



Der Bahnhof Eppingen mit modernen Stadtbahnwagen.

Jürgen Schedler Wandern mit der Kraichgaubahn – Von Eppingen nach Heilbronn a.N.

Unter dem neuen, weit ausladenden Glasdach vor dem Heilbronner Hauptbahnhof nimmt uns der moderne und bequeme Stadtbahnzug der Linie S 4 in Richtung Eppingen, Karlsruhe und Baden-Baden auf. Er fährt fast geräuschlos an, und bevor er sich in die Schienenstränge der Deutschen Bahn einfädelt, wird links hinter dem städtebaulich unbefriedigenden Gelände des ehemaligen Schlachthofs der «Milchhof» erkennbar, der heute das sehenswerte Neckarschiffahrts-Museum und das Museum des Heilbronner Weinbaus beherbergt. Sogleich wird der 1958 bis Stuttgart eröffnete Neckarkanal auf einer Brücke hinüber nach Böckingen überquert. Nahe dieser lag am Westufer der heutigen Schiffahrtsstraße das einstige Römerkastell. Es stammt aus dem ersten nachchristlichen Jahrhundert, in dem die Grenze des Römischen Reichs vom Rheintal weiter nach Osten in den Odenwald und ins Neckartal verlegt wurde. Erst 1886 fand man den 133 auf 150 Meter großen Platz, auf dem Grabungen bis in die 1960er-Jahre stattfanden.

Nach links biegen die Gleise in Richtung Stuttgart ab, deutlich sichtbar daneben die ausgedehnten Gleisanlagen des ehemals wichtigen Rangierbahn-

hofs und Bahnbetriebswerks mit alten Backsteinschuppen, unter denen der 14-ständige Ringlokschuppen mit der Drehscheibe von 1893, der letzte Ringschuppen dieser Art der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, nun ein technisches Kulturdenkmal, der auffälligste ist. Seit wenigen Jahren befindet sich hier das Süddeutsche Eisenbahn-Museum Heilbronn. Dank der Bahn als wichtigem Arbeitgeber entwickelte sich das Bauerndorf Böckingen zur Arbeiterwohngemeinde und Stadt, die 1933 nach Heilbronn eingemeindet wurde. Mit den jüngst in Betrieb genommenen Stadtbahn-Haltepunkten «Sonnenbrunnen» und «Berufsschulzentrum» und einem weiteren geplanten hat nun Böckingen wieder Bahnanschlüsse an die «weite Welt»!

Fahrt zum Ausgangspunkt im Stadtbahnwagen der S 4 durch das Leintal und das Elsenztal nach Eppingen

Im Folgenden durchquert der Stadtbahnwagen eine Landschaft, modelliert aus bis zu 35 Meter mächtigen Kiesschichten, Hochterrassenschotter des mittel- bis altpleistozänen Neckars. Oscar Fraas

(1821–1897), Pfarrer, Geologe, Leiter des Naturalienkabinetts in Stuttgart und Eisenbahnfreund, berichtet in seinem 1880 erschienenen Buch *Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn*, dass statt Schotter beim Bau dieser Bahnstrecke der hier gelagerte Kies verwendet wurde, was – in Verbindung mit dem Langschwellensystem, also statt Holzquerschwellen nur längs verlaufende Stahlschienen als Unterlage für die Schienen – eine Besonderheit im Bahnbau war, die sich auf Dauer nicht bewährt hat. Begleitet werden die Kieslagen von ebenso mächtigen Lehm- und Sandschichten, überdeckt von beachtlichen Lössablagerungen. Kies-, Sand- und Lehmgruben gab und gibt es hier viele; bekannt sind heute noch der Böckinger «Sandhof», die «Frankenbacher Sande», ebenso die Böckinger Ziegel, deren Gewinnungsort aber erschöpft ist und

heute als «Ziegeleipark» Erholungs- und Biotopfunktion besitzt, gekrönt vom alten Böckinger Wasserturm, einem Baudenkmal von 1929. Auch paläontologisch wurden diese Ablagerungen berühmt: In den älteren Lagen durch Funde altpleistozäner Reste von Säugetieren des Waldes wie Waldelefant, Waldnashorn oder Edelhirsch, wohl «Zeitgenossen» des *Homo heidelbergensis* aus dem nahen Mauer, in den jüngeren kaltzeitlichen Lössen die Knochen härteren und kühleren Bedingungen ausgesetzter Arten wie Mammut, zottiges Fellnashorn oder Rentier.

Rund 200 Meter unter uns liegen die gewaltigen Steinsalzlager des Mittleren Muschelkalks, die sich vom Neckarsulmer und Heilbronner Industriegebiet mit einer Mächtigkeit von fast 45 Metern bis in die Gegend von Leingarten und Kirchhausen erstrecken. Die älteren Leser erinnern sich bestimmt noch an die Bohrtürme auf der «Schanz» und der «Trappenhöhe» im Nordwesten von Böckingen, die der Solegewinnung dienten. Die «Trappenhöhe» wurde auch bekannt unter P.W.E. 10 – Prisoner of War Enclosure Nr. 10: Zwischen Mai 1945 und Ende 1947 wurden hier zwei Millionen deutsche Kriegsgefangene durch das Lager geschleust!

Im Anschluss an die weit nach Westen ausufernden Gewerbegebiete durchqueren wir ein dichtes Bündel von Hochspannungsleitungen. Kaum einer weiß, dass hier 1891 anlässlich der Internationalen Elektrotechnischen Ausstellung in Frankfurt die erste Freileitung der Welt zur Drehstromfernversorgung von Lauffen nach Frankfurt verlief! In Fahrtrichtung links noch rasch ein Blick auf den Rücken des Heuchelbergs und den Turm der Heuchelberger Warte, den wir gegen Ende unserer Wanderung besteigen wollen, ehe wir ins Leintal gelangen und uns Großgartach nähern, aus dem zusammen mit Schluchtern 1970 im Zuge der Gebietsreform Leingarten wurde.

Wir erreichen nach dem neuen Haltepunkt Leingarten-Ost den Bahnhof Leingarten, ehemals Großgartach, wie fast alle dieser alten Bahnhöfe hier aus den nahe gelegenen Sandsteinen erbaut. Der Heilbronner Arzt und Archäologe Dr. Alfred Schliz (1849–1915) machte Großgartach in Archäologenkreisen weltberühmt: Er führte 1899 hier und in der Umgebung Ausgrabungen durch und entdeckte eine jungsteinzeitliche Bauernkultur. Deren Keramik aus braunen und schwarzen, feintonigen und glänzend polierten Gefäßen mit halbkugeligem Unterteil, konischen Bechern mit einem hohen Standfuß und tief eingeritztem Fischgrätenmuster beschrieb er als «Großgartacher Kultur», die in die Wissenschaft einging und erwiesenermaßen als eigenständiger Zeithorizont (um 4500 v. Chr.) betrachtet wird.

