Namen «Alte Ziegelei» daran. Das Bahnhofsgebäude aus dem Jahre 1862 hat seinen Charakter bis heute erhalten. Der spätklassizistische Bau schließt die südliche Bahnhofstraße repräsentativ ab und erinnert an die Zeit, als der Bahnhof noch Weinsbergs Tor zur Welt darstellte. Heute braust der Transitverkehr Europas über das Weinsberger Autobahnkreuz. Die Bahn fährt unter der Autobahn durch und hält an der neuen Station Ellhofen Industriegebiet. Nach Verlassen des nächsten Haltepunkts am ausgedienten Bahnhofsgebäude von Ellhofen überquert unser Stadtbahnwagen die Sulm.

Ellhofen bis Eschenau: Weinorte und Sehenswürdigkeiten – hinüber ins Hohenlohische mit Öhringen

Rechter Hand in der Ferne erahnen wir Lehrensteinsfeld mit historischem Rathaus, Schloss und restauriertem Wehrturm, dahinter sichtbar die Waldkulisse der von Kieselsandstein und Buntem Mergel gebildeten Höhen von Reisberg und Sandberg. Der Norden in Fahrtrichtung links wird abgeschlossen vom Höhenzug Wildenberg – Galgenberg mit Rauherg und Zeilberg, davor angeschmiegt die Weinorte Grantschen und Wimmental.

Wie Perlen an einer Schnur reihen sich die Dörfer entlang der Sulm: Ellhofen, dann die zu Obersulm gehörenden Ortsteile Sülzbach, Willsbach, Affaltrach und Eschenau. Und jedes dieser Dörfer hat Typisches zu bieten, ihre Namen sind zudem dem Weinkenner ein Begriff. In Ellhofen steht in der mittelalterlichen Wehrkirche ein wunderschöner gotischer Flügelaltar. Im Sülzbacher Ortskern finden sich mit dem Schöntaler Hof und dem Oettingerhaus die schönsten Fachwerkhäuser der Umgebung mit reichen Zierformen, im Zentrum die alte Kilianskirche mit ihrem spitzen Kirchturm. Hier wurde zwischen 1416 und 1420 der Poet und Meistersänger Michael Beheim geboren. Ein stattliches Gebäude ist der Willsbacher Bahnhof (206 m), daneben das schön renovierte ehemalige Postamt. Der Willsbacher Marktplatz mit dem Weinbrunnen liegt zwischen der geduckten Dorfkirche mit ihrem Zwiebelturm und dem klassizistischen Rathaus. Affaltrach überrascht mit der Synagoge aus dem 19. Jahrhundert, in der sich heute das Museum zur Geschichte der Juden der Region befindet. Die Johanniter hatten sie im 16. und 17. Jahrhundert in ihrer Gemeinde angesiedelt. Ihr Komturgebäude, das «Johanniterschlosschen», beherbergt heute ein großes Weingut mit Sektkellerei. Im Norden des Ortes liegt der jüdische Friedhof.

Im Ortskern von Eschenau steht das reizende Renaissanceschlösschen der früheren ritterschaftlichen Ortsherren in einem verwunschenen Schlosspark. Auch im angrenzenden Weiler findet man mitten im Ortskern ein uraltes Schloss, einst ein Wasserschloss. Wenige Minuten die Ortsstraße aufwärts lädt das Schulmuseum ein mit einem historischen Klassenzimmer, einer komplett eingerichteten Lehrerwohnung aus dem 19. Jahrhundert und einer umfangreichen Sammlung zur Pflege eigener Erinnerungen, beispielsweise einem historischen Kaufladen.

Wohin das Auge blickt, ziehen sich Weinberge die Hänge hinauf bis zum Kranz der Eichen- und Buchenwälder auf den Höhen rechts und links des

Tales. Wir sind im Kerngebiet des Unterländer Weinbaus. Jedes Dorf hat seine alte Kelter und eigene Weingärtnergenossenschaft. Traditionelle Weinfeste laden im Sommer und Herbst Besucher aus der näheren und weiteren Umgebung ein, die Spezialitäten zu verkosten. Sei es ein eleganter Riesling, ein fruchtiger Trollinger oder ein wuchtiger Lemberger. Zahlreiche private Weingüter wetteifern mit den Genossenschaften, wenn es um Ausbau und Pflege des Weins geht. Weinlehrpfade informieren über die wertvollen Sorten und Produkte der Gattung Vitis.

