Jürgen Schedler / Matthias Lieb / Wolf-Dieter Riexinger

Wandern mit der Stadtbahn
Teil 1: Mit der S 42 nach Sinsheim

Aus „Schwäbische Heimat", Heft 2016/3
Herausgegeben vom Schwäbischen Heimatbund
Weberstraße 2 | 70182 Stuttgart | www.schwaebischer-heimatbund.de
Mitglieder erhalten die „Schwäbische Heimat" viermal jährlich kostenlos

SHB SCHWÄBISCHER HEIMATBUND

Heimat als Aufgabe

Der Schwäbische Heimatbund stellt sich vor

Der Schwäbische Heimatbund und seine Mitglieder sehen die Heimat als Aufgabe: Sie will erarbeitet und erforscht sein – und sie muss geschützt werden.
Wir setzen uns in vielfältiger Weise ein für unsere Aufgaben und Ziele im Naturschutz, in der Denkmalpflege wie der Landespflege allgemein: etwa durch die Einrichtung eines Naturschutzzentrums in Wilhelmsdorf, Kreis Ravensburg, durch die Rettung und neue Nutzung denkmalgeschützter Gebäude, durch Verleihung eines Denkmalschutz- und eines Kulturlandschaftspreises, durch die Herausgabe der Zeitschrift „Schwäbische Heimat", in Tagungen und Seminaren und durch unser Programm von Studienreisen und Exkursionen.

Naturschutz nicht nur fordern, sondern praktizieren!

Der Schwäbische Heimatbund besitzt in Württemberg rund 300 ha geschützte Landschaftsteile. Mit der dauerhaften Pflege dieses Besitzes tragen wir zum Schutz und Fortbestand bedrohter Tiere und Pflanzen bei. Unter den geschützten Flächen kommt den 175 ha im Pfrunger-Burgweiler Ried besondere Bedeutung zu. Hier hat der Heimatbund die Gebietsträgerschaft des Naturschutzzentrums in Wilhelmsdorf übernommen, eine Ausstellung und eine Naturerlebnisschule eingerichtet sowie zwei Riedlehrpfade angelegt.

Als Bauherr und Veranstalter von Tagungen und Seminaren engagiert sich der Heimatbund für den Denkmalschutz

Es entspricht dem Selbstverständnis des Heimatbundes, Denkmalpflege nicht nur zu fordern und mit Preisen zu fördern, sondern sich auch als Bauherr zu engagieren. So beim Erhalt der letzten drei historischen Handwerker- und Weingärtnerhäuschen in der Stuttgarter Altstadt als wichtige Zeugen vom Leben der ärmeren Bevölkerungsschichten. Oder bei der Rettung des historischen Kalkofens in Untermarchtal, wo der Heimatbund 1989/90 auch ein Museum einrichtete.
Kleindenkmale in der Landschaft, wie historische Feldkreuze, Marksteine oder Gruhbänke, sind zunehmend von Zerstörung und Verfall bedroht. In einer landesweiten Kampagne engagiert sich der Heimatbund für Erfassung und Schutz dieser wertvollen Zeugen der Vergangenheit.

Zwei Preise für privaten Denkmalschutz und zum Erhalt der Kulturlandschaft

Der Schwäbische Heimatbund verleiht partnerschaftlich mit der Wüstenrot Stiftung und dem Landesverein Badische Heimat den Denkmalschutzpreis Baden-Württemberg in Höhe von 25.000 € für vorbildliche Erhaltungs- und Restaurierungsmaßnahmen durch private Bauherren. Zusammen mit dem Sparkassenverband Baden-Württemberg werden Initiativen ausgezeichnet, die sich für die Bewahrung der durch traditionelle Bewirtschaftung entstandenen Kulturlandschaft einsetzen. Das Preisgeld umfasst insgesamt 11.000 €. Beide Wettbewerbe sind einmalig in ihrer Art in Baden-Württemberg.

Landeskunde aus erster Hand in der besten Heimatzeitschrift Deutschlands

Viermal jährlich berichten fachkundige Autoren in der Zeitschrift „Schwäbische Heimat" über neue Entdeckungen und aktuelle Themen der Landeskunde. Die „Schwäbische Heimat" wurde bereits mehrfach als beste Heimatzeitschrift Deutschlands ausgezeichnet.

Der Heimatbund vor Ort!

17 Ortsgruppen zwischen Heilbronn und Leutkirch laden unsere Mitglieder zu interessanten Veranstaltungen vor Ort ein und melden sich zu örtlichen und regionalen Themen zu Wort.

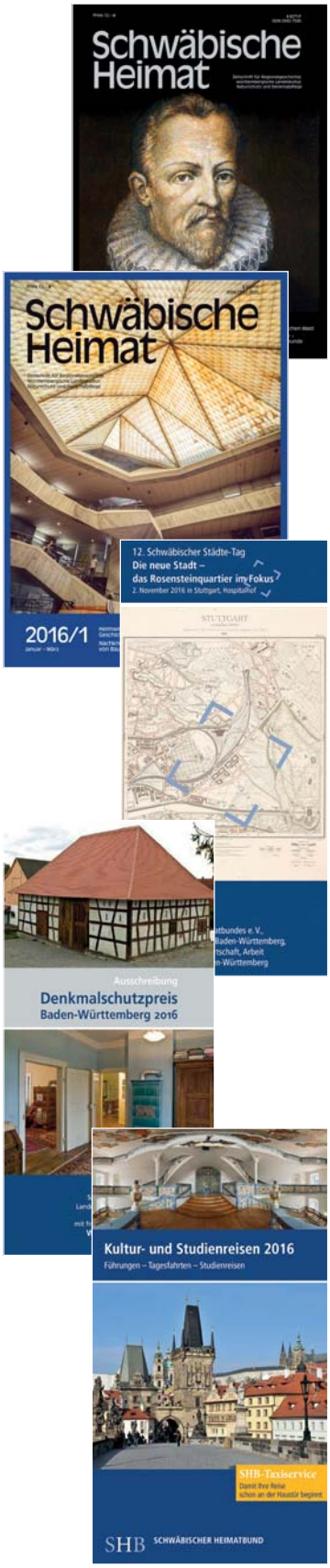
Entdecken Sie Kulturgeschichte und Naturkunde auf unseren Studienreisen und Exkursionen!