Heimat tage
Baden-Württemberg 2001

Bad Rappenau
„Heimat in Europa“

„Heimat in Europa“
Heimat
Heimat
„Heimat in Europa“
Heimat
in Europa

Hauptfesttage
vom 6.-9. September

Heimatfest
mit großem Trachtenumzug

31.8.
„LandFrauen in der Region“
Ausstellung Kreislandfrauenverband Heilbronn
1.9. - 30.9.
„Unsere Heimat Baden-Württemberg“
Ausstellung des Odenwaldclubs
7.9.
Heimatabend
ab 8.9.
Heimatfest im Schlosspark
9.9.
Großer Trachtenumzug
9.9.
Historischer Dampfschnellzug
von Ulm nach Bad Rappenau und zurück

Informationen und das Programmheft erhalten Sie bei
der Stadt Bad Rappenau, Kirchplatz 4, 74906 Bad Rappenau
Telefon 0 72 64/9 22-0, Telefax 0 72 64/9 22-4 75
stadt@badrappenau.de, www.heimattage2001.de

Ein Foto wohl aus der Zeit des Ersten Weltkriegs: Im Bahnhof von Großgartach wartet man auf die Ankunft eines Zuges.



Die Bahnstrecke folgt nun in einem flachen Muldental weiterhin dem Flüsschen Lein, früher Gartach genannt, das in Heilbronn-Neckargartach in den Neckar mündet. Mit einem neuen Halt Leingarten-Mitte und dem zum Haltepunkt Leingarten-West umgebauten Bahnhof der ehemaligen badischen Enklave Schluchtern hat die Gemeinde optimale Bahnanschlüsse erhalten.

Nach wenigen Minuten ist Schwaigern erreicht, das zusätzlich zu seinem alten Bahnhof im Osten und Westen der Stadt neue Haltestellen bekommen hat. Seit alters her ist Schwaigern der Hauptort dieser früher Gartachgau genannten Gegend. Einen gesonderten Besuch ist diese Stadt wert mit dem Schloss der Herren und Grafen von Neipperg, mit Stadtkirche, «Altem Rentamt», Kelter und Schafhaus sowie dem nach dem Heimatforscher Karl Wagenplast (1904–1978) benannten Museum. Kurz hinter dem Bahnhof des zu Schwaigern gehörenden Stetten verlässt die Bahn das Leintal in nordwestlicher Richtung und steuert Gemmingen an. Die Geschichte dieses Ortes ist eng verbunden mit den seit dem 12. Jahrhundert in Erscheinung tretenden Herren von Gemmingen, die später auch zusammen mit den Herren von Neipperg bis 1806, als Gemmingen badisch wurde, die Ortsherrschaft ausübten. Wolf von Gemmingen führte 1521/22 hier die Reformation ein und begründete eine Lateinschule, die damals geistiger Mittelpunkt dieser Gegend wurde. Sehenswert das Untere Schloss, eines von ehemals dreien, mit seinem Renaissanceportal.

In einem weit ausholenden Bogen in der nun charakteristisch flachwelligen, fruchtbaren Kraichgaulandschaft um Stebbach, Burg Streichenberg und Schloss Schomberg schwenkt die Bahn nach Südwesten in das Tal der Elsenz ein, vereinigt sich mit den Schienen der vom nördlichen Sinsheim herführenden, 1900 eröffneten «Elsenztalbahn» und hält in dem heute wieder zu großer Bedeutung gekommenen, stattlichen Bahnhof von Eppingen, ursprünglich gedacht als «Betriebswechselbahnhof» zwischen Badischen und Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.

So erreichen wir nach einer Fahrzeit von 27 Minuten bzw. 22 Minuten mit dem Express umweltfreundlich die Fachwerkstadt am Rande des Naturparks «Stromberg-Heuchelberg». Sie war Endpunkt einer Wanderbeschreibung von Hans-Martin Flinsbach in der *Schwäbischen Heimat* 1998/3 und steht nun am Beginn dieser Wanderung nach Heilbronn, die natürlich auch in umgekehrter Richtung durchgeführt werden kann.

Baden und Württemberg tun sich schwer, die Kraichgaubahn von Bretten nach Heilbronn zu bauen

Von Eppingen aus, besonders aber in Karlsruhe und Bretten forderten Mitte des 19. Jahrhunderts die Bewohner in zahlreichen Denkschriften einen Anschluss an die Badische Bahn. Auch auf württembergischer Seite wurden die Wünsche verschiedener «Comitees», so im Jahre 1869 in Heilbronn, für eine Schienenverbindung nach Karlsruhe

deutlich. Grundsätzlich bestand bei Badenern und Württembergern Einigkeit, eine dem alten Verkehrsweg Straßburg–Durlach–Bretten–Eppingen–Heilbronn–Nürnberg folgende Bahnverbindung einzurichten. Doch die Verhandlungen zogen sich hin, denn im Großherzogtum war eine staatliche Bahnlinie Durlach–Eppingen nicht vorgesehen. So reichte 1871 die Stadt Karlsruhe – sie dachte zunächst auch an ihre Versorgung mit landwirtschaftlichen Produkten per Bahn aus dem Kraichgau – ein letztlich erfolgreiches Konzessionsgesuch ein.

Auch die württembergische Regierung verhielt sich einem Konzessionsbegehren der Stadt Heilbronn gegenüber zurückhaltend. Weniger die Linienführung, eher eine private Bahngesellschaft lehnte sie ab. Man fürchtete aber auch eine Konkurrenz für die südliche Strecke Crailsheim–Hessental–Bietigheim–Pforzheim–Bretten. Daher sollte zunächst die Verabschiedung eines württembergischen Eisenbahngesetzes abgewartet werden. Auch die Fragen anderer württembergisch-badischer Grenzüberschreitungen auf Schienen – beispielsweise im Kinzigtal oder im Odenwald – waren zudem zu klären, ebenso politisch-strategische Gesichtspunkte zu Verbindungen aus Bayern über Württemberg und Baden in die Pfalz. Man muss

bedenken, dass mit all diesen Angelegenheiten zwischen Großherzogtum Baden und Königreich Württemberg das Großherzoglich Badische Handelsministerium, das Königlich Württembergische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, die Generaldirektion der Großherzoglichen Eisenbahn und die der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und deren Bauinspektoren befasst waren! Erst die Absicht Badens, die Kraichgaubahn weiter nördlich über Steinsfurt und Neckarbischofsheim zum Anschluss an die Odenwaldbahn bei Helmstadt unter Umfahrung des Königreichs weiterzuführen, brachte auch auf der württembergischen Seite Bewegung. So schloss man am 29. Dezember 1873 den Badisch-Württembergischen Staatsvertrag für eine Verbindung von Eppingen nach Heilbronn – und ließ sich wieder Zeit.

Unruhig wurde das Heilbronner Eisenbahn-Comitee, das wie die Badener zur Entlastung der Staatskasse die Strecke durch das Leintal als Privatbahn erbauen, den Betrieb aber den Badenern überlassen wollte. Baden wäre jetzt sogar bereit gewesen, die Bahn von Eppingen nach Heilbronn zu realisieren. Die württembergische Regierung betrachtete dies als *etwas durchaus unstattdliches*, übersah aber dabei, dass sie für die württembergische Staatseisen-



24. Mai 1974: Zum letzten Mal zieht eine Dampflokomotive einen Personenzug auf der Kraichgaubahn.

bahn Mühlacker–Bretten–Bruchsal ähnliche Rechte für sich beanspruchte. Am 15. November 1878 wurde in Folge allerhöchster Entschluss seiner königlichen Hoheit des Großherzogs der Stadtgemeinde Karlsruhe die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Durlach über Bretten nach Eppingen, «Kraichgaubahn» genannt, erteilt. Die Bauarbeiten begannen im darauf folgenden Jahr, der erste Zug erreichte Eppingen am 14. Oktober 1879.