In Affaltrach fährt die Bahn in etwa zwei Kilometer Entfernung am Breitenauer See vorbei, einem beliebten Naherholungsgebiet mit Campingplatz, Segelhafen, Strandbad und Surfgebäude in landschaftlich einmaliger Lage. Nach schweren Überschwemmungen wurde von 1975 an das riesige Rückhaltebecken mit 40 ha Wasserfläche im Sulmtal angelegt. Hoch über dem Tal im Süden grüßt das Bergstädtchen Löwenstein mit dem schlanken Turm der tausendjährigen Burg, der Stadtmauer aus dem 14. Jahrhundert und dem «Freihaus», einem imposanten Fachwerkgebäude aus dem Mittelalter, in dem sich das Manfred-Kyber-Museum befindet.

Bei Eschenau verlässt die Bahnstrecke auch das Tal der Sulm, verläuft in nordöstlicher Richtung zunächst entlang eines Zulaufs, dem Michelbach, durchbricht dann unmittelbar nach Verlassen des Eschenauer Bahnhofs (234 m) bis kurz vor Wieslensdorf in einem 20 m tiefen Einschnitt die Hindernisse des Gipskeupers. Es geht ins Hohenlohische hinüber, wieder in einen neuen Landschaftsraum, der von dem weiten Tal der Brettach bestimmt wird. Dieses Flüsschen strebt aus den Schluchten der Löwensteiner Berge dem Kocher zu. Die auf ihren Südhängen Reben tragenden Höhenzüge von Golberg, Lindelberg und Burgberg bis hin zum Geddelbacher Hang begrenzen nach Osten die weite Landschaft. Im Süden sieht man die Berghänge des

Schwäbisch-Fränkischen Waldes, die sich von Löwenstein bis hin zu den Waldenburger Bergen erstrecken. Sie liegen alle im Naturpark Schwäbisch-Fränkischer Wald.

Zwischen Willsbach und Bretzfeld fährt der Zug nahe der rechter Hand liegenden nördlichen Grenze des Naturparks entlang. Vorbei an den hohenlohischen Dörfern Scheppach, dem nahen Rappach mit seiner Kirche aus der Stauferzeit, Adolzfurt, Bretzfeld mit dem alten Bahnhof, Bitzfeld, alles Teilorte der Gesamtgemeinde Bretzfeld, und dem Weinort Verrenberg – schon zu Öhringen gehörig – geht die Fahrt weiter. Zwischen Scheppach und Bretzfeld wird die Brettach auf Damm und Brücke gequert. Es folgen zwei Bahneinschnitte in den fruchtbaren Löß, und wir nähern uns der ehemaligen Residenzstadt Öhringen auf einer einem römischen Viadukt nachempfundenen Brücke über die Ohrn, einem Flüsschen, das auf der Höhe bei Mainhardt-Bubenorbis seinen Ursprung hat und in Ohrnberg vom Kocher aufgenommen wird. Der altehrwürdige Bahnhof (235 m) empfängt uns, die Stadtbahnstrecke endet aber erst in Öhringen-Cappel.

Verschiedene Möglichkeiten für Wanderungen von Eschenau über Buchhorn nach Öhringen

In den hellen, klimatisierten und leisen Stadtbahnen, vom Bahnsteig eben zu betreten, in denen durch große Fenster die Landschaft «erfahrbar» gemacht wird und akustisch die Haltepunkte angekündigt werden, ist das Bahnreisen aus der City hinaus in die Natur – sowie umgekehrt – ein reines Vergnügen.

Mit insgesamt 23 Haltepunkten zwischen Hauptbahnhof Heilbronn und Öhringen-Cappel weist die Strecke viel mehr Haltestellen auf als früher mit nur zehn. Dennoch ist auf Grund der höheren Streckengeschwindigkeit Öhringen von Heilbronn aus statt bisher in 37 Min. heute in 34 Min. erreichbar! Ein

Stadtbahnlinie S4 Achern - Öhringen 

...auf nach Hohenlohe!

