

Die württembergische Tauberbahn Bad Mergentheim–Crailsheim

VON UWE SIEDENTOP

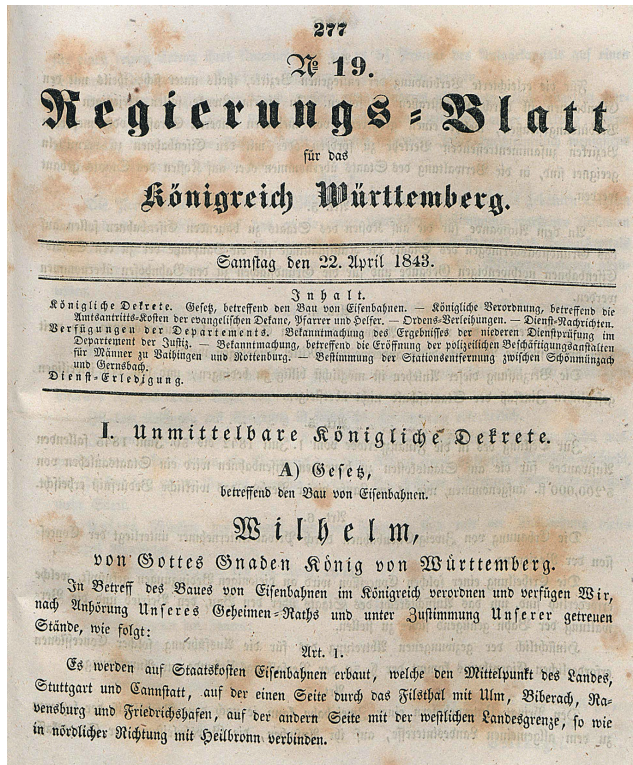
Ein erster Schritt ist getan

Mit der Entscheidung, die Geislinger Steige zu bauen, konnte die württembergische Centralbahn Esslingen–Stuttgart–Ludwigsburg am 20. Juni 1844 mit dem ersten Spatenstich – dem Fällen einer Eiche in den Unteren Anlagen von Stuttgart – begonnen werden. Schlag auf Schlag folgten die weiteren Bauabschnitte. Um als erstes mit der Schiene am Bodensee zu sein, wurde gleichzeitig auch von Friedrichshafen über Ravensburg nach Ulm gebaut. Mit der Fertigstellung der Geislinger Steige war dann die württembergische Hauptbahn Heilbronn–Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen fertig gestellt und das Ziel erreicht: Vor Bayern und Baden am Bodensee zu sein. Mit der Eröffnung der Hauptbahn Heilbronn–Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen am 29. Juni 1850 und den Anschlüssen an Baden (1853) und Bayern (1854) war dem Gesetz von 22. April 1843 Genüge getan und der württembergische Eisenbahnbau fürs Erste beendet:

Art. 1. Es werden auf Staatskosten Eisenbahnen erbaut, welche den Mittelpunkt des Landes, Stuttgart und Cannstatt, auf der einen Seite durch das Filstal mit Ulm, Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen, auf der anderen Seite mit der westlichen Landesgrenze, sowie in nördlicher Richtung mit Heilbronn verbinden.¹

Württemberg war zu diesem Zeitpunkt weitestgehend ein Agrarstaat – Ackerbau, Weinbau und Viehzucht dominierten und Missernten (1815/17, 1830, 1846/48, 1855) durch schlechte Wetterlagen überzogen das Land. Viele Württemberger sahen sich genötigt, das damals arme Land zu verlassen, um sich in alle Welt zu zerstreuen. Aus diesen Umständen heraus ist auch zu erklären, warum im ersten Gesetz kein weiterer Eisenbahnbau auf Staatskosten Erwähnung fand: Wichtige Städteanbindungen an die neue Eisenbahn sollten durch bessere Staatsstraßen

¹ Regierungs-BI. Nr. 19 vom 22.4.1843, S. 277. Im Folgenden ist grundsätzlich zu vergleichen: Hans-Wolfgang *Scharf*: Eisenbahnen zwischen Neckar, Tauber und Main. Band 1: Historische Entwicklung und Bahnbau. Freiburg/Br. 2001; *Ders.*: Eisenbahnen zwischen Neckar, Tauber und Main. Bd. 2: Ausgestaltung, Betrieb und Maschinendienst. Freiburg/Br. 2001; Irmtraud *Edelmann*, Adolf *Deißler*, Günter *Schifferdecker*: Die Eisenbahn im Main-Tauber-Kreis. Tauberbischofsheim 1990.



Am 22. April 1843 wurde das erste Eisenbahngesetz für Württemberg erlassen. Dieses Gesetz wurde als Grundlage für alle weiteren Eisenbahnbauarbeiten und -planungen verwendet. Regierungsblatt 19 vom 22. April 1843.

(Art. 2) realisiert werden und private Investoren sollten unter Kontrolle des Staates mögliche Zweigbahnen errichten (Art. 5 bis 9).

Den weiteren Bau von Eisenbahnen gefordert

Die Württemberger waren gegenüber der Eisenbahn skeptisch. Erst im Laufe der Jahre begannen sie zu erkennen, dass die Gemeinden und Städte an der Hauptbahn wirtschaftliche Erfolge hatten und die Anschlüsse an die Nachbarstaaten Möglichkeiten des Ex- und Importes erleichterten. Vor allem hatten sie jetzt Zugriff auf Steinkohle, den wichtigsten Energieträger dieser Zeit.

Der positive wirtschaftliche Wandel an der Hauptbahn bewirkte, dass Landkreise, Städte, Verbände, Firmen und Bürgerschaften immer mehr Petitionen und Denkschriften an die Ständeversammlung, den Landtag, richteten. Allein bis

zum Jahre 1856 waren es über 50 Bitten, die Eisenbahnen auch in anderen Regionen zu bauen. Und die zweitgrößte Stadt in Württemberg, Heilbronn, wollte nicht länger zusehen, wie die Nachbarstaaten Bayern, Baden und Hessen Strecke um Strecke planten und bauten. Dementsprechend wurde auch von Heilbronn eine für die Tauberbahn wichtige Petition in die Ständeversammlung eingebracht.²

In dieser Denkschrift formulierte die Stadt Heilbronn ihre Wünsche in Sachen Eisenbahnen — als Empfehlung für den Bau von Verbindungsbahnen an die Heilbronn–Nürnberger Bahn einerseits von Hall nach Wasseralfingen (Aalen) und von Wasseralfingen über Crailsheim nach Mergentheim.

Im Landtag wurde die Bearbeitung dieser Petitionen der volkswirtschaftlichen Kommission, allen voran Moritz Mohl und Karl von Varnbühler, späterer Minister für auswärtige Angelegenheiten und geistiger Vater des frühen württembergischen Eisenbahnwesens, übertragen. Die Kommission hatte alle Hände voll zu tun, und schließlich konnte sie der Regierung mitteilen, dass viele der gewünschten Strecken sinnvolle Ergänzungen zur bestehenden Hauptbahn darstellten,³ darunter auch die württembergische Tauberbahn. Auf Grund dieser Aussagen erarbeitete die Regierung — eher zögerlich — im Februar 1857 den Entwurf eines zweiten Gesetzes betreffend den Bau und die Finanzierung des Eisenbahnbaues vor allem für die industriereichen Gegenden des Landes. Die neu aufgenommenen Aktivitäten der Regierung wirkten wie ein Startschuss, und allen voran wurde die Stadt Heilbronn aktiv. Den Wünschen des Landtages entsprechend legte nun die Regierung zwei weitere Gesetze vor. Nach eingehenden Beratungen konnten die Gesetze vom 17. November 1858⁴ verkündet werden.