Bei der Strecke von Heilbronn nach Eppingen hingegen handelte es sich um eine staatliche Bahn. Da deren Planung die badischen Gemarkungen Eppingen, Stebbach, Gemmingen und die badische Insel Schluchtern berührten, gab es natürlich strittige Punkte, was die Linienführung und die Bahnhöfe betraf. Die Württemberger sahen in den badischen Orten fast keine Haltepunkte vor und wollten auf dem kürzesten Wege von Schwaigern nach Eppingen.

Unabhängig von den Querelen um diese Teilstrecke waren die Bauarbeiten zwischen Heilbronn und Schwaigern 1876 eingeleitet worden. Schon am 10. Oktober 1878 – also noch vor der Inbetriebnahme der badischen Strecke von Durlach nach Eppingen (!) – konnte die Eröffnung gefeiert werden. Endlich wurde am 8. August 1880, nach über elf Jahren Planungs- und Bauzeit, die Lücke zwischen Schwaigern und Eppingen und damit ein wichtiges Bindeglied zwischen Rhein und Neckar geschlossen. In etwa der gleichen Zeit, wie in unseren Tagen die Stadtbahn auf dieser Verbindung geplant und realisiert wurde.

Die «Neckar-Zeitung» berichtet hierüber: *Der aus 14 Wagen I. und II. Cl. bestehende Festzug, dessen Spitze eine mit Fahnen und Girlanden geschmückte Lokomotive zierte, setzte sich kurz vor 10 Uhr in Bewegung (...)* In Schwaigern begrüßten den Zug auch die Schulkinder; die Hurrah's wollten kein Ende nehmen. Von dort an beteiligten sich der Herr Erbgraf von Neipperg und Baron von Massenbach an der Festfahrt.

Stetten a. H. empfing den Zug mit Böllerschüssen (...) Transparente hießen den Zug willkommen an der Grenze Württembergs und versicherten Hie gut Württemberg alleweg. Um ¼1 Uhr begann die Rückfahrt, deren Feierlichkeiten sich in ähnlicher Weise wie die der Herfahrt gestalteten, nur daß diesmal in Stetten noch der dortige Gesangsverein zwei anmuthende Gesänge vortrug.

Seit der Inbetriebnahme fuhren dann bis 1890 badische Lokomotiven von Karlsruhe bis nach Heilbronn – einen Wechsel der Maschinen im «Betriebswechselbahnhof» Eppingen gab es nicht! Ein Reichstagsbeschluss von 1887 führte dazu, dass mit dem folgenden Jahr die Kraichgaubahn zwischen Bretten und Heilbronn ein vom Betrieb her



Wanderpark Kocher und Jagst Mit seinen reizvollen Seitentälern

Ob Sie einen Tag oder eine Woche von Hotel zu Hotel wandern, überall erwarten Sie wanderfreundliche Häuser z.T. mit Zusatzangeboten. Genießen Sie das Haller und Hohenloher Land mit seiner bodenständigen Gastronomie. Wir helfen gerne bei Ihrer Tourenplanung.

www.kocherjagst.de
www.schwabischhall-touristik.de

Touristikkommunität Neckar Hohenlohe Schwäbischer Wald *1921 bis 2008*
 Am Markt 9, 74523 Schwäbisch Hall, Telefon 0791/751-385, Fax 751-642

gesehen nicht erforderliches, aber mit 80% vom Reich gefördertes zweites Gleis erhielt. Das hatte natürlich militärische Gründe: eine direkte Schienenverbindung aus Sachsen über Nürnberg, Crailsheim, Heilbronn, Bruchsal und Germersheim mit seiner Bundesfestung nach Saarbrücken für die Schlagfertigkeit des Heeres. Während des Ersten Weltkriegs im August 1914 sind dann alle dreißig Minuten, so wird berichtet, die Militäzüge nach Westen gerollt, im Zweiten Weltkrieg schwere Güterzüge mit Truppentransporten und Evakuierungszügen zwischen Ost und West. Nach dem Krieg diente die Verbindung als Umleitungsstrecke, da die Brücken am unteren Neckar zerstört waren. Auch ein Expresszug befuhr diese Linie: von 1906 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs der «Paris-Karlsbad-Express».

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg baute die Bahn streckenweise das zweite Gleis ab, nach 1970 auch zwischen Eppingen und Heilbronn. Der Personenverkehr wurde als Folge der Individualmotorisierung immer unbedeutender, letztlich fuhren nur noch einige wenige Schienenbusse bzw. Dieseltriebwagen, obwohl 1967 erstmals die Frage der Elektrifizierung gestellt und dies sowohl im Bundesverkehrswegeplan 1975 wie auch im Generalverkehrsplan von Baden-Württemberg enthalten war.

Beim Gütertransport hatte die Kraichgaubahn nie einen nennenswerten überregionalen Durchgangsverkehr – dieser lief über die Hauptstrecke von Bietigheim über Bretten nach Karlsruhe – sondern nur einen örtlichen. Der bestand aus den Transporten von landwirtschaftlichen Produkten, beispielsweise Zuckerrüben – 1976 im Einzugsgebiet der Kraichgaubahn bis zu 100 000 Tonnen, was über 3300 Wagons entspricht (!) – und von Stückgut – jeder Bahnhof hatte seinen Stückgutschuppen, der letzte wurde in Eppingen 1976 geschlossen. Der Güterverkehr findet heute zwischen Heilbronn und Karlsruhe vor-



wiegend mit LKW auf der Straße statt. So wurde auch für diese Bahnverbindung die Stilllegung in Erwägung gezogen. Glücklicherweise erfolgte hier beim Personenverkehr eine äußerst bemerkenswerte Trendwende – der Betrieb mit einer Stadtbahn, die uns heute so schnell und bequem nach Eppingen gebracht hat.

Wanderung von Eppingen über den Otilienberg entlang der «Eppinger Linie» auf die Hochfläche des Heuchelbergs

Die Stadt Eppingen mit ihrer wechselvollen Geschichte liegt auf einem Hügel im Mündungswinkel von Hilsbach in die bei Neckarmündung in den Neckar mündende Elsenz. Im Jahre 985 wird sie erstmals als Reichsdorf genannt – heute noch im Gassen- und Häusergewirr des «Linsenviertels» zwischen Kirch- und Lohgasse erkennbar – anlässlich der Schenkung Kaiser Ottos III. an das Bistum Worms. 1188 wird sie als staufisches «burgum» bezeichnet. Im 14. und 15. Jahrhundert war die Stadt von den Markgrafen von Baden mehrmals an Kurpfalz verpfändet, kam dann 1462 endgültig zur Pfalz und wurde 1803 badisch. Ein Stadtrundgang zeigt, dass Eppingen reich an sehenswerten Fachwerkhäusern ist, so die ehemalige «Ratsschänke» (1484), die «Alte Post» (1588), das «Baumann'sche Haus» (1582) und die «Alte Universität» (1495). Letztere diente einem Teil der Artistenfakultät der Universität Heidelberg während der Pestzeit 1564/65 als Fluchtunterkunft und ist heute als Stadtmuseum ausgebaut. Nur der trutzige «Pfeifferturm», die aus gotischer Zeit stammende Altstädter Kirche, das Diakonat und das klassizistische Rathaus sind massiv aus Stein errichtet.