Ruck Zug nach Öhringen



Stiftskirche



Hofgarten



Freibad H,Ö

Stadt Öhringen - Marktplatz 15 - 74613 Öhringen - Tel.: 07941/68-118 - www.oehringen.de



Hohenlohe
UNSER LAND ERLEBEN



Das Schloss der Fürsten von Hohenlohe-Öhringen dient heute als Rathaus der Großen Kreisstadt Öhringen. Dahinter sieht man die Spitze des Turms der Stiftskirche.

neuer Taktfahrplan mit ausgedehnten Betriebszeiten von der Frühe bis in die Nacht und dichten Zugfolgen macht es fast nicht mehr nötig – zumindest zwischen Heilbronn und Weinsberg – auf den Fahrplan zu schauen. Warten auf den Zug an der Haltestelle lohnt sich. Durch die neuen Haltepunkte erschließen sich viele neue Wegeverbindungen und damit dichtgeknüpfte Wanderwegenetze mit vielen Variationsmöglichkeiten. Betrug bisher der Abstand der Haltepunkte beispielsweise zwischen Eschenau und Bretzfeld 4,5 km, zwischen Bretzfeld und Öhringen 6 km, so hat heute auf diesem Streckenabschnitt der Abstand zwischen zwei Haltepunkten maximal noch eine Länge von 2 km, im Mittel 1,4 km.

Auch die zeitlichen Abstände zwischen den Haltepunkten sind wesentlich kürzer und liegen zwischen 1 bis 3 Minuten. So ist es heute entlang dieser Strecke möglich, unter Nutzung eines gut markierten und dichten Wegenetzes, je nach persönlichem Geschmack, Lust und Laune und Kondition auf

umweltfreundliche Art kleinere Spaziergänge von einer Haltestelle zur anderen – auch durch die Ortslagen -, Halbtageswanderungen oder ausgedehntere Wanderungen durchzuführen. Als Folge des dichten Taktfahrplans können verschiedene Spaziergänge zwischen Heilbronn und Weinsberg unternommen werden. Auch die neue Station Eschenau ermöglicht eine Reihe von Halb- und Ganztageswanderungen von durchschnittlich 8 km Länge. Von hier aus, natürlich auch von allen anderen Haltepunkten, sind durch das gesamte Weinsberger Tal, in die Löwensteiner Berge, in den nördlichen Teil des Naturparks «Schwäbisch-Fränkischer Wald», von Öhringen aus in die Waldenburger Berge oder ins Hohenloher Land Wanderungen möglich von durchschnittlich 12 km Länge.

Empfehlen möchten wir eine etwa 19 Kilometer lange Wanderung von Eschenau nach Öhringen. Vom Eschenauer Bahnhof wenden wir uns nach Süden zur Ortsmitte. Dort geht es links auf der alten Dorfstraße leicht aufwärts durch den Ort. Wir kommen am Eschenauer Schloss vorbei und passieren dann links den Ammertsberg. Wir befinden uns nun auf dem Württembergischen Weinwanderweg, der uns zunächst zu einem Wanderparkplatz führt. Vom Bahnhof bis zum Wanderparkplatz sind es zwei Kilometer. Hier treffen wir auf die Beschilderung: Unterheimbach: 7 Kilometer, Öhringen: 17 Kilometer.

Der Weg verläuft zwischen Waldrand und Tal bis zum Kriegshölzle, dem östlichsten Zipfel der Gemarkung Eschenau. Der Name weist darauf hin: Hier zogen vor Jahrhunderten nicht nur Handelsleute, sondern auch feindliche Heere durch. Die uralte Straßenverbindung von Weinsberg durch das Sulmtal ins Brettachtal nach Öhringen war einst mit Burgen gesichert, die heute ganz verschwunden oder nur noch an ihren spärlichen Resten zu erkennen sind.

Unser Weg führt vorbei an der Flur Scheppacher Schloss, zwischen Kriegshölzle und Hohenacker gelegen, und leitet uns durch eine Waldschlucht hinauf zum Herrenhölzle, dessen nördlichster Zipfel zum Heimberg führt, auf dem sich – etwas im Unterholz versteckt – die efeuüberwachsenen Reste des Turms der Burg Hellmat finden. Wie für solche Burganlagen typisch war die Burg durch einen tiefen Graben vom Bergsporn abgeschnitten, der sich von der Hochfläche bis zum steil abfallenden Abhang hinab ins Tal zieht. Der kurze Abstecher durch den Weiler Herrenhölzle zur Burgruine lohnt sich. Die Aussicht ist beeindruckend: Unten liegt Unterheimbach, nördlich davon die Weinberge von Adolzfurt und das Brettachtal. In südlicher Richtung kann man das



Steinknicke bei Neuhütten erkennen. Wie Wachposten saßen die heute vergessenen Burgen am Rand der schwäbisch-fränkischen Waldberge, im Abstand von nur wenigen Kilometern: Wunnenstein – Beilstein – Helfenberg – Wildeck bei Abstatt – Hohenriet (Vorhof bei Unterheinriet) – Löwenstein – Eichelberg (Altes Schloss) – Hohenacker – Hellmat – Maienfels – Burgberg/Burghof über Pfedelbach.