Jährlich mehr als 70 Studienreisen und Tagesexkursionen des Schwäbischen Heimatbundes, darunter auch Wanderstudienreisen und Radtouren, führen zu kunst- und kulturhistorischen sowie naturkundlichen Sehenswürdigkeiten in ganz Europa. Gerade wenig bekannte Raritäten abseits der üblichen touristischen Wege möchten wir so mit unseren Mitgliedern und Freunden entdecken.

Werden Sie Mitglied!

Der Mitgliedsbeitrag im Schwäbischen Heimatbund beträgt € 48,– pro Jahr,
in der Ausbildung Stehende zahlen € 10,–,
juristische Personen € 70,–.

Mitglieder des Schwäbischen Heimatbundes erhalten die Zeitschrift „Schwäbische Heimat" viermal im Jahr kostenfrei zugesandt.



SHB SCHWÄBISCHER HEIMATBUND

Schwäbischer Heimatbund e. V.
Weberstr. 2, 70182 Stuttgart
Telefon 0711. 23 94 20, Fax 0711. 23 94 244
info@schwaebischer-heimatbund.de
www.schwaebischer-heimatbund.de

In Heilbronn führen die Gleise der S-Bahn-ähnlichen Stadtbahn rechts und links der mehrspurigen historischen «Allee». Im Bild rechts das Kongress- und Konzertzentrum «Harmonie», daneben im angebauten Kubus die Kunsthalle Vogelmann. Im Hintergrund rechts der Wartberg, links die beiden Schornsteine des Kraftwerks am Neckar.

Jürgen Schedler,
Matthias Lieb und
Wolf-Dieter Riexinger

Wandern mit der Stadtbahn Heilbronn Nord (Teil 1) Mit der S 42 nach Sinsheim

In der Reihe «Wandern mit reaktivierten Bahnen» wollen wir das Teilnetz «Stadtbahn Nord» der Heilbronner Stadtbahn betrachten. Die Stadtbahn Nord fährt ab Heilbronn Hauptbahnhof seit 2014 durch die Innenstadt von Heilbronn und weiter als S 41 nach Mosbach und als S 42 nach Sinsheim. Mit der modernen Stadtbahn werden nicht nur die Systemgrenzen von Straßenbahn und Eisenbahn überwunden, sondern auch die früheren Staatsgrenzen von Baden, Hessen und Württemberg, die einst einen entscheidenden Einfluss auf die Streckenführung der kleinstaatlichen Eisenbahnen hatten. Die hessischen Gemeinden Neckarsteinach und Hirschhorn neckarabwärts sowie die damalige hessische Exklave Wimpfen bestimmten die ersten Jahrzehnte des grenzüberschreitenden Eisenbahnbaus zwischen Baden und Württemberg im Bereich der heutigen Stadtbahn Nord. Nach einem Exkurs in die Eisenbahngeschichte werden wir die Strecke mit der S 42 nach Sinsheim befahren und eine Wanderung durch den Salinenpark von Bad Rappenau anbieten.

Als um 1845 die ersten Eisenbahnen zwischen Baden und Württemberg geplant wurden, kämpfte Heilbronn für eine Streckenführung Heidelberg – Sinsheim – Heilbronn – Stuttgart. Der Neckar war damals von Mannheim aus bis Heilbronn schiffbar und die Stadt wichtigster Handelsplatz für den Warenverkehr von und nach Württemberg. Zugleich war Heilbronn die bedeutendste Industriestadt in Württemberg, das «württembergische Liverpool». Diesen Status wollte man sich mit einer Eisenbahnverbindung erhalten. Doch die Entscheidung fiel zugunsten der 1853 eröffneten württembergischen Westbahn über Mühlacker – Bruchsal (vgl. Schwäbische Heimat 3/2009, Wandern mit der Stadtbahnlinie S 9 im westlichen Stromberg). Zum Ausgleich erhielt Heilbronn schon 1848 einen Eisenbahnanschluss von Stuttgart her, sodass ab 1850 eine durchgehende Verbindung Heilbronn – Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen zwischen dem Neckarhafen in Heilbronn und dem Bodensee bestand.

Heilbronn bemühte sich weiter um eine Verbindung nach Heidelberg/Mannheim. Doch die badischen Eisenbahninteressen standen dem entgegen: Die erste Bahnlinie von Heidelberg nach Mosbach und weiter nach Würzburg wurde nicht am Neckar entlang gebaut, wie es verkehrsgeografisch naheliegend gewesen wäre, sondern durchgehend auf badi-

Der Bahnhof Heilbronn-Sülmertor mit beschranktem Bahnübergang im Jahr 1957, vom Fußgängersteg aus. Es hält ein Dieseltriebwagen der Vorkriegsbauart VT 60 mit Steuerwagen VS 145. Links war die Endstation der Straßenbahn. Nach langem Für und Wider entschied sich der Heilbronner Gemeinderat hier für eine Unterführung der Stadtbahn. Im Hintergrund der Hafenmarktsturm und der Turm der Kilianskirche.

schem Gebiet ab Neckargemünd über das Elsenztal bis Meckesheim und von dort über Aglasterhausen und Obrigheim nach Neckarelz und Mosbach geführt. Im Oktober 1862 wurde dieser Abschnitt als badische Odenwaldbahn eröffnet. Doch seit 1945 fahren auf der Strecke keine Züge mehr – in den letzten Kriegstagen 1945 wurde die Neckarbrücke bei Neckarelz gesprengt und nicht wieder aufgebaut. Auf dem Abschnitt Aglasterhausen – Heidelberg fährt heute die S-Bahn Rhein-Neckar.