Die Stadt Eppingen gilt als Musterbeispiel für Objekt- und Stadtanierung und Ensembleschutz.

Wir verlassen die Altstadt, queren beim Bahnhof die Schienen, wandern durch die Waldstraße stadtauswärts, biegen beim Schimmelsweg (SAV Hauptwanderweg 8, Frankenweg) Richtung Schützenhaus rechts ab und halten uns dort wieder rechts auf einem gekennzeichneten Pfad durch den Hardwald, einen Ableger des Heuchelbergs, der bereits im Naturpark Stromberg-Heuchelberg gelegen ist. Der Naturpark, einer von sechs in Baden-Württemberg, wurde 1980 ausgewiesen und gehört mit 330 Quadratkilometern zu den kleinen in Deutschland. Er erfüllt wichtige Erholungsfunktionen für die Verdichtungsräume Heilbronn, Karlsruhe, Pforzheim und Stuttgart. Der Pfad führt zur «Himmelsleiter», einer Stufenanlage, über die man den Otilienberg (310 m NN) erreicht.

Diese nach Nordwesten vorgeschobene Schilfsandsteinzunge, ein hervorragender Aussichtspunkt und dennoch gut im Wald versteckt, diente schon früh den Menschen als Zufluchtsort. Erste Siedlungsspuren stammen aus der Jungsteinzeit, der doppelte Ringwall aus der Hallstatt-Zeit (Mitte 8. Jh. v. Chr.) und Latènezeit (Mitte 5. Jh. v. Chr.). Auch ein römischer Tempel soll sich hier befunden haben, keltische Befestigungsreste wie Fliehburgen und Grabhügel und mittelalterliche Funde kennzeichnen weitere Epochen mit kultischer und strategischer Bedeutung. Während des «Pfälzischen Erbfolgekrieges» (1688–1697) bezog Markgraf Ludwig Wilhelm von Baden, «Türkenlouis» genannt, die historischen Wälle dieses Berges in seine Verteidigungslinie ein – in die «Eppinger Linie». Um die Einfälle der französischen Truppen – die «berühmtes-

ten» Zerstörungen aus jener Zeit waren die vernichtenden Brände im Heidelberger Schloss (1689 und 1693) sowie im Barfüßer- und Franziskanerkloster in Heilbronn – mit möglichst wenigen Soldaten abwehren zu können, ließ er von 1695 bis 1697 die etwa 86 km lange und wirksame Verteidigungslinie mit Schanzen, Wällen, Gräben und Wachtürmen, sog. «Chartaques», von Neckargemünd über Eppingen bis Pforzheim bauen. Ein Wanderweg, der «Eppinger-Linien-Weg», zieht sich heute entlang dieser alten Verteidigungsanlagen. Bei der Geschäftsstelle des Naturparks (Brettener Str. 42, Sternenfels) kann ein Faltblatt über diesen mit einer stilisierten «Chartaque» markierten Wanderweg bezogen werden.

Lohnenswert ist das Besteigen des an Ausflugstagen geöffneten Turms der ehemaligen Wallfahrtskapelle auf dem Ottilienberg, die 1473 erbaut und vom Wilhelmitenklöster in Mühlbach, dem bekannten «Steinhauerort», betreut wurde. Die Fernsicht reicht vom Nordschwarzwald über die Pfälzer Berge bis zum Odenwald. Im ehemaligen Forstgehöft hat der Odenwaldclub ein Wanderheim eingerichtet, das an Ausflugstagen bewirtschaftet ist.

Doch die Wanderung geht weiter. An alten Schanzgräben vorbei führt uns letztlich eine alte Allee mit Obstbäumen aus dem Hardwald heraus. Ein Randweg zwischen Waldsaum und Weinbergen bringt uns zur Leimburg (307 m NN), eine seit Mitte des 15. Jahrhunderts verfallene Burg – auch Lune-, Lüne- oder Leinburg genannt –, heute eine Ausflugsgaststätte. Der Blick streift hier vom Stromberg mit dem Fernmeldeturm auf dem Scheiterhau hinab auf Kleingartach ins Tal der jungen Lein, deren erosive Kraft den soeben durchwanderten Hardwald vom Heuchelberg abgetrennt hat.

Durch die Rebhänge erreichen wir das alte Weindorf Niederhofen an der Lein. Wir durchqueren den Ort, kommen wieder auf den SAV-Hauptwanderweg 8 und erreichen, gemächlich durch die Weinberge ansteigend, den Wald nahe der so genannten Wolfsgrube. Die Straße von Stetten nach Haberschlacht wird überquert. Von hier sind es bis zur Heuchelberger Warte noch 8 km. Der geschotterte Forstweg – als «Roter Brunnenweg» bezeichnet – führt nun ohne Steigungen auf das Plateau des Heuchelbergs.

Wald und Reben: Neipperg, Schwaigern, Großgartach – die Aussicht von der Heuchelberger Warte geht bis zum Katzenbuckel

Linker Hand wird der Blick etwas beeinträchtigt: ein Zaun grenzt die glücklicherweise noch kaum sichtbare Kreismülldeponie ab. Bald erreichen wir einen

Bergvorsprung mit lichtigem Wald, wieder ein ehemaliger Burgenplatz – der der Burg «Rotenbrunnen» – mit Blick über die Weinberge in Richtung Stetten. Bereits hier gibt es die Möglichkeit des Abstiegs nach Stetten oder nach Schwaigern, um die Wanderung zu verkürzen. Wir ziehen aber weiter an der nördlichen Hangkante entlang auf dem «Eichbühlweg» durch einen Eichen-Kiefernwald mit Pfeifengras, Heidekraut, Heidelbeeren und an von «Lothar» neu geschaffenen Lichtungen mit ausgedehnten Beständen von Fingerhut. Später nimmt uns ein fast reiner Buchenwald auf – vereinzelt durchmischt mit Eichen, Linden, Kirschen, Ahorn und Eschen; wenn wir die Augen aufhalten, finden wir auch einen Speierling.

An den «Drei-Eichen» – hier stehen tatsächlich drei Mal drei Eichen, wovon einige als Naturdenkmal geschützt sind – wählen wir den halblinken Weg dieser Wegegabelung. Den Forstweg weiter geht es nach Neipperg, dem bekannten Weinort mit der Stammburg der bis auf das 13. Jahrhundert zurückgehenden Herren und Grafen von Neipperg, ganz links hinab nach Schwaigern; 4 km gibt das Schild



Auf dem Ottilienberg unweit von Eppingen steht eine ehemalige Wallfahrtskapelle.

an, wieder eine Möglichkeit der Streckenverkürzung. Wir aber haben uns für den Erdweg entschieden, dessen schnurgerade Ausrichtung errahnen lässt, dass es sich hier um eine alte wichtige Verbindung handeln muss. Dies ist der so genannte «Heerweg», der der Wasserscheide auf dem Heuchelberg folgt und bei Böckingen den Neckar querte. Diese schon in vorrömischer Zeit bedeutende Verbindung wird von zahlreichen Grabhügeln begleitet, die Dr. Alfred Schliz zwischen 1899 und 1906 erforschte. Seine Untersuchungen erbrachten Funde der Schnurkeramiker aus der Zeit zwischen 3000 bis 2000 v. Chr.