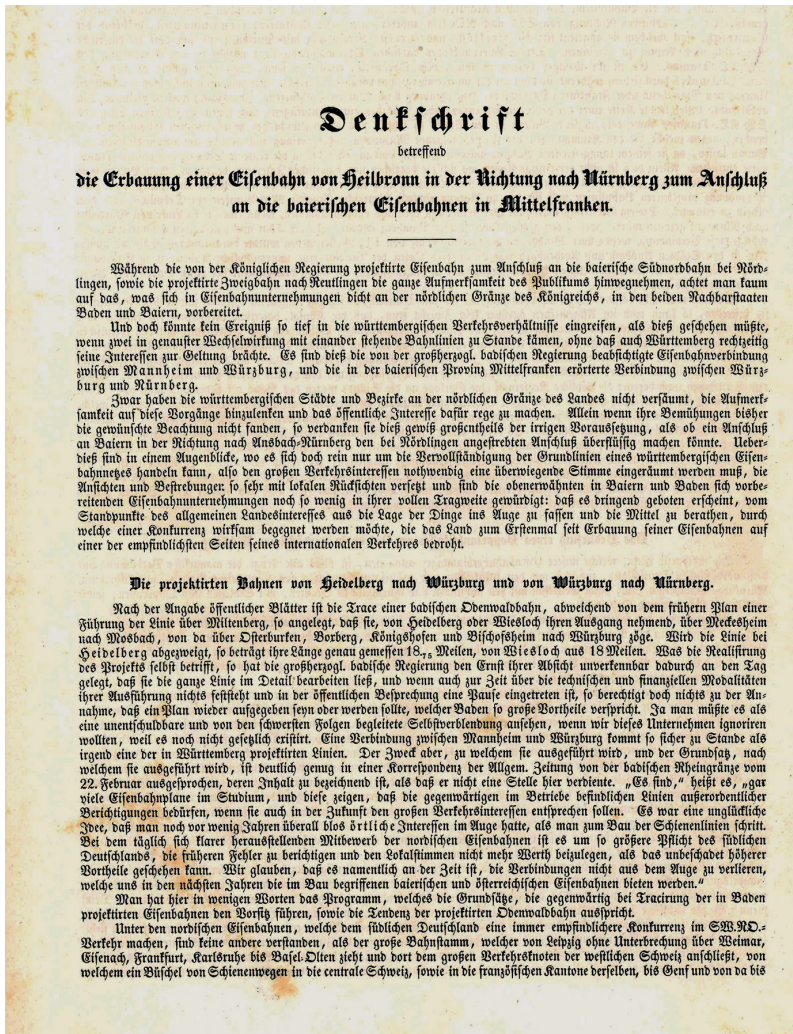
Verhandlungen mit den Nachbarn nur mit Zustimmung der Ständeversammlung

Die Eisenbahnen sollten jetzt alle auf Kosten des Staates gebaut und die Geldmittel mit dem Baufortschritt entsprechend aufgenommen werden. Dabei sollten Verträge mit anderen Staaten oder Eisenbahngesellschaften nicht ohne die Zustimmung der Ständeversammlung abgeschlossen werden. Im Gesetz C wurde die genaue Linie festgelegt:

§ 1. Die [...] Fortsetzung der Nordbahn über Öhringen und Hall nach Crailsheim [...] soll über Weinsberg, Willsbach und Öhringen gehen.

3 Bericht der volkswirtschaftlichen Kommission der Kammer der Abgeordneten, Eisenbahnen im nördlichen und nordöstlichen Theile des Landes betreffend, 21. Landtag 1856/61, 1. Beilagenband, 1. Abteilung, Beilage 90, S. 474 ff.

4 A) Gesetz, betreffend die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, Regierungs-BI. Nr. 19, vom 23.11.1858, S. 249. B) Gesetz, betreffend die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, Reg.-BI. Nr. 19, vom 23.11.1858, S. 249. C) Gesetz, betreffend die Bestimmung von Eisenbahnlinien, Reg.-BI. Nr. 19, vom 23.11.1858, S. 252.



eine selbstständige Verbindung auch mit diesem letztern Verkehrspunkte in der Richtung nach Leipzig. Sie bietet für verschiedene interne Bahnen, welche früher oder später der Ausbau des württembergischen Eisenbahnnetzes fordern wird, z. B. für Zweigbahnen über Hall nach Wasseralfingen, von Graßsheim südsüdlich nach Wasseralfingen und nordwestlich nach Mergentheim zum Anschluß an die badische Oberwaldbahn passende Anknüpfungspunkte. Es zeigt das wichtigste Konsumtionsgebiet des Landes, das des mittleren Oberrheins mit hiesigen Meistern des historischen Mittelfrankens in Marktsheim, für welche die Würzburger Bahn ungleich größere

Die „Denkschrift betreffend die Erbauung einer Eisenbahn von Heilbronn in der Richtung nach Nürnberg zum Anschluß an die bayerischen Eisenbahnen in Mittelfranken“ zeichnete die Eisenbahn-Wünsche der Stadt Heilbronn gegenüber der württembergischen Regierung auf. Die Verfasser der Schrift brachten aber auch Ideen für das Eisenbahnnetz ein, wie z. B. die Verbindung zwischen der Heilbronn-Nürnberg- und der Heilbronn-Würzburger Bahn – der württembergischen Tauberbahn. (Original im Stadtarchiv Weinsberg).

Den Weiterbau der Hohenlohebahn von (Schwäbisch) Hall nach Crailsheim hielt die Regierung nicht für so dringlich, da kein großer Verkehr bis zur Landesgrenze zu erwarten und das bayerische Eisenbahnsystem noch nicht fertiggestellt war. Trotz der entgegenstehenden Hindernisse wünschten aber die Stände die Fortsetzung auch der Hohenlohebahn in der nächsten Finanzperiode.⁵

Den weiteren Wünschen der Ständekammer entsprach die Regierung in ihrem dritten Gesetzentwurf vom 6. Dezember 1861,⁶ in dem sie für die Bahn Heilbronn–Crailsheim die Vorarbeiten und die Erstellung der größeren Kunstbauten dieser Linie in der nächstfolgenden Finanzperiode vorschlug. Der Gesetzentwurf wurde von beiden Kammern einstimmig angenommen und am 10. Januar 1862⁷ als Gesetz veröffentlicht. Mit der Fertigstellung des ersten Abschnittes der Hohenloher Bahn am 4. August 1862 Heilbronn—Schwäbisch Hall war ein wichtiger Schritt für die in der Heilbronner Denkschrift erwähnte Tauberbahn Crailsheim–Mergentheim gemacht worden.

Eisenbahnwünsche werden immer lauter formuliert

Die günstige Entwicklung der Eisenbahnen zeigte sich schon in den ersten Jahren ihres Bestehens, und die finanziellen Spielräume der Landesregierung stiegen nach 1865 deutlich an. So konnte sie ihre Zurückhaltung aufgeben und die an sie gestellten Forderungen aufnehmen: Württembergs Eisenbahnnetz war im Verhältnis zum übrigen Deutschland zurückgeblieben.

So ist es nicht verwunderlich, dass in allen Teilen des Landes sich Eisenbahnwünsche formulierten. Überall bildeten sich Eisenbahnkomitees und wurden Versammlungen einberufen. Aus allen vier Kreisen⁸ des Landes liefen zahlreiche Petitionen und Denkschriften ein, in denen die Regierung um den Bau neuer Schienenwege bestürmt wurde.

Staatsverträge mit den Nachbarstaaten legten die Grundlagen

Um ein sinnvolles Eisenbahnnetz entwickeln zu können, waren aber erneut Verhandlungen mit den Nachbarstaaten erforderlich. Im Zuge dieser Verhandlungen entstand am 31. März 1864 ein Staatsvertrag, der erste von drei, zwischen Württemberg, Baden und Hessen für eine Linie von Heilbronn nach Heidelberg. Die

5 Bericht der Volkswirtschaftlichen Kommission, betreffend den Bau weiterer Eisenbahnen in der Finanzperiode 1861/64 vom 1.6. 1861, 21. Landtag 1856/61, 1. Beilagenband, 4. Abteilung, Beilage 329, S. 2300 ff.

6 Gesetz über den Bau weiterer Eisenbahnen in der Finanzperiode 1861/64, Kammer der Abgeordneten I. B.B. IV. Abtl. S. 2912 ff.

7 Regierungs-Blatt, S. 31.

8 Donau-, Neckar-, Jagst- und Schwarzwaldkreis.

III.

Die Königl. Württembergische und die Großherzogl. Badische Regierung haben zum Zwecke der Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Lauda über Königshofen nach Mergentheim im Anschlusse einerseits an die projektierte Taubertalbahn von Wertheim nach Lauda, andererseits an eine Bahn von Mergentheim nach Crailsheim, Bevollmächtigte ernannt, welche nach gegenseitiger Anerkennung und Ausdeutung ihrer Vollmachten vorbehältlich der Allerhöchsten Ratifikation sich über folgenden

Staatsvertrag

geeinigt haben:

Art. 1.

Die Königl. Württembergische Regierung gestattet der Großherzogl. Badischen Regierung, daß sie die von Wertheim nach Lauda erbaut werdende Taubertalbahn über Königshofen durch das württembergische Gebiet bis Mergentheim für Rechnung des badischen Staates fortsetze und mit der an letzterem Orte projektierten Mergentheim-Crailsheimer Bahn in Verbindung bringe und betreibe.

Die Spurweite dieser Verbindungsbahn soll in Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen überall gleichmäßig 4' 8 $\frac{1}{2}$ " englischen Maßes im Richte der Schienen betragen.

Auch im Uebrigen soll die Verbindungsbahn und deren Betriebsmittel dergestalt eingerichtet werden, daß letztere ungehindert von und nach den Nachbarbahnen übergehen können.

Art. 2.