Durch die Festlegung der Streckenführung durch das Großherzogtum Baden war ein nördlicher Eisenbahnanschluss zwar nur noch 29 Kilometer von Heilbronn entfernt – doch das Schließen dieser Lücke sollte lange und schwierige Verhandlungen zwischen dem Großherzogtum Baden und dem Königreich Württemberg unter Berücksichtigung der Belange des Großherzogtums Hessen erfordern. Württemberg hatte schon 1858 grundsätzlich den Bahnbau von Heilbronn über Jagstfeld bis zur badischen Grenze Richtung Neckarelz per Gesetz beschlossen. Auch Baden beschloss im Juli 1862 den Bahnbau von Neckarelz Richtung Württemberg. Und so hätte die Lücke rasch geschlossen werden können – wenn nicht die Bürger der umliegenden Regionen andere Vorstellungen gehabt hätten und darüber hinaus plötzlich die badische Regierung in Kenntnis hessischer Pläne eine Bahnlinie von Hanau nach Eberbach befürchtete. Ein solcher Anschluss in Neckarelz hätte den Güterverkehr von den badischen Eisenbahnen im Rheintal über hessisch-württembergische Strecken ablenken können.

Das badische Sinsheim, das wie Heilbronn in den 1840er-Jahren mit einer badisch-württembergischen Verbindungsbahn nicht zum Zuge gekommen war, bemühte sich wieder um einen Bahnanschluss, auch das badische Rappenau mit seinem Salzvorkommen war an einer Eisenbahnverbindung interessiert, ebenso der hessische Nachbarort Wimpfen. Württemberg dagegen wollte nicht nur eine Anbindung Heilbronns in Richtung Heidelberg, sondern auch Richtung Würzburg. Mit einem Anschluss in

Natur genießen in den Bad Rappenauer Parkanlagen und Kräfte tanken im Sole- und Saunaparadies RappSoDie

Wohlbefinden für Körper, Geist und Seele
www.badrappenau.de
www.badrappenau-tourismus.de

Neckarelz hätten zwar beide Verbindungen realisiert werden können, da die badische Odenwaldbahn von Mosbach aus weiter nach Würzburg gebaut wurde – allerdings jeweils mit einem deutlichen Umweg.

Und so wurde von Baden der Vorschlag einer «Gabelbahn» ins Gespräch gebracht. Anstelle eines Anschlusses in Neckarelz sollte Württemberg eine Bahnlinie Richtung Osterburken bauen und Baden eine von Meckesheim über Sinsheim, Rappenau nach Jagstfeld. Dort sollten die Linien zusammentreffen und dann nach Heilbronn führen. Für Württemberg stellte die Strecke über Sinsheim eine Abkürzung der Linie nach Heidelberg dar, im Vergleich zu einem Anschluss in Neckarelz, ebenso war der Anschluss in Osterburken Richtung Würzburg kürzer als über Neckarelz. Und da Baden unter allen Umständen den Anschluss in Neckarelz verweigerte, willigte Württemberg ein. Die Staatsverträge der drei beteiligten Länder wurden im März 1864 unterschrieben. Die 11,2 Kilometer lange Strecke Heilbronn – Jagstfeld wurde am 11. September 1866 eröffnet, am 5. August 1869 das Reststück von dort nach Rappenau.

Nun war die Schienenlücke zwischen Jagstfeld und Neckarelz nur noch 18 Kilometer lang, doch der Lückenschluss sollte noch weitere 10 Jahre bis zur Eröffnung am 24. Mai 1879 benötigen. Damit war das Streckennetz der heutigen Stadtbahn Nord vollendet. 1907 kam noch die Untere Kochertalbahn nach Neuenstadt, ab 1913 nach Ohrnberg dazu, stillgelegt 1993. Nachdem der Bau der großen Eisenbahnlinien abgeschlossen war, begann kurz vor Anbruch des 20. Jahrhunderts der Bau der Heilbronner Straßenbahn in Meterspur. 1897 fuhren die ersten Straßenbahnlinien im Sechs-Minuten-Takt. In der Spitze gab es sechs Linien auf einem Streckennetz von 18 Kilometern. Liebevoll wurde die Straßenbahn im Volksmund «Spatzenschaukel» genannt.

War vor rund 100 Jahren der Stadtverkehr mit Straßenbahnen vollständig elektrisch und damit emissionsfrei und sauber, wurden in den Jahren nach dem 2. Weltkrieg viele Straßenbahnnetze stillgelegt und der Nahverkehr auf Diesel-Busbetrieb umgestellt. Die starken Kriegszerstörungen führten auch in Heilbronn zu einer Verkleinerung des Straßenbahnnetzes, nicht alle Strecken wurden wieder hergestellt. 1955 endete der Straßenbahnbetrieb. Bis 1960 waren noch Oberleitungsbusse im Einsatz, bis dann das Verkehrsnetz vollständig auf Dieselbusse umgestellt wurde. Doch in den letzten Jahren sind in vielen Regionen neue moderne Stadtbahnnetze entstanden – auch in der Region Heilbronn. So fahren die Züge der S 41 seit Dezember 2014 und die der S 42 seit Mai 2015.

Über Heilbronns Prachtstraße auf Fahrt mit der S 42, der Elsenztalbahn, nach Sinsheim

Die Fahrt mit der Stadtbahn vom Bahnhofsvorplatz (Willy-Brandt-Platz) über die Haltestellen «Neckar-Turm/Kurt-Schumacher-Platz» und weiter durch die Kaiserstraße mit der Haltestelle «Rathaus» haben wir bereits in Heft 3/2001 der Schwäbischen Heimat beschrieben (vgl. Schwäbische Heimat 3/2001, S. 313 ff. Wandern mit der Kraichgaubahn von

Stadtbahnzug S 41 kurz nach Verlassen des Bahnhofs Neckarsulm. Im Hintergrund Turm und Staffelgiebel des ehemaligen Deutschordensschlosses, heute Deutsches Zweirad- und NSU-Museum.