Der Heerweg führt uns genau auf der nördlichen Grenze des Naturparks durch einen reinen Buchenwald mit wenigen Eichen und Linden, weiter der Hangkante entlang mit Ausblicken über «Lotharflächen» von Schwaigern bis in die Gegend von Bad Wimpfen. Wir gelangen auf eine Lichtung nahe der Straße von Schwaigern nach Neipperg. Ein Blick zurück nach rechts lässt wieder den Fernmeldeturm auf dem Scheiterhau erkennen, vor uns zum ersten Mal sichtbar die Löwensteiner Berge.

Nach Querung der Straße nimmt uns an einem Wanderparkplatz eine Schutzhütte auf, die von der «Heuchelbergkellerei» errichtet wurde und uns anhand einer Karte gut informiert. Am Rande des Parkplatzes bietet sich eine schöne Aussicht: über das 1703 von geflüchteten Waldensern gegründete Nordhausen und Nordheim hinweg zum Schweinsberg südlich von Heilbronn, auf die Dampffahnen des Kernkraftwerks Neckarwestheim und auf die Kegel von Wunnenstein und Forstberg. Ein Schild am Waldrand weist uns auf die «Weinlehrzeile» hin, entlang der verschiedene Rebsorten gezeigt werden.

Der Weinbau in dieser Gegend geht bis in die Zeit der Römer zurück. Hinweise liefern Funde, beispielsweise der eines Rebmessers aus dem ehemaligen römischen Gutshof bei Lauffen. Erst nach den Wirren der Völkerwanderung wird hier im 8. Jahrhundert wieder Weinbau nachgewiesen, so 766 n. Chr. u. a. in Schluchtern und Böckingen, dreißig Jahre später in Schwaigern, 1148 in Heilbronn, 1285 in Großgartach. Fand der Weinbau zunächst im Hügelland statt, so verlagerte er sich im 12. Jahrhundert an die Berghänge – jetzt erst wurden es Weinberge. Spätburgunder, Schwarzriesling oder Frühburgunder werden hier seit fast tausend Jahren angebaut. Die Traube wurde hier zum Symbol – so beispielsweise im Wappen von Stetten. Die Weinlehrzeile zeigt u. a. die heute angebauten Hauptsorten wie Trollinger, Portugieser, Schwarzriesling, Lemberger und als weiße Sorte den Riesling. Die Reblandschaft hat infolge der Rebflurbereinigungen



Von der Heuchelberger Warte aus bietet sich ein großartiger Blick über das Umland.

der letzten 30 Jahre ihr über Jahrhunderte geprägtes Gesicht verändert.

Wir folgen dem Schild zur Weinlehrzeile und werden der Hangkante entlang zwischen Reben und Waldrand weitere 4 km zur Heuchelberger Warte geleitet. Dabei empfiehlt es sich, der schönen Aussicht wegen nicht den streckenweise im Wald führenden «Frankenweg», sondern den mit einer Traube gekennzeichneten Randweg zu nehmen. Wir kommen an einem Gedenkstein vorbei, der an die Rebflurbereinigung erinnert, bald an einen Felsaufschluss, der über die Geologie informiert.

Heuchelberg und Stromberg ragen aus den lössbedeckten, fruchtbaren Muschelkalklandschaften des Neckar-Enz-Beckens und des Kraichgau wie eine Insel heraus. Im Heuchelberg ist die Schichtenfolge zwischen Oberem Muschelkalk und Stubensandstein erschlossen, im Stromberg folgt noch der Schilfsandstein. Seine Decke ist plateauartig mit scharfen Hangkanten ausgebildet. Nach Norden zum Leintal hin wird das Plateau in einzelne bewaldete Höhenrücken zerteilt, entlang der Südseite tragen die Gipskeuperhänge die Weinberge. Der

Waldrand wird von wärmeliebenden Gehölzen, Sträuchern und lichtbedürftigen, blütenreichen Kräutern, wie der blaulila blühenden Berg-Aster (*Aster amellus*) und dem gelben Weiden-Alant (*Inula salicina*) gesäumt. Otto Linck (1892–1985) – Forstmann, Geologe und Naturschützer – hat diesen beiden Charakterarten die folgenden klassischen Verszeilen gewidmet:

*Aber, wenn fern uns einst
die Erinnerung rührt,
ist es nicht das Nützliche nur,
das geordnete – tiefer lockt
das Leuchten am Berg,
Aster und Inula,
verlorene Kinder der Zeit
auf dem schmalen Streifen
zwischen Wald und Nutzland.*

Die großartige Weitsicht genießend nähern wir uns der Heuchelberger Warte (315 m NN). Der 1483 von Graf Eberhard im Bart aus Schilfsandstein erbaute, 1897/98 von der Gemeinde Großgartach unter Mitwirkung der Ortsgruppe Heilbronn des Schwäbischen Albvereins wiederhergestellte und erhöhte Turm bildete den nordwestlichen Eckpfeiler des so genannten «Altwürttembergischen Landgrabens», einer ehemaligen Zoll- und Verteidigungsgrenze im Norden der Grafschaft bzw. des Herzogtums. Der Landgraben zog sich von hier quer durch das Neckartal bis zum Bräunersberg über Gronau im Bottwartal. Er war mit «Landtürmen» bei Nordheim, Lauffen und Wüstenhausen ausgestattet und bot während des Dreißigjährigen Kriegs und zur Zeit der «Franzoseinfälle» einen gewissen Schutz. Vom Turm auf der Heuchelberger Warte aus ist der Verlauf dieser ehemaligen Grenzanlage zur Kurpfalz,

zu Baden, zur Reichsstadt Heilbronn und zu den Grafen von Löwenstein gut zu erahnen.

Eine Besteigung des Turmes lohnt sich auf jeden Fall. Der Blick reicht zurück über den bewaldeten Höhenrücken des Heuchelbergs in die Gegend des Ausgangs unserer Wanderung, weiter nach Norden über den Kraichgau zum Katzenbuckel im Odenwald, hinüber in die von den Löwensteiner Bergen begrenzte Bucht im Neckartal mit dem Siedlungsband von Bad Friedrichshall über Neckarsulm, Heilbronn bis Lauffen, über das Zabergäu und den Stromberg hinweg bis in die Stuttgarter Gegend. In der täglich geöffneten Ausflugsstätte am Fuße des Turmes empfiehlt sich vor dem Abstieg eine Stärkung. Der geübte Wanderer nimmt den Weg durch die Weinberge und Felder, den Böckinger Wasserturm und die dahinter sich in der Neckarmulde ausbreitende Stadt vor Augen, schneller aber geht es den Weg hinab nach Großgartach.

Der Stadtbahnwagen nimmt von Großgartach aus den Weg zurück nach Heilbronn. In seinem komfortablen Inneren vergegenwärtigen wir uns die rasante Entwicklungsgeschichte der Stadtbahn.