Der Weg zurück führt durch die Weinberge mit Panoramablick zu einem Wanderparkplatz am Ortsrand von Herrenhölzle, von dort geht es steil hinab auf gut befestigtem Weg nach Unterheimbach. Mitten im Ort zweigt ein alter Hohlweg ab zu einer Hochfläche. Wir befinden uns noch auf dem Weinwanderweg. Ein Waldweg führt über den Schlattig hinab ins Brettachtal, wo wir die Straße überqueren. Nun führt uns der Weg wieder hinauf in die Weinberge. Nach einem kurzen Stück Hohlweg zweigt der Weinwanderweg nach links ab (Schild: Öhringen 8,5 Kilometer, Variante zur S-Bahnstation Bitzfeld). Wir aber gehen geradeaus weiter nach Buchhorn (1 Kilometer). Rechts von der Ortsmitte liegt der Buchhorner See mit Campingplatz, links führt der Weg (Georg-Fahrbach-Weg) durch die Lohklinge (»römische Wetterstation«) am Frauenberg vorbei nach Pfedelbach. Zuvor sollten wir aber nicht versäumen, zu dem schön gefassten Brunnen hinabzusteigen, wo die Klinge ihren Anfang nimmt.

Wer möchte, kann den Bogen über den Burghof über Pfedelbach machen. Hier hat man eine schöne Aussicht auf Windischenbach, Öhringen und Pfedelbach, der einstigen Residenz einer hohenlohischen Seitenlinie. Im 18. Jahrhundert kam Pfedelbach an die katholische Linie Hohenlohe-Bartenstein. So ent-

standen in unmittelbarer Nachbarschaft zwei konkurrierende Residenzen: das evangelische Öhringen und das katholische Pfedelbach. Das Renaissance-schloss in der Ortsmitte und die umgebenden Häuser zeugen davon. Hier wurde einst Hof gehalten.

Nach der Französischen Revolution nahm Pfedelbach französische Emigranten auf. Unter ihnen war ein Bruder des bekannten Revolutionärs Graf Mirabeau, der hier eine Emigrantenarmee aufstellte. Auf unserer Wanderung kamen wir kurz nach Buchhorn am Weiler Heuberg vorbei. Dort siedelten die Herren von Hohenlohe-Bartenstein im 18. Jahrhundert katholische Untertanen an. Es waren «Jenische», fahrende Händler und Handwerker mit einer eigenen Sprache.

Wir bleiben auf dem «Georg-Fahrbach-Weg», der uns westlich von Pfedelbach über den Weiler Hof-feld, vorbei an Windischenbach zum südlichen Ortsrand von Öhringen führt. Hinter der Friedhofskirche überqueren wir eine verkehrsreiche Umgehungsstraße und sind in den Anlagen vor dem historischen Zentrum. Hier eröffnen sich immer wieder reizvolle Blicke auf malerische Altstadtwinkel entlang der alten Stadtmauer, deren wuchtige staufische Buckelquader bis ins 13. Jahrhundert zurückverweisen. Dem Flüsschen Ohm entlang führt der Weg durch die Anlagen an der Stadthalle vorbei zum Hofgarten. Zu Beginn des 18. Jahrhunderts kaufte Graf Johann Friedrich II. von Hohenlohe-Neuenstein-Öhringen dieses Gelände zwischen Stadtmauer und Ohrn und ließ hier im französischen Stil einen Garten anlegen mit Theaterbau und Orangerie. Das Hoftheater ist heute städtisches Kulturhaus. Um 1800 wurde der Hofgarten nach dem Geschmack der Zeit zu einem englischen Garten umgewandelt und erhielt so seinen heute noch gepflegten Charakter. In den historischen Gewächshäusern der Fürsten von einst sind heute Volieren und Tiergehege untergebracht, und es gibt sogar einen Streichelzoo für die Kleinen. Der Eintritt ist kostenlos.