Die Königl. Württembergische Regierung überläßt — unter ausdrücklicher Wahrung aller ihrer Hoheitsrechte — der Großherzogl. Badischen Regierung den Bau, sowie den ungehörten und ungehinderten Betrieb der auf württembergischem Gebiete befindlichen Strecke der Lauda-Mergentheimer Bahn.

Die Großherzogl. badische Bahnverwaltung hat gegen jede Verletzung der Bahn und ihrer Zugehörden, sowie gegen jede Störung des Betriebs oder Beeinträchtigung des hiezu aufgestellten Personals ganz denselben Anspruch auf unverweilten gesetzlichen Schutz der Königl. württembergischen Behörden, welcher in gleichem Maße von diesen der Eisenbahnverwaltung des eigenen Landes zu gewähren ist.

Zusbesondere wird bestimmt:

1) Für alle innerhalb des württembergischen Gebiets auf der Bahn einschließlic ihrer Zugehörden vorkommenden, sowie für die — die Sicherheit des Betriebs auf denselben gefährdenden — Uebertretungen, Vergehen und Verbrechen

Auszug aus dem Staatsvertrag zwischen Württemberg und Baden, mit dem der Anschluss zwischen Königshofen und Mergentheim vereinbart wurde. 22. Landtag 1862 bis 1865, 133. Beilagenband der Kammer der Abgeordneten, Seite 179.

Linie von Heilbronn nach Würzburg wurde dann in einem zweiten Vertrag gesichert.

Im dritten Vertrag, ebenfalls vom 31. März, räumte Württemberg Baden das Recht ein, die von Wertheim nach Lauda und Königshofen führende Taubertalbahn an die württembergische Crailsheim–Mergentheimer Linie anzuschließen. Im Vortrag des Ministers zu diesen Verträgen erklärte er:

Während sodann auch die zwischen Württemberg und Baden weiter gepflogenen Unterhandlungen [...] zu einem erwünschten Resultate führten, glaubte die Königl. Regierung diese Unterhandlungen zugleich benützen zu sollen, um für den Fall einer Verlängerung [...] von Crailsheim nach Mergentheim auch einen entsprechenden Anschluss dieser Bahn an die Heidelberg–[Mosbach]–Würzburger und die badische Taubertalbahn (Wertheim–Gerlachsheim[–Lauda]) schon jetzt sicher zu stellen, was denn auch durch eine Übereinkunft über eine Bahnverbindung von Mergentheim–Königshofen–Lauda gelungen ist.

Zu den Unterhandlungen mit Baden zur Württembergischen Tauberbahn handelte man III. Einen Vertrag über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Lauda über Königshofen nach Mergentheim, im Anschlusse einerseits an die

projektierte Taubertalbahn von Wertheim nach Lauda, beziehungsweise an die Mosbach–Würzburger Bahn, andererseits an eine Bahn von Mergentheim nach Crailsheim aus.

Minister Knapp erläuterte diesen Vertrag: *Als Vollendungstermin ist für dieselbe [Linie Mosbach–Lauda–Würzburg] der Zeitpunkt bestimmt, bis zu welchem [Termin von Württemberg] eine Mergentheim–Crailsheimer Bahn gebaut und in Betrieb gesetzt wird; im Falle jedoch die Württembergische Regierung die frühere Herstellung der Anschlussbahn wünschen sollte, ist Baden bereit, dieselbe auch schon früher unter den Bestimmungen des Akt. 22 des vorliegenden Vertrags auszuführen und in Betrieb zu setzen.*

Einer besonderen Begründung dieser Übereinkunft welche [...] zum Teil schon in der Ausführung begriffenen Bahnlinie Ulm–Heidenheim–Aalen–Crailsheim, in nördlicher Richtung zum Voraus den Anschluss an die badischen Bahnen nach Würzburg und Wertheim sichert, zugleich die Herstellung einer die östliche Hälfte des Landes von Norden nach Süden durchziehenden direkten Eisenbahnverbindung zwischen Würzburg–Ulm–Friedrichshafen ermöglicht, wird es vom Standpunkte der württembergischen Verkehrsinteressen nicht bedürfen. Alle drei Verträge erhielten die Zustimmung der Stände.⁹

Das dritte württembergische Eisenbahngesetz

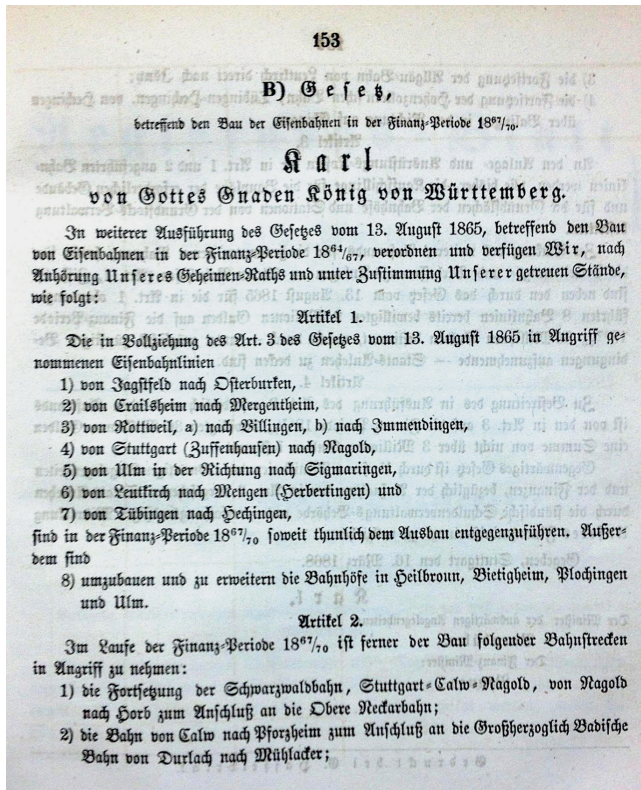
Mit diesen Staatsverträgen war die Basis für das dritte grundlegende württembergische Eisenbahngesetz gelegt worden. Der Entwurf dieses Gesetzes und der beigegebene Ministerialvortrag vom 28. April 1865¹⁰ stellen zugleich das Eisenbahnprogramm des Ministeriums Varnbüler dar. Hiernach sollten in der Finanzperiode 1864/67 zur Ausführung kommen *3. und 4. von der Heilbronn–Aalener Zugrichtung der Strecken Hall- und Goldshöfe–Crailsheim.*

Außerdem sollten im genannten Zeitabschnitt die Linien *Crailsheim–Mergentheim* zum Anschluss an die badische Odenwald- und Taubertalbahn ausgeführt werden.

Im diesem Gesetzentwurf wurden die Linien aufgenommen, *deren Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit sicher jetzt schon übersehen werden konnten*, darunter auch der zweite Abschnitt der Brenzbahn Heidenheim–Ulm zur Vollendung der Strecke von Friedrichshafen über Ulm, Aalen und Crailsheim nach Mergent-

⁹ Vortrag der Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen [...], betreffend den Abschluß von Staatsverträgen [...] über die Herstellung von Verbindungen [...] Lauda-Wertheimer Bahn., 22. Landtag 1862/65 I. B.B. 3. Abtl. Beilage 133, S. 1863 ff. u. S. 1955 f.

¹⁰ K. d. Abg. 1862/63 I. B.B. III. Abtl. S. 2570 ff. Vortrag des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten an die Ständeversammlung, betr. die weitere Ausbildung des württembergischen Eisenbahnnetzes. Dazu: Gesetzentwurf nebst Motiven betr. den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1864/67.



Am 13. August 1865 verabschiedete die württembergische Regierung ein weiteres Gesetz, um den Eisenbahnbau im Land voranzutreiben. Darin wurde der Bau der Strecke von Crailsheim nach Mergentheim angewiesen. Regierungsblatt Nr. 12, 1868, Seite 143ff.

heim. Das von den Ständen verabschiedete und vom König sanktionierte Gesetz vom 13. August 1865 sollte rasch umgesetzt werden.¹¹

Von den in der folgenden Zeit auszuführenden Linien wurde mit den schwierigeren, zeitraubenden Bauten begonnen und die verkehrsreicheren Gegenden vorgezogen. Langwierige Unterhandlungen mit eigennützigem Grundstücksbesitzern und die Kriegswirren von 1866 verzögerten den Bau der Strecken. Goldshöfe–Crailsheim war auf den 15. November 1866 und Crailsheim–Hall auf den 10. Dezember 1867 fertig gestellt worden.