*Seit zehn Jahren Diskussion über den Nahverkehr –
Heilbronn entscheidet sich fürs Stadtbahn-Konzept*

Anfang des Jahres 1991 bringt Heilbronn SPD-Gemeinderatsfraktion den Gedanken einer, möglicherweise auch von anderen als der Deutschen Bahn betriebenen S-Bahn für das Unterland mit den beiden Linien Schwaigern–Bad Friedrichshall und Lauffen–Obersulm ins Gespräch. Von der Kommunalpolitik und der Öffentlichkeit wird diese Idee begrüßt, von der Deutschen Bahn aber mit der Begründung abgelehnt, dass Besiedlungsstruktur



*Der neue Stadtbahn-Haltepunkt
Leingarten West,
ehemals der Bahnhof
Schluchtern.*



Erste Probefahrt der Stadtbahn in der Heilbronner Kaiserstraße, im Hintergrund der Turm der Kilianskirche.

und Verkehrsnachfragepotenzial des Einzugsgebiets der Strecke im Heilbronner Raum die Voraussetzungen für eine S-Bahn bei weitem nicht erfüllen würden. Im Mai desselben Jahres schlägt der Arbeitskreis Verkehr des Kreisverbands der GRÜNEN in seinen *Leitlinien eines alternativen Verkehrskonzepts* eine Straßenbahn vor, die alle Nahverkehrszüge übernehmen sollte, mit einer Stammstrecke von Böckingen über die Kaiserstraße und Jägerhausstraße nach Obersulm. Heilbronns damaliger Oberbürgermeister Manfred Weinmann und Landrat Klaus Czernuska kündigen im Juni 1991 an, sie wollten die Schienen im Unterland für die Zukunft sichern und im Rahmen eines Forschungsprojekts untersuchen lassen, welche Chancen eine Kommu-

nalisierung der Schienen innerhalb eines Verkehrsverbunds hätte. Ende des Jahres 1991 legen auch die Umweltverbände ein erstes Verkehrskonzept für den ÖPNV auf Schienen vor, die Jungsozialisten des Landkreises im folgenden Jahr das Konzept für ein Heilbronner Stadtbahnnetz.

Alle Pläne gehen von der Führung einer Schienenstrecke durch das Stadtzentrum aus mit einer Überquerung des Neckars auf der Friedrich-Ebert-Brücke. Diese Brücke ist baufällig und soll vollständig neu aufgebaut werden – sie ist der Schlüssel für das Stadtbahnsystem. Der Gemeinderat gerät in Zugzwang, ob er einem Brückenneubau zustimmen soll, der irgendwann einmal Schienen und Schienenfahrzeuge zu tragen hat oder nicht. Erfreulicherweise entscheidet sich der Heilbronner Gemeinderat am 1. Juli 1992 klug und weitsichtig für einen stadtbahn-tauglichen Neubau.

Die Fakten folgen am 25. September 1992 aus dem Badischen: die Stadtbahnstrecke von Karlsruhe nach Bretten, die die Innenstadt der badischen Metropole als Straßenbahn mit 750 V Gleichspannungsvorsorgung verlässt und auf der mit 15 KV Wechselspannung elektrifizierten DB-Strecke weiterfährt, wird in Betrieb genommen. Das so genannte *Karlsruher Modell* dieses *Zweissystembetriebs* – ausgedacht von Dieter Ludwig, dem Chef der Karlsruher Albtalverkehrsgesellschaft (AVG).

Im Januar 1993 ist in der «Heilbronner Stimme» zu lesen: *Stadtbahn nimmt Kurs auf Eppingen – Karlsruher AVG will Brettener Linie bis 1995 nach Eppingen verlängern – Landrat Klaus Czernuska: Eine tolle Geschichte, gar keine Frage!* Wenige Tage später ist Dieter Ludwig bereits in Heilbronn bei einem Informationsabend und sagt zu, prüfen zu lassen, ob die AVG-Züge auch den Heilbronner Hauptbahnhof anfahren könnten. Die Chance, aus dem vom Staatsunternehmen Bundesbahn verordneten Abseits heraustreten zu können. Hierauf legte die DB ihre «Rationalisierungspläne» für die Strecke Eppingen-Heilbronn, beispielsweise die Schließung des Bahnhofs in Gemmingen und den Abbau des zweiten Gleises zwischen Heilbronn und Leingarten, auf Eis und wollte das von Stadt und Landkreis in Auftrag gegebene Gutachten eines ÖPNV auf Schienen abwarten. Kommentar der örtlichen Presse: *Umdenken noch nicht in Sicht, wenigstens Nachdenken!*

Die Karlsruher Bahnexperten legen im Oktober 1993 in Heilbronn die Karten auf den Tisch, das Gutachten für einen Schienen-Personennahverkehr im Unterland: bis zum Jahr 2020 eine Gleislänge von 207 km, Kosten 826 Mio. DM, zehn neue Stadtbahn-Kilometer, sieben Linien, die erste Linie als Einstieg von Eppingen durch die Innenstadt nach Öhringen. Das

Gutachten stößt auf eine positive Resonanz, man sieht die mobile Zukunft im Großraum Heilbronn auf der Schiene und Standortvorteile für den Wirtschaftsraum. Auch die CDU fordert im Januar 1994 die unverzügliche Weiterführung der Stadtbahn von Eppingen nach Heilbronn.

Die nächste Hürde wird am 20. Januar 1994 genommen: Bei nur zwei Gegenstimmen soll nach dem Willen des Heilbronner Gemeinderats der Gutachterempfehlung gefolgt und die ausbaufähige Variante B mit Neubaustrecken vom Hauptbahnhof zum Trappensee sowie von der Festhalle «Harmonie» über das «Sülmertor» nach Neckarsulm realisiert werden. Vier Tage darauf stimmt auch der Kreistag ohne Ausnahme zu.

Die «Heilbronner Stimme» schreibt über die *Jahrhundert-Chance*, über den *mutigen Schritt in die Zukunft und das grüne Licht auf der ganzen Linie*. Am 6. Oktober 1994 spricht sich der Heilbronner Gemeinderat grundsätzlich für das Stadtbahnkonzept aus. Die Weiterführung durch die City nach Öhringen befürworten nach und nach alle Gemeinden entlang der Kraichgaubahn, im März 1995 der Heilbronner Gemeinderat, im April der Kreistag.

Eine Machbarkeitsstudie soll im Laufe des Jahres, die «standardisierte Bewertung» bis Anfang 1996 abgeschlossen sein. Schon enthält der Stadtbild-Rahmenplan der Kätchenstadt die Strecken einer Stadtbahn. Am 16. Mai 1995 wird zwischen Landkreis und Kommunen eine Vereinbarung über Bau, Betrieb und Finanzierung der Stadtbahn Eppingen–Heilbronn geschlossen. Am 6. Oktober stimmt der Heilbronner Gemeinderat zu, zwei Stadtbahngleise auf der neuen und tragfähigeren Friedrich-Ebert-Brücke zu verlegen.