Von Sinsheim kommender Stadtbahnzug S 42 auf der Brücke (mit Fuß- und Radweg!) über den hochwasserführenden Neckar bei Bad Friedrichshall-Jagstfeld. Der Wendelinusturm von Jagstfeld ist gerade noch zu sehen.

Eppingen nach Heilbronn a.N.). Nun biegt an der «Allee» die neue Stadtstrecke mit den Linien 41 und 42 nach links ab, die Züge der Linie 4 fahren geradeaus nach Öhringen (vgl. Schwäbische Heimat 3/2006, S. 282 ff. Wandern mit der Hohenlohebahn von Heilbronn nach Öhringen). Direkt neben dem 2001 umgestalteten Kongress- und Konzertzentrum Harmonie, das mit der Kunsthalle Vogelmann eine moderne Erweiterung erhalten hat, befindet sich die Haltestelle «Harmonie». Die Allee veränderte immer wieder ihr Erscheinungsbild. Nun zeigt Heilbronns «Prachtstraße» Boulevard-Charakter mit einer Gleisführung nach Norden auf der östlichen und nach Süden auf der westlichen Straßenseite. Weiter geht die Fahrt um das Stadttheater herum in die nach Norden führende Paulinenstraße. Die Haltestellen Theater und Technisches Schulzentrum zeigen die gute Erschließung der Innenstadt. Die Stadtbahn unterfährt die DB-Strecke Heilbronn – Schwäbisch Hall und anschließend beim DB-Haltepunkt Sülmertor die Gleise der Strecke Richtung Neckarsulm.

Kurz nach der Unterquerung gelangt die Stadtbahn in die zum Heilbronner Salzbergwerk führende Salzstraße und in das Industriegebiet. Von links kommt ein Industriegleis vom Hauptbahnhof hinzu. Das veranlasst uns, kurz einen Blick in die Geschichte der Heilbronner Industriebahn und der Straßenbahn zu werfen. Seit 1890 führt die Industriebahn mit ihren Verzweigungen in das Industriegebiet. Damit hatte die Stadt das 1885 fertiggestellte Salzbergwerk angebunden, das aber bereits vier Jahre vorher den Anschluss beim Bahnhof Neckarsulm gewählt hatte. So entstand durch die Verbindung beider Strecken bis zur Erweiterung des Heilbronner Osthafens 1956 eine zweite durchgehende Bahnführung für den Güterverkehr westlich der Hauptbahn.

Ende des 19. Jahrhunderts wollte Heilbronn unbedingt die Industriebahn für den Personenverkehr mitbenutzen, um den Beschäftigten eine Fahrgelegenheit zu bieten. Nach langjährigem Ringen startete 1912 an der Gaswerkstraße eine Dampfstraßenbahn mit einem zweiten Haltepunkt Sülmertor, gegenüber dem Staatsbahnhaltepunkt gleichen Namens, und einem Haltepunkt Weipertstraße. Auch die moderne Stadtbahn hält hier wieder in der Nähe des heutigen Industrieplatzes. Die Strecke der Dampfstraßenbahn verlief auf der Salzstraße mit der Haltestelle Salzwerk und erreichte nach 2,29 km die Endstation in Neckargartach. Da der Betrieb unrentabel wurde, stellte man diesen 1924 ein.

Eine Strecke der elektrischen Straßenbahn, der «Spatzenschaukel», hatte fast dieselbe Führung wie die heutige: zunächst durch die Sülmerstraße, von 1937 an über die Allee durch die Paulinenstraße, aber mit Endstation vor dem Sülmertor, da eine von der Stadt gewünschte ebenerdige Querung der Staatsbahn von dieser immer abgelehnt wurde. Heute bilden vom Industrieplatz bis in die Austraße das nordwärts führende Stadtbahngleis und das Industriebahngleis auf einer Länge von etwa 300 m ein sogenanntes Vierschienengleis. Damit kann Güterverkehr und Stadtbahnbetrieb auf einem Gleiskörper bewerkstelligt werden. Nach der Halte-

stelle Industrieplatz ist ein kurzer Blick nach rechts auf den Heilbronner Hausberg, den Wartberg, möglich, ein Ausläufer des Keuperberglands. Eine weitere Zuführung der Industriebahn besteht am Haltepunkt Hans-Rießer-Straße. Die Gleise biegen nach rechts ab auf die DB-Strecke hin. Die Stadtbahngleise sind nun separat neben der DB-Strecke verlegt, mit einem Haltepunkt direkt an einem Einkaufszentrum. Kurz hinter der Karl-Wüst-Brücke verlassen wir die Stadtgrenze und befinden uns im Kreisgebiet auf Neckarsulmer Gemarkung. Ein Bedarfshalt ist in Neckarsulm-Süd entstanden.

Die Stadtbahn fährt immer noch auf eigenem Gleiskörper, unter der Autobahn hindurch, und mündet dann im Bahnhof Neckarsulm in das DB-Netz. Dort befindet sich auch die Stromwechselstelle, denn im Stadtgebiet fährt die Stadtbahn mit 750 Volt Gleichstrom, ab Bahnhof Neckarsulm auf den DB-Gleisen mit 15.000 Volt Wechselstrom. Wir erreichen Neckarsulm mit seinem historischen Bahnhofsgebäude. Rechts erkennen wir den Turm des ehemaligen Deutschordensschlosses mit dem berühmten Deutschen Zweirad- und NSU-Museum. Die historischen Gebäude mit moderner Ausstattung und einmaliger Präsentation der Geschichte des Zweirads sind gleichsam ein Symbol für die Geschichte der Stadt: Erstens für 300 Jahre Herrschaft des Deutschen Ritterordens (die typischen Farben schwarz und weiß sind heute noch im Stadtwappen und in der Stadtflagge zu finden), zweitens für bald 140 Jahre Kraftfahrzeugindustrie. Bis zur Industrialisierung hatte der Weinbau die Stadt geprägt. 1834 wurde hier der Weinbauverein und 1855 die wohl älteste Weinbaugenossenschaft Deutschlands gegründet. Zeugen sind heute noch die Große Kelter und der Schlosskeller. Wein wird an den Ausläufern des Keuperberglands im Osten der Stadt angebaut, z.B. am Scheuerberg, dessen Anhöhe bis zum Bauernkrieg eine Burg des Deutschordens zierte. Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs erlitt die Stadt starke Zerstörungen. Einige wenige Fachwerkbauten blieben erhalten und wurden restauriert. Sehenswert sind heute die auf einer Erhebung erbaute und weit sichtbare Stadtpfarrkirche St. Dionysius, das Alte Rathaus mit seiner Rokokofassade, Reste der ehemaligen Stadtmauer.