Außer den im Gesetz von 1858 vorgesehenen Linien war in der Finanzperiode 1864/67 eine ganze Reihe neuer Strecken in Angriff zu nehmen. Die Regierung

¹¹ Regierungsblatt S. 203.

brachte dafür am 21. September 1867 bei den Ständen eine Vorlage für die Finanzperiode 1867/70 ein.¹²

Unter den Linien waren mehrere Abschnitte, *deren baldiger Ausbau im volkswirtschaftlichen wie im finanziellen Interesse erwünscht* erschien, namentlich die, *mit deren Vollendung wichtige Anschlüsse an die Nachbarbahnen erreicht, neue wertvolle Hauptverkehrslinien ins Leben gerufen werden konnten*, also die Lauda–Wertheimer Bahn, an welche sich wiederum die *Crailsheim–Mergentheimer* anknüpfen sollte. Die Regierung sagte sich zwar, dass die neuen Linien, *weil weniger frequent, weniger ertragen werden als die älteren*, aber sie hoffte, dass sie den Ertrag der älteren und das ganze Verkehrsleben steigern würden, und war im Übrigen der Ansicht, es hätte *diese finanzielle Seite des Eisenbahnbaus zurückzutreten hinter die Bedeutung, welche derselbe auf die Entwicklung der Wohlfahrt des Landes äussern muss* und tatsächlich schon geäußert hätte, was die *grosse Zunahme des Massentransports infolge ganz neuer, früher kaum geahnter Produktions- und Industriezweige* beweise.

Der Aus- und Umbau geht weiter

Im Artikel 1 des neuen Gesetzentwurfes hieß es: *Die in Vollziehung des Artikels 3 des Gesetzes vom 13. August 1865 in Angriff zu nehmenden Eisenbahnlinien: 2) von Crailsheim nach Mergentheim, sind in der Finanzperiode 1867/70 soweit thunlich dem Ausbau entgegenzuführen.*

Der neue Gesetzentwurf zog im Wesentlichen nur die Konsequenzen aus dem Gesetz von 1865, das für *heisse Wünsche des Landes nach Eisenbahnen* bestimmt war. Deshalb konnte die Regierung auch für ihre neue Vorlage die Zustimmung des Landtags erwarten.

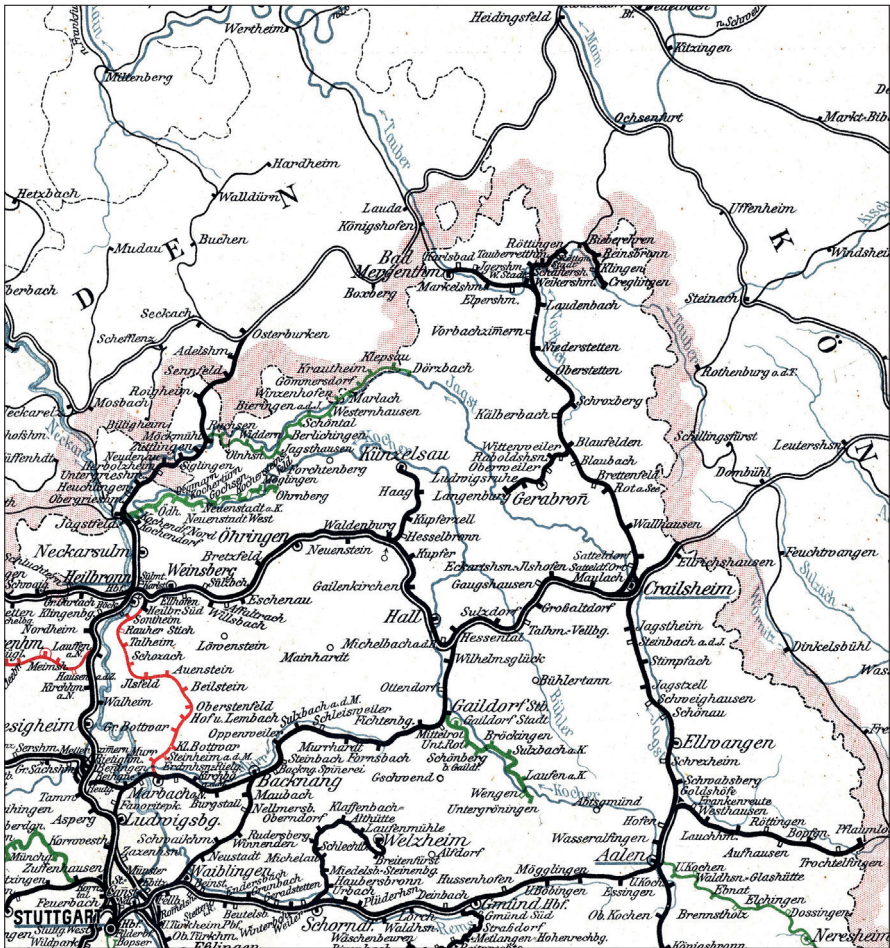
Von den durch die so verabschiedete Vorlage, das Gesetz vom 16. März 1868¹³, zum Bau in der Finanzperiode 1867/70 bestimmten Schienenstraßen konnte endlich auch die württembergische *Tauberbahn Crailsheim–Mergentheim* am 23. Oktober 1869 eröffnet werden.

Der Bau der Strecke

Die volkswirtschaftliche Kommission stellte die in der Heilbronner Petition angesprochenen Linien für das württembergische Eisenbahnnetz als sinnvolle Ergänzungen zur bestehenden Hauptbahn fest. Heilbronn, die zweitgrößte Stadt in

12 Vortrag des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten [...], betreffend den Eisenbahnbau in der Etatsperiode 1867/70, 23. Landtag 1866/68 1. B.B. 2. Abtl. S. 899 ff., dazu Gesetzentwurf Seite 904 ff.

13 Gesetz, betreffend den Bau der Eisenbahnen in der Finanz-Periode 1867/70, Regierungs-Blatt S. 153.



Die Eisenbahnkarte von 1912 zeigt die Streckensituation um die württembergische Tauberbahn mit ihren Nebenstrecken auf. Verwaltungsberichte der K. Württ. Staatseisenbahnen 1889 bis 1920, Jahrgang 1912

Württemberg, gab den Wünschen auch ein großes Gewicht, so dass fast alle in der Denkschrift genannten Linien realisiert werden konnten. Dementsprechend wurden recht früh Geländeaufnahmen angefertigt, um die Bauwürdigkeit festzustellen. Diese verzögerten sich allerdings durch den vorherrschenden Personalmangel und so konnte Ingenieur Abel erst 1858 Erhebungen der dortigen Bodenformen vornehmen und die Bauwürdigkeit einer Eisenbahn im Tauber- und Vorbachtal feststellen.

Mit der Feststellung der Bauwürdigkeit und den gesetzlichen Grundlagen bekam Oberbaurat Georg von Morlok 1864 den Auftrag, Vermessungen für die Strecke

Goldshöfe–Crailsheim–Mergentheim vorzunehmen. Entlang der zukünftigen Strecke wurden daraufhin drei Bauämter eingerichtet:

- In Crailsheim mit Bahn- und Hochbauinspektor Lang, nach dessen Tod Bauinspektor Schuster.
- Schuster wurde auch für das Bauamt in Schrozberg bestellt.
- In Weikersheim leitete Bauinspektor Knoll.
- In Crailsheim und Weikersheim bestanden zudem noch zwei Hochbauämter.

Die Leitung und als technischer Referent des Bahnbaus übernahm Georg von Morlok zusammen mit seinen zwei Administrativreferenten Grundler und Rank. Morlok war auch für den Bau der Remsbahn Cannstatt–Wasseralfingen, die Kocherbahn Heilbronn–Hall und die Brenzbahn Aalen–Heidenheim verantwortlich.¹⁴ Ab Anfang 1868 — der preußisch-österreichische Krieg von 1866 verzögerte den Beginn — wurden dann auch die Arbeiten für die Hochbauten und die württembergische Tauberbahn vergeben.