Am 1. Juni 1997 erreicht die Stadtbahn als S 4 von Karlsruhe aus über Bretten nunmehr Eppingen. Die Fahrgastzahlen auf dieser reaktivierten Strecke verdoppeln sich innerhalb weniger Wochen. Die AVG übernimmt im September die Verbindung Eppingen–Heilbronn für längere Zeit in Pacht, verbunden mit voller rechtlicher und betrieblicher Verantwortung. Im Oktober beginnen Archäologen mit den ersten Grabungen in der Kaiserstraße, und ein erster Stadtbahnzug der AVG erreicht, von Karlsruhe über Bietigheim kommend, auf Initiative der GRÜNEN, den Heilbronner Hauptbahnhof. Zwischen der AVG und der Stadt Heilbronn wird am



Neckarbrücke in Heilbronn mit dem Postamt und dem Turm der Kilianskirche, aufgenommen 1926.
Die elektrische «Spatzenschaukel» rollte von 1897 bis 1955 durch die Straßen der Heilbronner Innenstadt.



Die Stadtbahn S 4 Karlsruhe–Heilbronn auf dem Heilbronner Marktplatz, vor dem Rathaus der ehemaligen Reichsstadt mit der astronomischen Uhr und dem Kitchenhäus.

22. Oktober vereinbart, Bahn und Stadtbahn im Hauptbahnhof als Voraussetzung für einen umsteigefreien Stadtbahnbetrieb zwischen Karlsruhe und Marktplatz Heilbronn zu verknüpfen. Die Kosten werden für Eppingen–Heilbronn mit 41 Mio. DM, für Bahnhofsvorplatz und «Harmonie» mit 40 Mio. DM veranschlagt, Zuschüsse von 85 % nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) in Aussicht gestellt.

1998 geht es Zug um Zug weiter. Im März liegt die standardisierte Bewertung vor, die einen Kosten-Nutzen-Faktor von 1,47 ergibt. Das bedeutet, dass für jede Mark, die die öffentliche Hand in die Schiene steckt, 1,47 DM in die Wirtschaft fließen. Die Stadtbahn würde also mehr wirtschaftliche Vorteile bringen, als sie kostet. Deshalb ist sie nach dem GVFG förderungswürdig, was vom Bundesverkehrsminister für die Strecke Eppingen–Heilbronn–Öhringen bestätigt wird. Somit stimmt der Gemeinderat der Neckarstadt am 19. Februar 1999 den Detailplanungen durch die Kaiserstraße bis zum Trappensee mit überwältigender Mehrheit zu.

Die S 4 Karlsruhe–Heilbronn – Deutschlands längste Stadtbahn

Die Kaiserstraße wird gesperrt, der erste Spatenstich zum Umbau als Fußgängerzone mit zwei Stadtbahngleisen am 30. März 1999 vollzogen. Am 4. April

genehmigt das Regierungspräsidium Stuttgart Linieneinführung und Bau vom Hauptbahnhof bis zur Jägerhausstraße, am 22. Juli die Elektrifizierung der 22 km von Eppingen nach Heilbronn. Den Sommer über laufen die Bauarbeiten: 530 Fahrleitungsmasten werden gesetzt, nach den Sommerferien die erste Stadtbahnhaltestelle «Berufsschulzentrum Böckingen» eingerichtet.

In der Kaiserstraße werden seit September die Schienen eingebaut – Mit der Stadtbahn in die Zukunft, wie die «Heilbronner Stimme» berichtet. Offen ist zu diesem Zeitpunkt allerdings noch, wie die Stadtbahn zukünftig die Kreuzung Kaiserstraße/Allee queren wird, ob die Fußgängerunterführung aus statischen Gründen erhalten bleiben kann oder zugeschüttet werden muss, was dann auch zwei Jahre später nach langer Diskussion erfolgen wird. 1998 sind die Umbauarbeiten in der Kaiserstraße abgeschlossen und die Schienen verlegt.

Im darauffolgenden Jahr, am 26. September 1999, erreichen die Stadtbahnzüge auf dem jetzt elektrifizierten Abschnitt von Eppingen aus den Heilbronner Hauptbahnhof im fahrplanmäßigen Vorlaufbetrieb. In 72 Minuten vom Karlsruher Zentrum nach Heilbronn, schneller als der PKW, bundesweit mit jetzt 105 Kilometern von Baden-Baden aus die längste Stadtbahn! Die «Heilbronner Stimme» berichtet: ÖPNV-Revolution – Endlich ist Heilbronn Spitze! Nur hat es bislang keiner gemerkt.

In der Tat ist Heilbronn Spitze und reiht sich ein in folgende Städte, die Zweisystem-Stadtbahnen nach dem *Karlsruher Modell* eingeführt haben: Saarbrücken, Kassel, Chemnitz, Bremen, Braunschweig, Melbourne, Mülhausen, Straßburg. Der Stadtbahnbetrieb zwischen Heilbronn und Karlsruhe verzeichnet bereits beachtliche Steigerungen der Fahrgastzahlen.

Ohne Ablehnung, ohne Euphorie – so die örtliche Presse, wird am 1. Februar 2000 die Stadtbahn für das Unterland im Gemeinderat behandelt. Wenige Tage später übergibt der Stuttgarter Regierungspräsident Dr. Udo Andriof auf der Kaiserstraße Oberbürgermeister Helmut Himmelsbach den Planfeststellungsbeschluss für die Strecke Hauptbahnhof–Moltkestraße, d.h. Segen und Geld der Aufsichtsbehörde, und sieht die *Stadt im Aufbruch*.

Im Frühjahr des Jahres steigen die Fahrgastzahlen zwischen Eppingen und Heilbronn deutlich auf über 7000 Fahrgäste täglich, ein Plus von 250 % – ein Erfolg für die AVG. Daraufhin zieht sich die Deutsche Bahn, die für das Projekt Heilbronn–Öhringen Interesse zeigte, zurück und überlässt Planung, Bau und Finanzierung der Strecke nach Öhringen der AVG. Schon kommen die Wünsche weiterer Städte: Landrat Helmut Jahn wünscht den Stadtbahnanschluss in Waldenburg, Künzelsaus Bürgermeister Volker Lenz gar den Anschluss seiner Stadt auf der einst stillgelegten Strecke nach Forchtenberg! Die Deutsche Bahn meint gar, sie könne sich einen Stadtbahnbetrieb über Schwäbisch Hall bis nach Crailsheim vorstellen.

Währenddessen überschlagen sich die Ereignisse in Heilbronn: erster Spatenstich für den Bau zwischen Hauptbahnhof und Friedrich-Ebert-Brücke am 15. Juni 2000 und Wiederherstellung des zweiten Gleises am Böckinger «Sonnenbrunnen», Probebetrieb der Stadtbahn durch die Innenstadt Anfang Juli, dann fahrplanmäßiger Betrieb seit dem 21. Juli dieses Jahres.

Eine Stadtbahn-Fahrt durch die Heilbronner Innenstadt vorbei an Rathaus und Kilianskirche zur «Harmonie»

Der Stadtbahnzug erreicht nun den Hauptbahnhof von Heilbronn, ein 1958 im Stile der 1950er-Jahre errichteter funktionaler Bau mit klarer Linienführung, großen Glasflächen und schräg gestelltem Vordach, anstelle des 1871 bis 1874 hier noch auf grüner Wiese entstandenen zweiten Bahnhofs der Stadt, der am 4. Dezember 1944 ausbrannte. Wir wollen im Zug bleiben und die Innenstadt aus neuer Perspektive betrachten – eine Perspektive, die den alten Heilbronnern freilich bekannt ist, denn auf der gleichen

Route durch Bahnhof- und Kaiserstraße rollte von 1897 bis 1955 die elektrische «Spatzenschaukel»!