Zwei Männer namens Schmidt brachten der Stadt Weltruhm: Christian Schmidt und sein Sohn Karl. Christian verlegte zusammen mit Heinrich Stoll 1880 eine Strickmaschinenfabrik von der Donau an die verkehrsgünstige Lage von schiffbarem Neckar und neuer Bahnstrecke. Hier stellte man von 1886 an Fahrräder her und ging anschließend zur Motorradproduktion über. Aus der Firma entwickelten sich

Badische Bahnhöfe galten im Gegensatz zu württembergischen einst als opulent und luxuriös. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude im damals hessischen Bad Wimpfen, 1868 im neugotischen Stil erbaut, nahm bewusst auf die benachbarte mittelalterliche Stadt Bezug.

dann die bekannten NSU-Werke und von 1985 an die Audi AG. Christians Sohn Karl gründete 1910 in Heilbronn die Deutschen Ölfeuerungswerke, verlegte diese sieben Jahre später nach Neckarsulm und produzierte nun auch Kolben-Rohlinge für die Automobilindustrie – der «Kolbenschmidt», die heutige KSPG AG. Diese Unternehmen stellen rund 30.000 Arbeitsplätze in Neckarsulm. Mit den weiteren Haltepunkten «Mitte» am zentralen Zugang zum Audi Forum und «Nord» mit direktem Übergang zum Werk, insbesondere für die Mitarbeiter, wird Neckarsulm gut erschlossen.

Das Heilbronner Becken und sein «weißes Gold»:«Salzbahn»

Wir verlassen Neckarsulm, links begleiten uns noch die gigantischen Industriebauten von Audi, rechts liegen Bundesstraße 27, dahinter der Plattenwald, streckenweise ein schmaler Steilhang mit Weinbergen. Mit dem Förderturm des Salzbergwerks kündigt sich Bad Friedrichshall-Kochendorf an. Hier wird deutlich, dass wir das bedeutendste Salzgewinnungsgebiet Südwestdeutschlands bereisen. In seinem Buch «Württembergs Eisenbahnen» von 1880 schreibt der Naturforscher Oscar Fraas: *Die Bahn wird (…) zur reinen Salzbahn.* Das Heilbronner Becken ist berühmt für das «weiße Gold», das in rund 200 m Tiefe im Mittleren Muschelkalk liegende 20 bis 45 m mächtige Steinsalz. Schon aus vorgeschichtlicher Zeit ist in dieser Gegend Salzgewinnung aus natürlichen Salzquellen, später durch Aussolung bekannt. Aber erst mit Beginn des 19. Jahrhunderts kommt die bergmännische Gewinnung hinzu. Die Salzproduktion erlangt seither in dieser Region allergrößte wirtschaftliche Bedeutung und bestimmt die industrielle Entwicklung von Heilbronn, Kochendorf, Jagstfeld, Offenau, Wimpfen und Rappenau (Walter Carlé 1965). Eine Persönlichkeit darf in diesem Zusammenhang nicht uner-

wähnt bleiben: Friedrich von Alberti (1795 – 1878), Salineninspektor von 1818 bis 1822 in Friedrichshall, 1853 bis 1870 Leiter der Salinen Friedrichshall, Clemenshall in Offenau und des Friedrichshaller Bergwerks, gestorben und beerdigt in Heilbronn. Von Alberti prägte in einem 1834 erschienenen Buch den Begriff «Trias» für die Formation von Buntsandstein, Muschelkalk und Keuper – die Formation, die Landschaftsbild und Kultur hier bestimmt.

Kochendorf ist in erster Linie bekannt durch sein Salzbergwerk. Dass es aber auch drei Schlösser besitzt, ist weniger geläufig: das einstige Wasserschloss, heute Schloss Lehen, das Greckenschloss der Ortsherren Greck und das Schloss der Herren von Saint André. Vom Haltepunkt aus, fast gegenüber vom eindrucksvollen Förderturm des Salzbergwerks der Südwestdeutschen Salzwerke AG, sind es zwei Minuten zu Fuß zum Werkseingang. Heute ist Kochendorf nach der Einstellung des Salzabbaus hier ausschließlich ein Besucherbergwerk. Eine Besichtigung lohnt sich! Der Schacht «König Wilhelm II.» wurde 1899 in Betrieb genommen, der Förderkorb bringt uns in einer halben Minute in 180 m Tiefe. Beeindruckend sind die riesigen Kammern, die informative Präsentation, insbesondere der Kuppelsaal. In die Tiefe ausgelagerte Kunstschätze überdauerten erfreulicherweise den Zweiten Weltkrieg. Nie vergessen sollten wir, dass während des Kriegs Zwangsarbeiter und Häftlinge des Konzentrationslagers Kochendorf in den Schächten zur Rüstungsproduktion eingesetzt wurden. Über 450 Häftlinge sind hier und auf dem Todesmarsch nach Dachau im März 1945 grauenvoll ums Leben gekommen. Daran erinnert in einer der Salzhallen die neu eingerichtete «Gedenkstätte KZ-Kochendorf». Seit 1971 sind die beiden Salzbergwerke in Kochendorf und Heilbronn über die Südwestdeutschen Salzwerke AG verbunden, unterirdisch über Stollen seit 1984. Die riesigen Hohlräume werden heute mit Reststoffen wieder verfüllt.