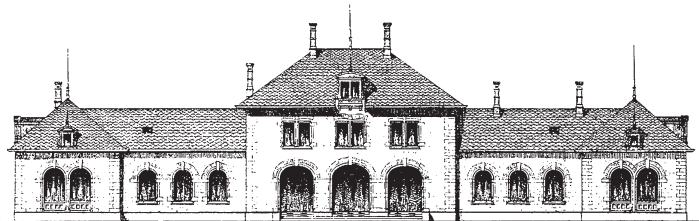
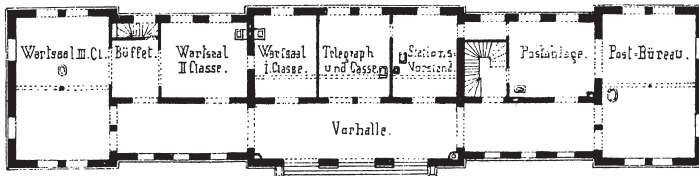
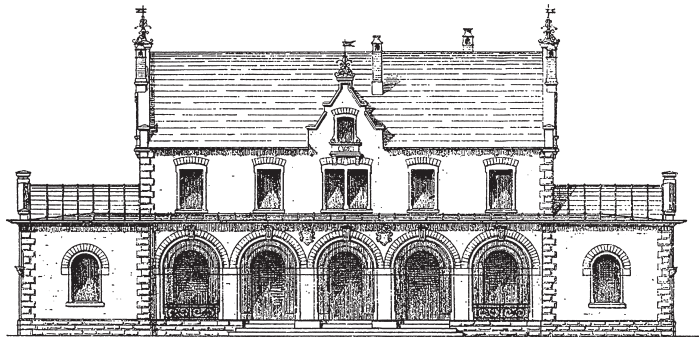
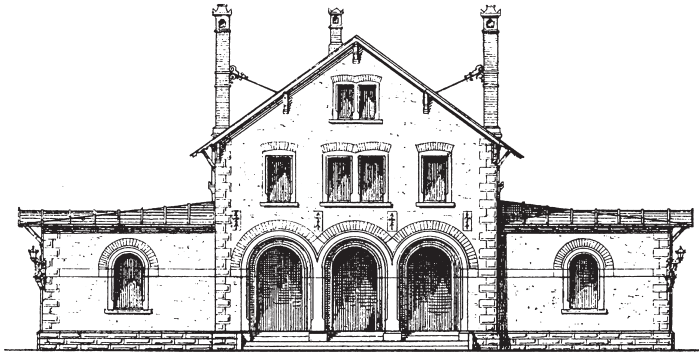
Der Bahnbau brachte für die Anlieger einen zusätzlichen Erwerb. Allerdings konnte der Bedarf an Arbeitern nicht aufgebracht werden und demzufolge wurden italienische Hilfsarbeiter angeworben. Der Bau der Bahn verlief ohne größere Schwierigkeiten. Bei der Vergabe der Arbeiten, der sogenannten „Verakkordierung“, wurden erstmals Versuche angestellt, eine zweckmäßige Vergabeform zu finden. So stellte sich heraus, dass die Vergabe und Verrechnung eher auf Einzelpreis bezogen werden mussten und der Regiebau – bahneigene Ingenieure überwachten die Bauunternehmer – Vorteile brachte.

Im August 1868 begannen die Bauarbeiten für den württembergischen Streckenabschnitt Mergentheim–Crailsheim. Der Bau der badischen Tauberbahn begann bereits im Oktober 1866 mit dem Streckenabschnitt Lauda–Wertheim. Als erster Teil wurde 1867 die Teilstrecke Lauda–Hochhausen freigegeben, die übrige Strecke folgte im Jahr darauf. Am 23. Oktober 1869 nahmen die königlich-württembergischen und großherzoglich-badischen Regierungen den Streckenabschnitt Lauda – Mergentheim bzw. Mergentheim–Crailsheim in Betrieb. Ab diesem Tag konnte die Strecke vollständig von Crailsheim bis Wertheim befahren werden.

Für das Wellenterrain zwischen Crailsheim und Schrozberg wurde ein Steigungsverhältnis von 1 : 120 angewendet. Für die Einleitung ins Vorbachtal konnte der Strecke eine recht günstige Lage gegeben werden und über die Spalte des Vorbachtals erreichte die Strecke die Niederungen der Tauber.

Die Gleisanlagen erhielten zwischen Schrozberg und Niederstetten eine durchgehende Steigung mit einem Maximalwert von 1 : 70. Kurz vor Niederstetten musste ein Bergsporn, unter dem Schloss Haltenbergstetten, mit dem 273 Meter langen Niederstettener Tunnel durchbrochen werden. Im Anschluss an den

¹⁴ Georg von *Morlok*: Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Stuttgart 1890, Nachdruck Heidenheim 1988.



Georg Morlok fertigte für sein Buch über die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen von 1889 viele Zeichnungen an.

(Bild: Morlok, wie Anm. 14).

226

Öffentliche Bekanntmachungen.
Stuttgart.
Veraccordinng von Eisenbahnbau-Arbeiten.



Zur Ausführung der „Tauber-Bahn“ werden mit höherer Ermächtigung die Arbeiten vom IV. Arbeitsloos der Bauktion Weikersheim zur Submission ausgeteilt. Dieses Arbeitsloos beginnt bei No. 100⁺60 der 13. Stunde auf der Markung Weikersheim und endigt bei No. 33⁺60 der 15. Stunde auf der Markung Marktstheim. Daselbe ist 19,300 Fuß lang.

Die Arbeiten sind nach dem Voranschlag folgendermaßen berechnet:

1) Erdarbeiten, incl. allgemeine Zubereitung der Baustelle	138,878 fl. 17 fr.
2) Brücken und Durchlässe	77,884 fl. 24 fr.
3) Straßenbauten	15,019 fl. 27 fr.
4) Fluß- und Uferbauten	31,812 fl. 20 fr.
5) Bettung	41,770 fl. — fr.
6) Unterlagssteine	9,500 fl. — fr.

Zus. —: 314,864 fl. 28 fr.

Die Pläne, Voranschläge und Bedingnißhefte können bei dem Eisenbahnbauamt Weikersheim eingesehen werden. Liebhaber zur Uebernahme dieser Arbeiten haben ihre Angebote, welche den Abstreich an den Voranschlagspreisen in Prozenten ausgedrückt enthalten müssen, unter Anschluß von Vermögens- und Fähigkeitszeugnissen, schriftlich, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot zu den Bauarbeiten im IV. Arbeitsloos der Bauktion Weikersheim“

versehen, spätestens bis

Freitag den 5. Juli 1867 Mittags 12 Uhr

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

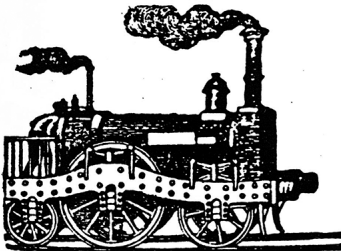
An demselben Tage Nachmittags 4 Uhr findet die urkundliche Eröffnung der eingelaufenen Offerte statt, welcher die Submittenten anwohnen können.

Den 20. Juni 1867.

K. Württ. Eisenbahnbau-Commission.
Klein.

Bekanntmachung.

Am 23. I. M.



wird die Bahnstrecke **Lauda = Königshofen = Mergentheim** gleichzeitig mit der Eröffnung des Betriebs auf der Württemb. Bahnstrecke **Mergentheim-Crailsheim** dem regelmäßigen Betriebe für die Personen-, Gepäc-, Equipagen-, Thiere- und Güterbeförderung übergeben werden.

Die Stationen der neuen Strecke sind:

- Königshofen** Personen- und Güterstation.
- Unterhalbach** Personenstation.
- Edelfingen** Personen- und Güterstation.
- Mergentheim** ditto.

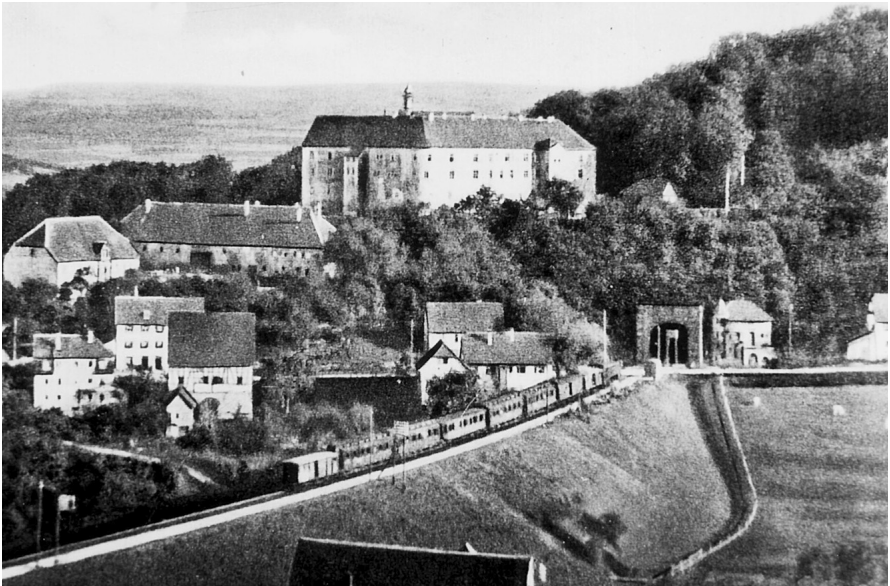
Wir bringen dies mit dem Anfügen zur öffentlichen Kenntniß, daß die Fahrten auf der neuen Linie bereits in dem allgemeinen Fahrplan für den Winterdienst vom 15. Oktober l. J. aufgenommen sind.

Lauda, den 21. Oktober 1869.

Großh. Post- und Eisenbahnamt.
W e n i g e r.

Pfeffer.