Während wir die neu gestaltete Bahnhofsstraße durchfahren, fallen uns zu beiden Seiten wenige altherwürdige Sandsteingebäude aus der Zeit des Jugendstils auf, so das alte Postamt oder Geschäftshäuser, die glücklicherweise vor der Kriegszerstörung bewahrt blieben und einen Hauch des alten Heilbronn wiedergeben. Kurz vor der Neckarbrücke lag der allererste Bahnhof der Stadt, ein Kopfbahnhof, erbaut im Jahre 1848, unmittelbar in der Nähe des alten «Wilhelmshafens» und des Stadtkerns. Drei Gleise mit zwei Bahnsteigen liefen auf eine Drehscheibe zu. Am 25. Juli 1848 wurde die Strecke von Stuttgart über Bietigheim bis hierher dem Verkehr übergeben, Heilbronn's erste Eisen-



Das Denkmal für den Arzt und Naturforscher Robert Mayer (1814–1878) vor dem Heilbronner Rathaus.

bahnverbindung. Rasch entwickelte sich die Neckarstadt zu einem bedeutenden Bahnknotenpunkt: 1862 wurde die Strecke nach Schwäbisch Hall eröffnet, vier Jahre darauf die nach Jagstfeld. Wenig später wurde dann draußen vor der Stadt der neue Durchgangsbahnhof errichtet. 1878, wie wir bereits wissen, vervollständigte die Kraichgaubahn bis Schwaigern, 1900 die Bottwartalbahn über den Heilbronner Südbahnhof den Schienenknoten. Heilbronn war bis in die 1970er-Jahre Schnittpunkt wichtiger Linien zwischen Paris–Böhmen und Zürich–Hamburg. Von der neuen Haltestelle Kurt-Schumacher-Platz aus bietet sich ein Blick auf die Neckarseite des «neuen» Heilbronn: markant der Westturm der Kilianskirche, vom Deutschordensmünster lugt jedoch nur noch der Turmhelm hinter einem Kaufhaus hervor.

Von der Neckarbrücke aus erkennen wir die Reste des 1819 bis 1821 von Karl August Friedrich von Duttenhofer erbauten Wilhelmshafens mit der alten Wilhelmsschleuse, dahinter den düsteren Backsteinblock des «Hagenbucher», der zukünftig wohl das Technikmuseum beherbergen soll. Auf der neuen Brücke queren wir den Neckararm, den die Heilbronner 1333 dank kaiserlichen Privilegs aus der Aue heraus, dort wo heute der Neckarkanal verläuft, zur ehemaligen Stadtmauer hin, *wenden und kehren* durften. Diese Maßnahme erhöhte den Schutz der Stadt und gereichte ihr nach dem Bau von Wehren, Mühlen und Hafenanlagen in Verbindung mit Zollerhebungen zu wirtschaftlichem Wohlergehen.

Von der Brücke aus zeigen sich die Reste der ehemaligen reichsstädtischen Befestigung: rechts der Götzenturm, 1392 als südwestlicher Eckpfeiler der ehemaligen Stadtmauer errichtet. In diesem lag Götz von Berlichingen im Jahre 1519 aber nicht gefangen, sondern im linker Hand zu erblickenden Bollwerksturm, Zeuge der staufischen Stadtbefestigung aus dem 13. Jahrhundert.

Nur kurz ist der Blick, nachdem rechts ein bekanntes Bekleidungshaus passiert ist, auf das herauschauende ehemalige Fleischhaus, 1598 erbaut, in dem die Metzger bis 1880 ihren Markt abhielten und das seither naturhistorisches Museum der Stadt ist sowie auf Teile des ehemaligen Deutschordenshofs – dem heutigen Kulturzentrum von Heilbronn.

Sogleich gelangen wir an die Haltestelle Marktplatz. Der Aufenthalt dort erlaubt uns einen genaueren Blick auf die zentralen und markanten Gebäude der Stadt: links am Eck das «Kätchenhaus», ein im gotischen Stil erbautes Patrizierhaus mit Renais-

sance-Erker – eines der wenigen Steinhäuser der alten Stadt. Der Sage nach soll hier Liselotte Kornacher, Vorbild für Heinrich von Kleists Schauspiel *Kätchen von Heilbronn*, gewohnt haben. Etwas eingerückt schließt sich das Rathaus an, ein 1417 entstandener gotischer Bau, in Teilen wieder restauriert, mit der astronomischen Kunsthuh, ein Werk des Isaak Habrecht aus dem Jahre 1580. Davor thront auf seinem Denkmal der große Sohn der Stadt, der Arzt und Naturforscher Julius Robert Mayer (1814–1878), Entdecker des Gesetzes zur Erhaltung der Energie.

Rechts von uns steht die Kilianskirche, deren Turm, 1513 vom Weinsberger Hans Schweiner erbaut, das erste bedeutende Renaissance-Bauwerk nördlich der Alpen war, eine Sonderleistung der Architektur dieser Zeit. Mit karikierenden Figuren – beispielsweise den Wasserspeiern – stellte er die religiösen und politischen Missstände jener Zeit dar. Der Baumeister schloss 1529 den Turm nicht mit einem Kreuz ab, sondern mit einem Landsknecht, dem Heilbronner «Männle». Sehenswert ist im mittleren Chor der Hochaltar von Hans Seyfer aus dem Jahr 1498.

Südlich der im letzten Krieg stark zerstörten Kirche befindet sich der «Siebenröhrenbrunnen», der als so genannter «Heiliger Brunnen» Namensgeber der Stadt war. Kurz nach der Abfahrt von der Haltestelle «Marktplatz» sehen wir rechts zum Kiliansplatz, dann links zur Sülmerstraße hin den Hafemarktturm, der an der Stelle eines Turms der von den Franzosen niedergebrannten frühgotischen Franziskanerkirche steht. Der Stadtbahnzug erreicht nach Querung der «Allee» – als Lindenallee zu Beginn des 19. Jahrhunderts auf der ehemaligen östlichen Begrenzung der Stadt mit Mauer und Graben angelegt – die derzeitige Endhaltestelle «Harmonie» bei der gleichnamigen Festhalle, die nach einem Entwurf von Kurt Mahron 1958 im Stile der Wirtschaftswunderzeit realisiert wurde, in ihrer Eigenart infolge des jüngsten Umbaus zu einem Kongresszentrum kaum wieder zu erkennen ist.

Wer noch Zeit und Muße hat, steigt hier aus und kann nun die Kaiserstraße zurücklaufen, in Ruhe die historischen Bauwerke studieren oder in einem der Lokale Heilbronner Trollinger mit Vesper genießen und später wieder gestärkt die Rückreise antreten. Es bleibt zu hoffen, dass die Stadtbahn gut angenommen wird und ihr Ausbau ins Hohenlohische sowie das Neckartal hinauf und hinunter zur Lösung der Verkehrsprobleme und Entlastung der Umwelt zügig voranschreitet.