Die Reise geht weiter. Wir fahren über den Kocher und queren den ehemaligen Salinenkanal. Zum ersten Mal wird der Blick in die Neckaraue und auf die Seite links des Flusses frei. Wir halten in Bad Friedrichshall Hauptbahnhof mit den ausgedehnten Gleisanlagen, die seine Bedeutung als Knotenpunkt belegen. Im Zweiten Weltkrieg wurde das alte Bahnhofsgebäude zerstört, der jetzige Bau stammt aus dem Jahr 1955. Mit der Einführung der Stadtbahn wurde der Knotenpunkt, seit Jahren in den Kursbüchern als «Bad Friedrichshall-Jagstfeld» bezeichnet, in «Bad Friedrichshall Hbf» umbenannt.

Die Geschichte der Salzgewinnung in Jagstfeld geht weiter zurück als jene in Kochendorf. Auf

Pracht der Frühgotik: Reich geschmücktes Portal am Südgiebel des Querschiffs von St. Peter in Wimpfen im Tal.

Anordnung von König Friedrich I. von Württemberg wurde 1812 auf dem heutigen Bahnhofsareal mit einer Bohrung unter Bergrat Ludwig Friedrich Bilfinger begonnen, die 1816 erstmals in Mitteleuropa ein unversehrtes Steinsalzlager erreichte. Nun konnte durch Einleiten von Süßwasser und Auflösen des Steinsalzes Sole hochgepumpt und durch Sieden reines Salz gewonnen werden. 1820 genehmigte der Nachfolger König Wilhelm I. den Bau der Saline und benannte sie nach seinem Vater «Friedrichshall». Der Kocher- oder Salinenkanal betrieb die Salinenpumpen, auf ihm flößte man das Brennholz für die Siedepfannen herbei. Der Versuch, auch bergmännisch das Salzlager zu erschließen, gelang unter erheblichen technischen Schwierigkeiten wegen des abzupumpenden Wassers erst 1859 unter der Leitung von Friedrich von Alberti. Somit kann Jagstfeld als «Wiege des deutschen Salzbergbaus» bezeichnet werden. Nach 36 Jahren Bergbau brach die Grube ein und lief voll Wasser. In der entstandenen Geländemulde bildete sich der «Schachtsee», heute noch zu sehen in geringer Entfernung nordöstlich vom Hauptbahnhof. Die Saline Friedrichshall war bis 1969 in Betrieb.

Ludwigs-Saline in Bad Rappenau, 1960. Blick auf nördliches Siedehaus mit Salzmagazin, davor Güterwagen. Im Innenhof gab es sechs Abstell- und Rangiergleise und drei Drehscheiben, die den regen Güterverkehr auf Schienen belegen.

In Bad Friedrichshall Hauptbahnhof teilen sich die Streckenäste: Links führt die von der badischen Staatsbahn erbaute «westliche Gabelbahn» mit einer Brücke über den Neckar und weiter über Bad Wimpfen nach Sinsheim, Elsenztalbahn genannt, obwohl die Elsenz erst in Steinsfurt erreicht wird. Der nördliche Streckenast der Stadtbahn Nord führt von Bad Friedrichshall Hbf über Offenau nach Mosbach-Neckarelz auf der Neckartalbahn. Die «östliche Gabelbahn», heute Frankenbahn genannt, war vor dem Zweiten Weltkrieg und danach (Elektrifizierung 1959 – 1975) bis 2001 eine wichtige Magistrale für Schnellzüge, Kurswagen, Interregios. Auf dieser fahren keine Stadtbahnen, hier kommen Nahverkehrszüge von Stuttgart aus zum Einsatz. An Gleis 3 fährt die S 41 nach Mosbach, auf Gleis 4 geht sie nach Heilbronn. Wir aber bleiben im Fahrzeug der S 42 in Richtung nach Sinsheim.

Wimpfen – Römerstadt und Kaiserpfalz,
freie Reichsstadt und gesundes Sole-Heilbad

Es geht nach Westen über die Neckarbrücke mit schönem Ausblick rechts nach Jagstfeld und dem Wendelinusturm, der noch von der alten katholischen Pfarrkirche erhalten ist. Doch zunächst ein Halt in Bad Wimpfen im Tal. Zur Römerzeit stand hier an einem Neckarübergang ein Kastell des Neckar-Odenwald-Limes. Die Talstadt ist nicht nur vom seit 1377 bestehenden Talmarkt her bekannt, sondern vom Ritterstift St. Peter. Kirche und Kloster des 1803 aufgehobenen Ritterstifts wurden 1948 den Benediktinern des Klosters Grüssau in Schlesien überlassen. 2006 musste die Benediktinerabtei aufgegeben werden. Seither ist es geistliche Bildungsstätte der Malteser. Die Stiftskirche gehört zu den bedeutendsten Kunstdenkmälern des Landes. Die Talstadt ging im 15. Jahrhundert in die jüngere Bergstadt auf. Leider ist der Blick auf das Kloster durch die Fabrikanlagen der Firma Solvay GmbH etwas verstellt. Diese Industrieanlagen gehen zurück auf die Saline Ludwigshalle, nachdem 1818 Steinsalz zur Solegewinnung erbohrt wurde. So wurde Wimpfen nach Offenau zweiter Salinenort im Heilbronner Raum. 1967 endete die Produktion von Siedesalz nach 148 Jahren! Doch die Solegewinnung zur Herstellung chemischer Produkte läuft mit Solvay auf historischem Boden weiter. Die erste Saline Wimpfens entstand schon 1763 oben auf dem Berg – daher Bergsaline oder Städtische Saline. Sie blieb aber nur 35 Jahre in Betrieb. Ihr folgte von 1798 bis 1826 die sogenannte Mössing'sche Saline beim Ausgang des von Hohenstadt herführenden Erbachtals. Neben der industriellen Verwendung dient heute der Solebrunnen Bade- und Kurzwecken. Keimzelle für das Sole-Heilbad wurde das 1840 begründete «Mathildenbad», benannt nach der hessischen Großherzogin. 1930 entstand das Kurmittelhaus und die Stadt erhielt den Titel «Bad». Die Kurstadt besitzt ein modernes Kur- und Rehabilitationszentrum und ein Sole-Hallenbad.