Vor allem regionale Firmen konnten sich an den Arbeiten zur Tauberbahn beteiligen. Die Anzeigen wurden in allen örtlichen Zeitungen geschaltet.



*Kurz vor Niederstetten musste die Bahn unter dem Schloss Haltenbergstetten durchgeführt werden. Im Bild ist der Tunnel durch den Bergsporn und der Damm über das Tal zu sehen.
Foto unbekannt, Sammlung Uwe Siedentop, ca. 1930.*

Tunnel wurde das Frickental mit einem höheren Damm überquert um anschließend das etwas oberhalb der Stadt liegende Gelände des neuen Bahnhofs zu erreichen.

In der Planungsphase wurden die Bahnhöfe Crailsheim in Richtung Nürnberg ausgerichtet, Weikersheim in Richtung Würzburg und Mergentheim in Richtung Königshofen, Osterburken, Wertheim und Würzburg. In der Bauphase wurden die Bahnhofsanlagen entsprechend positioniert.

Der preußisch-österreichische (oder der „deutsche“) Krieg von 1866 verzögerte die Fertigstellung der württembergischen Tauberbahn, so dass erst am 18. Oktober 1869 die feierliche Eröffnungsfahrt für die Bevölkerung stattfinden konnte. Ein Festkomitee organisierte die Festabläufe und für den Montag wurde eine Rundfahrt von Stuttgart über Osterburken nach Mergentheim und von da nach Crailsheim und zurück gefahren. Viele Gäste kamen aus Baden, Bayern und Württemberg nach Mergentheim. Zusammen mit dem badischen Anschluss zwischen Mergentheim und Lauda konnte die Strecke am 23. Oktober 1869 fahrplanmäßig in Betrieb genommen werden.

Die Strecke

Die Württembergische Vorbach- bzw. Tauberbahn ist heute eine eingleisige, nicht elektrifizierte normalspurige Eisenbahnstrecke zwischen Crailsheim und Bad Mergentheim. Sie verläuft entlang des Vor- und Blaubaches bis Weikersheim, danach entlang der Tauber bis Bad Mergentheim bzw. Königshofen. Sie wurde bereits beim Bau auf Zweigleisigkeit ausgelegt und die Grundstücke dafür vorgesehen. Seit der Privatisierung der Deutschen Eisenbahn 1994 sollen die brach liegenden Grundstücke verkauft werden.

In Königshofen mündet die württembergische Tauberbahn in die Hauptbahn von Heilbronn nach Würzburg. Ihr heutiger Verlauf entspricht dem Stand von 1869 mit einer Streckenlänge von 66,40 Kilometern. Die größte Neigung beträgt zwischen Schrozberg und Oberstetten 1 : 69,3, der kleinste Kurvenhalbmesser auf freier Strecke liegt bei 250 Metern ebenfalls auf dem Steigungsabschnitt zwischen Schrozberg und Niederstetten.

Die Tauberbahn überquert gleich nach dem Crailsheimer Bahnhof die Jagst mit einer Steinbrücke, die im Zweiten Weltkrieg in Mitleidenschaft gezogen, aber nicht zerstört wurde. Die Brücke hat fünf Öffnungen mit je 16 Metern Spannweite. Bei Rot am See wird die Brettach mit einer etwa 21 Meter langen Brücke



*Der Ausgangspunkt der Tauberbahn ist Crailsheim.
Hier ist das Empfangsgebäude im Zustand vom Jahre 1905 zu sehen.
Foto unbekannt, Sammlung Stadtarchiv Crailsheim.*



*Die immer mehr steigenden Lasten, die die Bahn zu bewältigen hatte, verlangten immer stärkere Güterwagen. Um die verstärkten Achslasten transportieren zu können, mussten die Brücken aus der Anfangszeit in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg verstärkt werden. Im Bild zu sehen ist die Brücke bei Weikersheim während des Baues der heutigen Steinbrücke.
Foto unbekannt, Sammlung Arbeitskreis Eisenbahnhistorie Württemberg.*

überfahren und bei Blaufelden der Blaubach mit einer lichten Weite von etwa 35 Metern. Erst wieder bei Weikersheim wird eine Brücke über die Tauber erforderlich. Die Brücke wurde 1869 aus Eisen gebaut und musste durch den Anstieg der Traglasten für Güterwagen um 1920 durch eine heute noch bestehende Steinkonstruktion ersetzt werden. Die erste Brücke hatte drei Öffnungen von je 30 Metern lichter Weite, die heutige Steinbrücke dagegen sechs Bögen mit unterschiedlichen Weiten. Die Brückenpfeiler der alten Brücke sind noch erhalten geblieben.

Die nächste größere Brücke überspannt wieder die Tauber kurz vor Mergentheim, beim Bau mit fünf Flutöffnungen von je 15 Metern lichter Weite und 13,5 Metern Stützweite ausgeführt. Auch diese Brücke musste um 1920 mit einer stärkeren Version getauscht werden. Einige der Brücken wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört und neue Konstruktionen waren erforderlich.

Anfangs gab es auf der württembergischen Tauberbahn nur einen Haltepunkt: Igersheim. In den späteren Jahren kamen die Haltepunkte Brettenfeld, Kälberbach, Oberstetten, Vorbachzimmern, Elpersheim und „Karlsbad“, der Kurpark in Bad Mergentheim, dazu. Bereits kurz nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die ersten wieder aufgegeben: Karlsbad am 8. Mai 1945, Oberstetten 1957 und

Kälberbach am 28. September 1969. Der Bahnhof Wallhausen wurde in eine unbesetzte Haltestelle umgewandelt, die Gleisanlagen weitgehend zurückgebaut und 1985 stillgelegt. 2013 kam dann die Neueröffnung für den Haltepunkt. Die Stationen Vorbachzimmern und Unterbalbach wurden ebenfalls unbesetzte Haltepunkte. 2003 begannen umfangreiche Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen. So wurde das Gleisbett gereinigt, neue Gleise verlegt, Bahnübergänge erneuert und ein eingebrochener Bahndamm bei Laudenbach wiederhergestellt. Dafür wurden etwa 15 Millionen Euro aufgewendet.

Zum 1. Januar 2006 wurde die Tauberbahn in das DB-Regionalnetz Westfrankenbahn eingegliedert, das sowohl als Eisenbahninfrastruktur- als auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen vor Ort tätig ist, um die notwendigen Kontakte und Entscheidungen mit den lokal und landesweit zuständigen Entscheidern aus einer Hand anbieten zu können. Von Oktober 2009 bis März 2010 wurde der Tunnel Niederstetten unter Vollsperrung für fast 5 Millionen Euro aufwendig saniert und gleichzeitig die Strecke zwischen Niederstetten und Schrozberg überholt.

Zur Zeit (2020) wird die Strecke für den aktuellen Betrieb aufgearbeitet und erhält im Empfangsgebäude Niederstetten ein zentrales Stellwerk. Die noch weit verbreiteten Flügelsignale werden dann durch moderne Lichtsignaltechnik ersetzt werden. Der Bahnhof Schrozberg wurde 2019 komplett umgestaltet.



Der Haltepunkt Oberstetten stand am steilsten Abschnitt der Tauberbahn zwischen Schrozberg und Niederstetten. Die Aufnahme entstand ca. 1955. 1957 wurde er bereits wieder aufgelassen. Foto unbekannt.



1992 musste oberhalb Oberstetten der Hang an der Steilstrecke abgefangen werden.

Foto unbekannt, Sammlung Arbeitskreis Eisenbahnhistorie Württemberg.

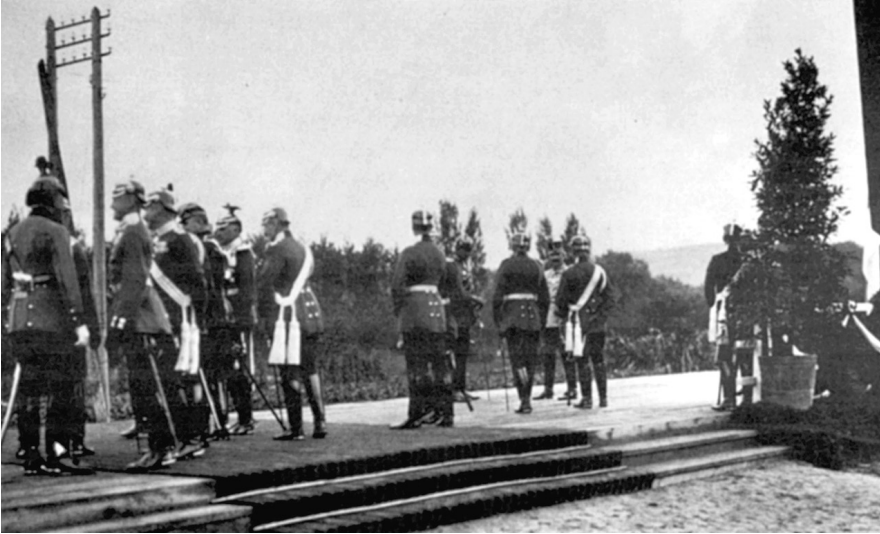
Der Betrieb

Nach den Eröffnungsfeierlichkeiten stellte sich der Betrieb schnell ein. Vier Zugpaare fuhren am Tag zwischen Mergentheim und Crailsheim.