Wir überqueren beim alten Hoftheater die Ohrn und gehen direkt aufs Schloss zu, das wir über eine große Treppe erreichen, die über die Stadtbefestigung führt. Es ist ein beeindruckender Renaissancebau aus dem frühen 17. Jahrhundert, später mehrfach erweitert und umgebaut. Große Volutengiebel mit reichhaltigen Zierformen schmücken den Bau, der auch barocke und klassizistische Elemente aufweist. Ein Durchlass durch den Hauptbau des Schlosses führt direkt auf den Marktplatz mit der ehrwürdigen Stiftskirche St. Peter und Paul, einer spätgotischen Hallenkirche, an die sich östlich das Stiftsgebäude mit kleinem Innenhof anschließt. 1037 wird die Kirche im «Öhringer Stiftungsbrief» erst-

Das so genannte «Berliner Tor» trennt in der Öhringer Innenstadt die eigentliche Altstadt von der Karlsruhstadt. Erbaut Ende des 18. Jahrhunderts.



Linke Seite: Vor Öhringen führt dieser Viadukt über das Tal der Ohrn. Oben fährt eine Stadtbahn.

mals erwähnt, als Adelheid, die Mutter Kaiser Konrads II., die Pfarrkirche durch ihren Sohn, den Bischof Gebhard von Regensburg, in ein Stift umwandeln ließ. Sie selbst ist in der Krypta der Kirche in einem Steinsarkophag beigesetzt. Die Öhringer Stiftskirche dominiert das Stadtbild bis heute. In respektvollem Abstand umsäumen schöne Bürgerhäuser den Markt, darunter die Hofapotheke mit prächtigem Fachwerk.

Gleich hinter der Stiftskirche beginnt die «Karlsruhstadt». Unvermutet erscheint ein in verkleinertem Maßstab nachempfundenes «Berliner Tor», das auf den Erbauer dieses Stadtteils hinweist. Der Erbprinz Friedrich Ludwig von Hohenlohe-Ingelfingen, preußischer General und Gouverneur von Breslau, ließ im späten 18. Jahrhundert hier Verwaltungsgebäude anlegen, die Öhringen noch heute den Charakter einer einstigen Residenzstadt verleihen. In der Karlsruhstadt befindet sich auch das Weygang-Museum, ein Heimatmuseum mit Zinn- und Fayencesammlung und Funden aus der Römerzeit. Der Besucher erhält daneben auch Einblick in eine historische Zinngießer-Werkstatt. Im «Römerkeller» kann er außerdem römisches Leben in der einstigen Stadt am Limes anhand von Ausgrabungsstücken und Schaubildern kennen lernen.

LITERATUR:

Schrenk, Christhard: Mit dem Dampfross vom Neckar zum Kocher – 125 Jahre Eisenbahnlinie Heilbronn–Schwäbisch Hall. Kl. Schriftenreihe d. Archivs der Stadt Heilbronn, Nr. 18, 1987.
Schedler, Jürgen: Wandern mit der Kraichgaubahn – von Eppingen nach Heilbronn. – Schwäbische Heimat 2001/3, S. 313–326.
Die Stadtbahn Heilbronn – Schienenverkehr zwischen Eppingen

und Öhringen, Hrsg.: Stadtwerke Heilbronn in Verb. m.d. Stadt Heilbronn, dem Landkreis Heilbronn u.d. Hohenlohekreis, verlag regionalkultur, Ubstadt-Weiher, 2005.
Offiz. Karte Naturpark Schwäbisch-Fränkischer Wald, 1:35 000, Hrsg.: Landesvermessungsamt Baden-Württemberg.

Aalen City blüht weltmeisterlich
16. Juni bis 27. August 2006

Stadt Aalen
www.aalen.de

Limesmuseum Aalen
am UNESCO-Welterbe Limes
Römertage 23. & 24. September 2006
T 07361 961819 www.limesmuseum.de

Besucherbergwerk
»Tiefer Stollen«
T 07361 970249
www.tiefer-stollen.de

Deutsche Limes-Straße
UNESCO-Welterbe Limes
vom Rhein bis zur Donau
T 07361 522361 www.limesstrasse.de

Baden wie die alten Römer
in den Limes-Thermen
T 07361 9493-0
www.limes-thermen.de

Aalen

Touristik-Service Aalen Marktplatz 2 73430 Aalen
Tel 07361 522358 Fax 07361 521907 info@aalen.de