Der Stadtbahnzug nähert sich dem Bahnhof von Bad Wimpfen auf der 2014 neu erbauten Brücke aus Stahl und Beton. Das schmucke Bahnhofsgebäude, einziges im Land im neugotischen Stil (heute Restaurant) fällt auf. Die ehemalige Reichsstadt, die von 1803 bis 1952 zu Hessen gehörte, beeindruckt den Besucher mit ihrem geschlossenen mittelalterlichen Stadtbild, Resten der Kaiserpfalz wie Rotem und Blauem Turm, Pfalzkapelle und Palas. Eine Reiseunterbrechung mit kleinem Stadtrundgang ist Pflicht. Wir verlassen die Kurstadt. Entlang des bewaldeten Muschelkalk-Prallhangs fährt der Zug langsam bergan. Links stützt eine hohe Mauer den rutschgefährdeten Hang, rechts geht es steil hinunter zum Neckar. Durch die Lücken im Hangwald bietet sich ein Blick ins Tal, hinunter nach Offenau, auf die Aue und hinüber zur Zuckerfabrik. Lehrbuchhaft ist rechts des Flusses der flache Gleithang mit fruchtbaren Böden ausgebildet. Über einen sanften 90-Grad-Bogen geht es oberhalb des Freibads Hohenstadt zu. Neu sind die Haltepunkte «Bad

Wimpfen-Hohenstadt» und «Bad Rappenau Kurpark» auf der Hochfläche des Kraichgaus mit ausgedehnten Feldern auf fruchtbaren Lösslehmböden, Obstwiesen und Waldinseln.

Am neuen und architektonisch anspruchsvollen Haltepunkt Bad Rappenau Kurpark, inmitten der Parkanlagen, verlassen wir den Zug für unsere kleine Wanderung durch den Salinenpark. Da die Bahnstrecke tiefer als das ehemalige Salinenareal liegt, müssen wir erst die um einen Turm führende Wendeltreppe ersteigen oder können bequem einen Aufzug benutzen. Ein Stahlsteg führt uns übers Bahngleis und die Liegewiesen des 1935 eröffneten Solefreibads in den Park. Kurz ist von hier aus auch der Weg zum Bade- und Saunatempel «Rappsodie». Der Salinenpark wurde nach dem Ende der Saline 1973 und dem Erwerb des 24 ha großen Gebiets durch die Stadt wenige Jahre später angelegt und erhielt zur Landesgartenschau 2008 sein heutiges Aussehen. Sogleich fällt ein Gebäude auf, das mit Schiefer-Walmdach und Türmchen einem kleinen Schlösschen gleicht. Es ist die ehemalige Trafostation, die heute als Kurcafé zu einer Verschnaufpause einlädt. Wir erfreuen uns an dem einem barocken Schlossgarten gleichenden Areal mit symmetrisch angeordneten Blumenbeeten und Baumreihen. Diese Gartenordnung erinnert an das ursprünglich ebenfalls streng angelegte Gelände der Ludwigssaline: An der Ostseite an höchster Stelle mit Glockentürmchen auf dem First des Walmdachs steht der repräsentative Bau des ehemaligen Direktionsgebäudes, in dem von 1831 an der Entdecker des Rappenauer Salzlagers, Georg Christian Henrich Rosentritt, wohnte. 1822 gelang es ihm, Steinsalz in 177 m Tiefe zu erbohren. Gleich nach der Erbohrung nahm die Ludwigssaline die Produktion auf. Es entstand eine der modernsten Anlagen, die 1868 vom Bahnhof aus einen 1,2 km langen Anschluss erhielt. Zusammen mit der ähnlich gebauten «Schwestersaline» Dürrheim hatte das Großherzogtum Baden seine Salzproduktion gesichert. Der Kurbetrieb begann kurz nach Gründung der Saline. Das erste Solebad in Baden, das Sophienbad, wurde 1834 eröffnet. 1930 erhielt Rappenau den Titel «Bad». Flankiert zu beiden Seiten des ehemaligen Direktionsgebäudes stehen die gleichfalls stattlichen Bauten, das ehemalige Kassenhaus der Saline und das ehemalige Wohnhaus des «Salinenmechanikus». Diese Bauten stammen aus der Gründungszeit der Saline, sind unter Denkmalschutz und dienen heute als Therapiezentrum. Ihnen gegenüber sind, rechts und links der Achse, die ehemaligen Offiziantenhäuser, also Arbeiter- und Angestelltenwohnungen, angeordnet. Geplant hat die Gesamtanlage Friedrich Arnold, Neffe und Schüler des berühmten Karlsruher Baumeisters Friedrich Weinbrenner. Alle anderen Baulichkeiten, wie Siedehäuser, Kamine, Salzmagazin, Solebehälter, Werkstätten, Bahngleise, Laderampen, sind demontiert und verschwunden.

Wir wenden uns nun dem südlich anschließenden Tälchen zwischen Schwärzberg und Einsiedelwald zu und kommen an ein zur Landesgartenschau gebautes Gradierwerk, das den Kurgästen zum Inhalieren salzhaltiger Luft dient. Es erinnert an die historische Art der Salzgewinnung. Folgen wir dem Tälchen in Richtung Bad Wimpfen, erreichen wir das Herz der Saline, die Bohrlöcher mit dem eigenwilligen fast 19 m hohen Bohrturm. Er konnte auf Schienen über die einzelnen Bohrhäuser gefahren werden. Wenige Meter abwärts ist ein historisches Tretrad erhalten und restauriert. Zu bedenken ist, dass damals noch von Hand geschlagen und gebohrt werden musste. Zum Heben und Senken des Bohrgestänges dienten sechs Treträder, deren Bedienung harte körperliche Arbeit bedeutete, bis sie 1905 vom Bohrturm abgelöst wurden. Hergerichtet ist noch das Bohrhausmagazin, in dem der Heimat- und Geschichtsverein die alten Gerätschaften zeigt, weitere Exponate zur Salzgewinnung sind im städtischen Museum im Fränkischen Hof zu besichtigen. Heute kommt die Sohle aus den Bohrlöchern 2 und 9, eine neue Bohrung 12 wurde 1986 bis in 219 m Tiefe niedergebracht.