Die Bevölkerung musste sich an die Eisenbahnen, die wie eine trennende Mauer in der Landschaft standen, erst gewöhnen. So war das Überqueren der Bahngleise nur an den Bahnübergängen gestattet und das Vieh musste vom Bahngelände ferngehalten werden. Heu und Stroh durfte nur in gebührendem Abstand gelagert und angehäuft und auch die Pferde mussten an die Eisenbahn gewöhnt werden.

Bereits ein Jahr nach der Eröffnung der Strecke wurde die Mobilmachung angeordnet, der Krieg 1870/71 gegen die Franzosen erforderte die Kapazitäten der Eisenbahnen. Aus der Kaserne in Mergentheim fuhren die Soldaten an die Front und die gefangenen Kriegsgegner wurden nach Mergentheim gebracht. Am Ende des Krieges kamen dann die Soldaten wieder in ihre Kaserne zurück. Mit der Fertigstellung des letzten Stückes der Brenztalbahn Heidenheim–Ulm am 7. Januar 1876 war dann auch die an der östlichen Landesgrenze zu Bayern verlaufende Eisenbahnlinie vollständig zu befahren: Friedrichshafen–Ulm–Aalen–Crailsheim–Mergentheim (–Lauda).

Im September 1909 fand im Amtsbezirk Mergentheim ein Kaisermanöver statt. Es war ein außergewöhnliches Verkehrsaufkommen, was die Eisenbahn durch



*1909 wurde an der Tauberbahn ein großes Manöver abgehalten.
U. a. mussten 97.000 Mann und 2800 Pferde mit der Bahn bewegt werden.
Foto unbekannt, Sammlung Uwe Siedentop.*

das Manöver zu bewältigen hatte: 97.000 Mann, 2800 Pferde, 179 Fahrzeuge und 639.000 Kilogramm Gepäck mussten mit 85 Sonderzügen am 18. September 1909 abgefahren werden.

Etwa ein Jahr später war nochmals ein hohes Aufkommen zu transportieren: Das III. landwirtschaftliche Gaufest wurde in Mergentheim abgehalten. Am Samstag, 11. September 1910, kamen 6000 Besucher, und am Sonntag, 12. September, steigerte sich die Zahl auf rund 12.000 Fahrgäste. Mit vier Sonderzügen aus Württemberg und vier aus Baden versuchte die Bahn des Andrangs Herr zu werden.

Für den Kurbetrieb in Bad Mergentheim hatte die Tauberbahn von Beginn an eine große Bedeutung, so gab es ab Sommer 1939 eine Kurswagenverbindung von Berlin nach Bad Mergentheim. Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Tauberbahn mit Ausnahme von kleineren Zerstörungen in Lauda und Crailsheim von Angriffen verschont. Seit den 1950er Jahren führen auf der Tauberbahn Verbindungen mit einem Eilzug, der bis ca. 2005 Frankfurt (Main) mit Ulm verband. Ab ca. 2005 wurde der Laufweg auf Aschaffenburg–Crailsheim gekürzt. In Crailsheim bestand mit eineinhalbstündiger Umsteigezeit ein Anschluss nach Ulm. Bad Mergentheim wurde für den Kurbetrieb ab 1968 mit ganzjährigen Kurswagen aus Hamburg und Dortmund bedient. Diese Kurswagen wurden erst 1988 bzw. 1989 eingestellt.

Tauberbahn
Zugdichte 1869 bis 2019

Jahr	Summe		
	Durchgehende Züge	Teilstreckenzüge	Bus
1869	8	–	–
1885	8	–	–
1914 Frieden	14	–	–
1914 Krieg	6	–	–
1927	10	–	–
1940/41	13	–	–
1946	3	12	–
1953	18	11	–
1967	20	12	15
1970/71	23	14	16
1980	18	12	9
1990	18	14	24
2000	18	9	4
2013	28	7	2
2019	31	6	–

Übersicht über die Zugdichte der Tauberbahn in der Zeit zwischen 1896 und 2019. Tabelle Uwe Siedentop.

Waren 1869 vier Zugpaare auf der Strecke unterwegs, änderte sich diese Zugdichte erst mit dem starken Steigen der Verkehrsleistungen ab 1890. Sie stieg bis April 1914 auf sieben in Friedenszeiten. Der Erste Weltkrieg reduzierte die Zahl im August 1914 dann auf drei.

Nach dem Krieg veränderte sich die Zugdichte erst wieder 1927 auf fünf, um 1940/41 wurden sieben Zugpaare eingesetzt. Kurz nach Ende des Zweiten Weltkrieges, 1946, fuhr gerade mal ein Zugpaar auf der Tauberbahn. Die wirtschaftlichen Veränderungen nach dem Zweiten Weltkrieg steigerten die Zugzahlen wesentlich: 1953 waren es neun, 1967/68 dann zehn und 1970/71 elf. Allerdings machten sich ab dieser Zeit die parallel fahrenden Busse bemerkbar und reduzierten die Bahn auf neun Zugpaare, die dann bis in das Jahr 2000 stabil blieben. Mit dem Regierungswechsel 2012 wurde auch der Knoten des großen Verkehrsvertrages gelöst und die württembergische Tauberbahn wurde wieder aufgewertet: 2013 stieg die Zahl der Zugfahrten in beide Richtungen auf 14 Zugpaare. Der Anstieg ist auch der Tatsache zu verdanken, dass jetzt Parallelfahrten von Bussen nicht mehr stattfinden.

Abzweigende Bahnstrecken

Als in Württemberg der Nebenbahnbau begann, regten sich auch im Vorbach- und im württembergischen Taubertal die Anlieger und wollten den wirtschaftlichen Segen der Eisenbahnanbindung bekommen. Wurden die Nebenbahnen in Württemberg aus hauptsächlich volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten angelegt und betrieben, erfolgte durch den Verkauf der Länderbahnen an das Deutsche Reich ab dem 1. April 1920 die Umkehr. Geldmangel durch den Ersten Weltkrieg und den daraus resultierenden Reparationszahlungen, der Wirtschaftskrise und Inflation 1923 erforderten eine sehr genaue wirtschaftliche Abrechnung der lokalen Nebenbahnen. Es erfolgten nur noch der zum Betrieb notwendige Erhalt der Bahnanlagen und Betriebsmittel.

So überstanden viele Nebenbahnen den Zweiten Weltkrieg. Mit dem Wandel der Verkehrstechnik hin zum privatwirtschaftlichen Autoverkehr wurden die bestehenden Nebenbahnen bewusst ausgetrocknet, um sie letztendlich stilllegen zu können.

Blaufelden–Langenburg

Bereits 1858 bemühten sich die Städte Langenburg und Gerabronn erfolglos um einen Anschluss an die damals geplanten Eisenbahnstrecken. Mit dem Beginn des Nebenbahnbaus in Württemberg um 1890 ergab sich wieder eine Chance, eine Eisenbahnverbindung von Blaufelden abgehend zu ihren Städten, mit Fortsetzung nach Rothenburg ob der Tauber, zu erhalten. Erst am 22. Januar 1900 konnte die Verbindung nach Langenburg eingerichtet werden.

Überstand die 12 Kilometer lange Strecke den Zweiten Weltkrieg, so musste bereits am 26. Mai 1963 der Personenverkehr eingestellt werden. Eine endgültige Stilllegung erfolgte aber erst nach der Privatisierung der deutschen Eisenbahnen am 31. Oktober 1996. Versuchen, sie zu reaktivieren, wurde bis heute kein Erfolg beschieden.

Weikersheim–Creglingen–(Ochsenfurt)

Die Strecke war eine der wenigen Nebenbahnen, die einen grenzüberschreitenden Verkehr aufzuweisen hatten: Zwischen Bayern und Württemberg. Dazu kam noch die Besonderheit, dass die Stadt Creglingen über bayerisches Gebiet an die württembergische Tauberbahn angebunden wurde. Die Strecke gabelte sich in Bieberehren einerseits in Richtung württembergischem Weikersheim und andererseits nach dem bayrischen Ochsenfurt. Bieberehren bzw. Röttingen wurde durch die bayerische Eisenbahn 1907 an die Eisenbahnen angeschlossen. Daraufhin erfolgte durch einen Staatsvertrag zwischen Württemberg und Bayern die Weiterführung der Strecke von Röttingen nach Weikersheim und von Bieberehren nach Creglingen am 17. November 1909. Der Personenverkehr wurde auf



*Eine sehr frühe Aufnahme: Die Lokomotive „Mergentheim“, Klasse B mit Betriebsnummer 93, im Bahnhof Creglingen.
Foto unbekannt, Sammlung Arbeitskreis Eisenbahnhistorie Württemberg.*

der Strecke am 29. September 1974 beendet. Durch die nicht mehr befahrbare Brücke über die Tauber bei Schäfersheim wurde die Strecke dann 1984 unterbrochen. Die Einstellung des Güterverkehrs, vor allem Zuckerrüben, erfolgte dann endgültig am 31. Mai 1992.