Nach Erkundung dieser Industriedenkmale nehmen wir die Salinenstraße, biegen kurz nach der «Rappsodie» rechts in den Piaweg, der uns zum Kurpark führt. Beim Kurhaus gelangen wir durch die «Grünspange», welche die grünen Lungen der Kurstadt verbindet, ins Zentrum, zum Kirchplatz mit

Als technikgeschichtliche Rarität geschützt: der Bohrturm von 1905 und Pumpenhäuschen, die von dem auf Schienen zu bewegenden Turm überfahren werden konnten.

der evangelischen Kirche und dem modernen Rathaus. Abschließend besuchen wir den Schlosspark mit dem Wasserschloss, das 1601 anstelle einer alten Wasserburg durch Eberhard von Gemmingen erbaut wurde. Zu beachten ist das Spätrenaissance-Portal am Treppenturm. Am Bahnhof Bad Rappenau endet unsere Wanderung. Die hinter Bad Rappenau liegenden Bahnhöfe Richtung Sinsheim werden nur zweistündlich mit der Stadtbahn bedient.

Etwa zwei Kilometer hinter Grombach verlassen wir den Landkreis Heilbronn und gelangen in den Rhein-Neckar-Kreis. Dem Insenbach entlang geht es durch den Wald. Sogleich erreichen wir das Tal der Elsenz, die zur Linken von Eppingen her fließt, begleitet von der neuen S-Bahnlinie S 5, welche die Kraichgaubahn von Eppingen aus mit Sinsheim verbindet. Beide Strecken finden im Bahnhof Steinsfurt zusammen. Bereits hier kann in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar umgestiegen werden. Das zu Sinsheim gehörende Dorf war wegen der guten Böden im Kraichgau schon früh besiedelt, was steinzeitliche Funde belegen. Die Römer hinterließen eine Jupitergigantensäule, die größte in Südwestdeutschland gefundene. Bei einem Rundgang fallen uns schmucke Fachwerkbauten auf, wie die «Kaserne» oder das «Lerchennest», auch die Alte Evangelische Kirche und die Synagoge. Wir nähern uns den ausgedehnten Gewerbegebieten, die nahtlos von Steinsfurt nach Sinsheim reichen, und bemerken sofort an den spektakulär platzierten Flugzeugen das Auto- und Technik-Museum Sinsheim, das 1981 der Öffentlichkeit übergeben wurde und einen eigenen Haltepunkt hat. Dieses Museum, die Messe, die 2009 eröffnete und über 30.000 Plätze bietende Wirsol-Rhein-Neckar-Arena, Heimstätte des Fußball-Bundesligisten TSG 1899 Hoffenheim, Thermen und Badewelt mit der größten Sauna der Welt, Anschlüsse an die Autobahn A 6 und an zwei S-Bahn-Netze machten aus dem «heiteren Landstädtchen» eine moderne Große Kreisstadt. Auch die historische Substanz lässt sich sehen: Fachwerkbauten wie das Alte Rathaus, der ehemalige Gasthof «Zum schwarzen Bären», das Haus Stammer, Stift Sinsheim, Gebäude aus der Zeit als badisches Amtsstädtchen. Zu empfehlen ist der Besuch im «Stadt- und Freiheitsmuseum» zur Geschichte der badischen Revolution 1849. In der Ferne links macht sich der markante kegelstumpfförmige Steinsberg bemerkbar, mit 333 m ü. NN die höchste Erhebung im nördlichen Kraichgau, der Rest eines vor etwa 55 Millionen Jahren aktiven, längst erloschenen Vulkans. Die ehemalige Stauferburg Steinsberg ist ein Wahrzeichen von Sinsheim. So haben wir nach 65 Minuten reiner Fahrzeit vom Hauptbahnhof Heilbronn aus den modernen Bahnhof Sinsheim und damit die Endstation der S 42 erreicht, mit RE-, RB- und S-Bahn-Anschlüssen nach Eppingen, Heidelberg und Mannheim.

LITERATUR

Alberti, Friedrich von: Beitrag zu einer Monographie des bunten Sandsteins, Muschelkalks und Keupers, und die Verbindung dieser Gebilde zu einer Formation, Stuttgart u. Tübingen 1834.

Carlé, Walter: Salz und Sole im unteren Neckarland, Schwäbische Heimat 2/1965, S. 88-98.

Fraas, Oscar: Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn, Stuttgart 1880.

Hansch, Wolfgang und Theo Simon (Hrsg.): Das Steinsalz aus dem Mittleren Muschelkalk Südwestdeutschlands, Städtische Museen Heilbronn, museo 20/2003.

Konnerth, Michael: Die Rappenauer Saline und ihre Geschichte, Bad Rappenau 1990.

Petzold, Rudolf: Bad Rappenau und die Eisenbahn, Bad Rappenauer Heimatbote 2014, S. 47–55.

Riexinger, Hans: Geschichte der Salzgewinnung in Bad Friedrichshall, Blätter des Schwäbischen Albvereins, 1/2012.

Riexinger, Hans und Wolf-Dieter Riexinger: Bad Friedrichshall – Salzstadt an Neckar, Kocher und Jagst, Blätter des Schwäbischen Albvereins, 1/2012.

Rösch, Roland: Die Heilbronner Industriebahn im Kleinäulein und im Hafen (= Kleine Schriftenreihe des Archivs der Stadt Heilbronn 53), Heilbronn 2007.

Schedler, Jürgen und Manfred Steinmetz: Neue Züge auf alten Gleisen – Wandern mit reaktivierten Bahnen, Heidelberg u.a. 2012.

Simon, Theo: Salz und Salzgewinnung im nördlichen Baden-Württemberg, Sigmaringen 1995.