Eisenbahnwünsche und Ideen

Mit der Fertigstellung der württembergischen Hauptbahnen um 1890 wurde der Wunsch nach der Anbindung vieler Ortschaften durch Eisenbahnen immer deutlicher. Mit der Definition der Nebenbahnen auf normal- oder meterspurigem Gleis wurde in Württemberg eine Vielzahl an Ideen und Wünschen an die Regierung gerichtet, die auch aus dem Hohenloher Gebiet und dem württembergischen Franken kamen. Abgesehen von der frühen Idee, die Eisenbahn von Weikersheim nach Würzburg zu führen – der Bahnhof wurde entsprechend angelegt – wurden vor allem Ideen entwickelt, Mergentheim mit den umliegenden größeren Städten zu verbinden. Folgende Bitten zum Bau einer Eisenbahn wurden in den damaligen Landtag von Württemberg eingereicht:

1888: Mergentheim–Künzelsau (ca. 41 km).

1888: Möckmühl–Dörzbach–Mergentheim – ca. 53 km.

1909: Mergentheim–Dörzbach – ca. 17 km.

1913: Mergentheim–Wachbach–Merchingen (Baden) – ca. 33 km, 13 württ., 20 bad.

Während die beiden Wünsche von 1888 wohl nicht mehr weiterverfolgt wurden, konnten die nach der Jahrhundertwende geäußerten Wünsche wegen des Ersten Weltkrieges nicht mehr weiterverfolgt bzw. realisiert werden. Der Weltkrieg und damit der anschließende Verkauf der Eisenbahn an das Deutsche Reich brachten ein jähes Ende für den Ausbau des württembergischen Eisenbahnnetzes.

Die aktuelle Situation

Württemberg baute seine Eisenbahn vor allem aus volkswirtschaftlichen, nicht aus finanziellen Überlegungen heraus, aus. Dies bedeutete einen Bahnbau auch in entlegene Gegenden. Die gesamte Eisenbahn sollte wie ein engmaschiges Netz in ganz Württemberg verfügbar sein.

Ähnlich ist das auch mit der württembergischen Tauberbahn zu sehen: Die Linie sollte zwei Hauptbahnen — Heilbronn–Würzburg und Heilbronn–Nürnberg – verbinden. Da kaum Industrie und auch kein nennenswerter Durchgangsverkehr zu erwarten war, kann sie auch heute noch wirtschaftlich kaum gerechtfertigt werden. Die Zahlen aus den Verwaltungsberichten der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen zwischen 1880 und 1920 zeigten dies schon damals deutlich auf.



*Der Bahnhof Schrozberg wurde im Oktober 2019 im Zuge der neuen Umbauarbeiten den neuen Anforderungen angepasst.
Foto Uwe Siedentop.*

Als die Eisenbahn 1920 an das Deutsche Reich verkauft wurde, machte sich sofort eine andere Denkweise bemerkbar: Der finanzielle Aspekt rückte gezwungener Maßen (Reparationszahlungen, abgewirtschaftete Infrastruktur) in den Fokus der Berliner Eisenbahnbehörden, und der lokale Verkehr spielte nur noch eine untergeordnete Rolle. Entsprechend dieser Veränderungen wurde in die dem Nahverkehr dienenden Strecken kaum noch investiert, selbst wenn die damaligen Länder die Gelder dafür bereitgestellt haben.

Dieser Umstand führte zur ständigen Angst, die Strecken könnten stillgelegt werden. In der Zeit um 1980 wurde dies besonders deutlich formuliert, da technische und infrastrukturelle Veränderungen und eine Anpassung der ziemlich veralteten Einrichtungen anstanden. Entsprechend des hohen Investitionsaufkommens wurde der Ruf von der Deutschen Bundesbahn nach Stilllegungen für viele für den Nahverkehr notwendigen Haupt- und Nebenbahnen immer lauter. Erst eine Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bundesbahn am 28. Februar 1986 stoppte diese Überlegungen. Mit dieser Vereinbarung wurde der Nahverkehr auf der Strecke bis zum Jahre 1995 gesichert, sie ist als Beginn einer neuen Nahverkehrshoheit durch die Länder zu sehen.

Diese Nahverkehrshoheit wurde dann mit der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG 1994 vollzogen: Die Länder bekamen vom Bund ihre Eisenbahn – zumindest teilweise – wieder zurück und die NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg – wurde gegründet. Der Fernverkehr und das Schienennetz blieben in der Hand des Bundes.

Allerdings änderte sich an der Situation der Eisenbahn vorerst nichts: Das Desinteresse der damaligen Regierung verhinderte eine grundlegende Umgestaltung des Nahverkehrs in Baden-Württemberg, es kam zu einem „Großen Verkehrsvertrag“ zwischen DB AG und dem Land, in dem keinerlei Qualitätsanforderungen und entsprechende Maßnahmen bei Nichteinhalten geregelt wurden.

Erst mit dem grundlegenden Regierungswechsel 2012 begann ein neues Zeitalter für die Eisenbahn in Baden-Württemberg. Sofort wurden die Vorarbeiten für die Ausschreibung in die Wege geleitet und ab 2016 durchgeführt.

Die DB RegioNetz Verkehrs GmbH, die Muttergesellschaft der Westfrankenbahn, hat den Zuschlag für den Betrieb des Nahverkehrsnetzes 11 „Hohenlohe-Franken – Untermain“ erhalten und ab Dezember 2019 wurde auf Grundlage der Ausschreibungen der Stundentakt zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall eingerichtet.



Nach dem Regierungswechsel 2012 wurden die Ausschreibungen für Baden-Württemberg in die Wege geleitet. So entstand das Netz 11 Hohenlohe-Franken-Unterrhein.

Karte Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

Das Netz 11 umfasst die Strecken: Aschaffenburg Hbf – Miltenberg – Wertheim – Lauda – Crailsheim; Crailsheim – Schwäbisch Hall-Hessental – Öhringen Hbf – Heilbronn Hbf (Hohenlohebahn); Miltenberg – Walldürn – Seckach (Einzelleistungen bis Osterburken). Einzelne Züge sind auch auf der Frankenbahn zwischen Osterburken und Lauda und von Würzburg Hbf über Lauda nach Bad Mergentheim unterwegs.

Strecke Crailsheim–(Bad) Mergentheim (1869)				
(Nummer 4955)				
Station	Kilometer	Eröffnet	geschlossen	Bemerkung
Crailsheim	0,00			
Satteldorf Ort	1,98	28. 8. 1902	1.6.1924	<u>Bahnwärterposten 37</u>
Satteldorf	5,08	1896		
Wallhausen (Württ)	9,00	1869	2.6.1985	Wiedereröffnung 12.12.2013
Rot am See	14,46	1869		
Brettenfeld	16,20	1.5.1903	1.6.1975	Posten 49
Blaubach		1.5.1911	10.1.1917	Posten 53
Blaufelden	22,21	1869		0,0 Abzweig <u>Langenburg</u>
<u>Kälberbach</u>	26,80	31.5.1902	28.9.1969	<u>Bahnwärterposten 59</u>
Schrozberg	29,10	1869		
<u>Oberstetten</u>	34,40	1.5.1902	1.5.1961	<u>Bahnwärterposten 66</u>
Niederstetten	37,57	1869		
Vorbachzimmern	40,90	20.8.1905	2.6.1985	<u>Bahnwärterposten 72</u>
Laudenbach (Württ)	44,66	1869		
Weikersheim	47,87	1869		0,0 Abzweig <u>Creglingen</u>
<u>Elpersheim</u>	50,70	1881		<u>Bahnwärterposten 83</u>
Markelsheim	53,34	1869		
<u>Igersheim</u>	56,00	1869		<u>Bahnwärterposten 87</u>
Karlsbad (Mergentheim) - Kurpark		15.5.1899	1945	<u>Bahnwärterposten 89</u>
(Bad) Mergentheim	58,99	1869		

Auflistung der Bahnhöfe und Haltepunkte der Eisenbahnstrecke von Crailsheim nach Bad Mergentheim, Stand 2019. Tabelle Uwe Siedentop.