780 I Frankenbahn Würzburg – Lauda – Heilbronn (– Stuttgart)

Die Region Franken ist nicht eindeutig definiert. Neben den bayerischen Regierungsbezirken Unterfranken (Würzburg), Mittelfranken (Nürnberg) und Oberfranken (Bayreuth) gehören auch Gebiete im nordwestlichen Baden-Württemberg, im östlichen Hessen und im südlichen Thüringen zum Frankenland. So trägt die Frankenbahn ihren Namen zu Recht, denn die Strecke führt zunächst durch das bayerische Unterfranken, dann durch das badische Tauberfranken und selbst der nordwürttembergische Landkreis Heilbronn zählt teilweise noch zu Franken.

Die Frankenbahn wurde um die Mitte des 19. Jahrhunderts in mehreren Teilabschnitten erbaut. Der früheste Abschnitt, die damalige württembergische Nordbahn, verband schon 1850 Heilbronn mit Stuttgart sowie über die Ost- und Südbahn mit Friedrichshafen am Bodensee. 1866 stellte das Großherzogtum Baden die badische Odenwaldbahn von Heidelberg über Eberbach, Osterburken und Lauda nach Würzburg fertig. Das noch fehlende Verbindungsstück zwischen Heilbronn und Osterburken wurde schließlich 1869 eröffnet.

Die Frankenbahn ist seit 1975 durchgehend elektrifiziert und zweigleisig, bis auf ein eingleisiges Nadelöhr zwischen Möckmühl und Züttlingen. Bis Anfang der 1990er Jahre verkehrten auf der Frankenbahn Fernzüge, da die Strecke die kürzeste Verbindung von Stuttgart nach Norddeutschland ist. Durch den kurvenreichen Verlauf entlang der Flüsse, unter anderem Jagst, Neckar und Enz, sind jedoch keine hohen Fahrgeschwindigkeiten möglich, wodurch die Frankenbahn mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Mannheim - Stuttgart im Jahre 1991 an Bedeutung verlor. So fahren auf der Frankenbahn nur noch RE-Züge der DB als Zubringer zu den ICE-Knoten Stuttgart und Würzburg sowie auf einzelnen Abschnitten RB-Züge und Stadtbahnen. 2019 geht der durchgehende Zugbetrieb zwischen Würzburg und Stuttgart auf das britische Unternehmen Go Ahead über.

Abschnitt Würzburg – Lauda

Zwischen Würzburg und Lauda überquert die Frankenbahn das Hügelland zwischen dem Main- und dem Taubertal. Die Hochfläche ist überwiegend landwirtschaftlich geprägt, aber es gibt auch Industrien, wie zum Beispiel die Erzeugung erneuerbarer Energien bei Moos und die Natursteinwerke um Kirchheim (Unterfranken). Zunächst steigt die Strecke relativ stark an, um dann ab Geroldshausen allmählich entlang des Wittgbaches und des Grünbachs (und anderer Bäche) wieder in das Tal der Tauber abzufallen. Die Landesgrenze zwischen Bayern und Baden-Württemberg liegt zwischen Kirchheim (Unterfranken) und dem Haltepunkt Gaubüttelbrunn.

Die Verbindung Würzburg – Lauda wird von RE-Zügen nach Stuttgart und von Regionalbahnen der Westfrankenbahn nach Bad Mergentheim und Crailsheim (siehe KBS 782 Taubertalbahn) bedient (beide im Zwei-Stunden-Takt mit gelegentlichen stündlichen Verdichtungen).

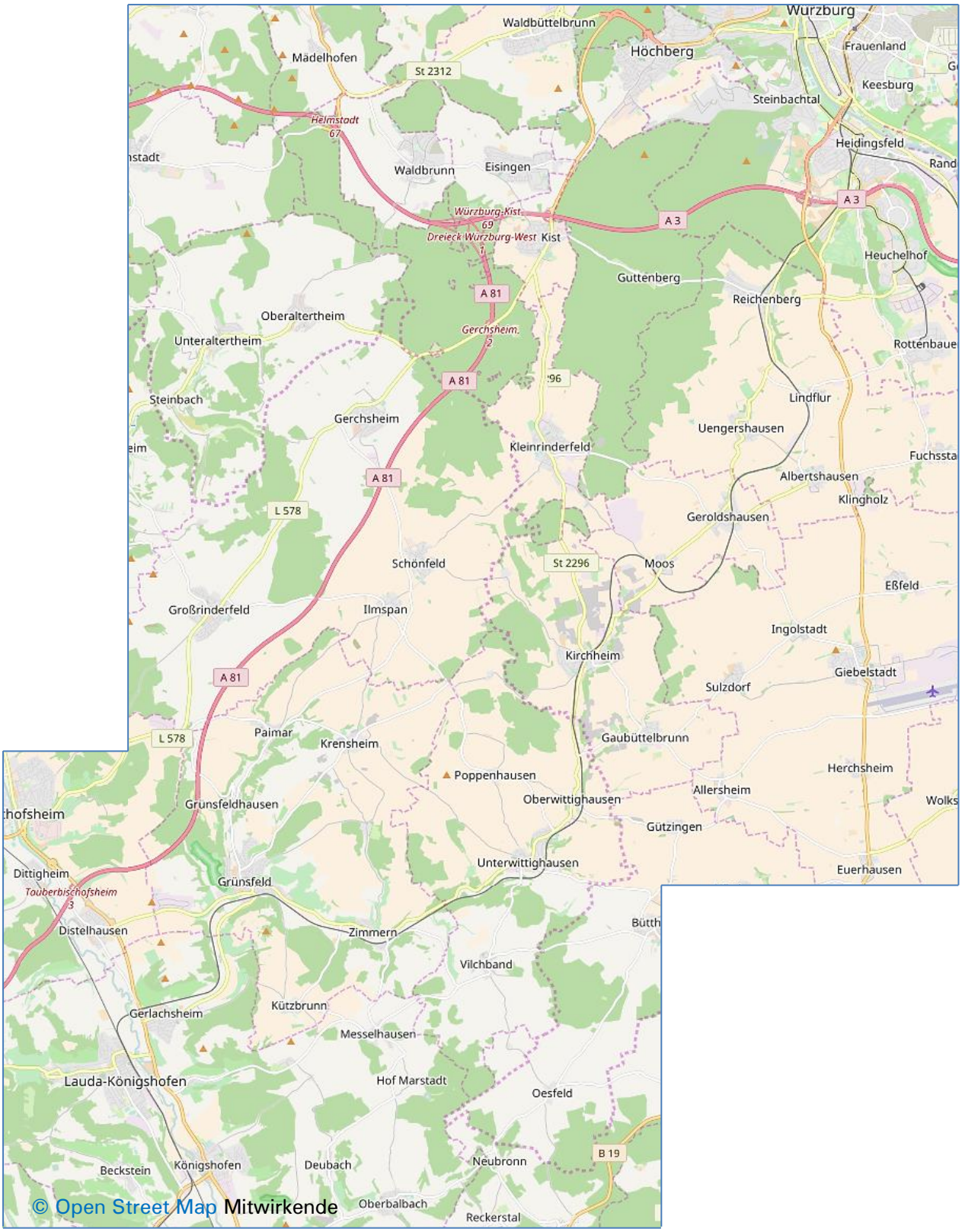
0 Würzburg Hbf

Die Züge der Frankenbahn verlassen den Würzburger Hauptbahnhof zunächst auf der Strecke nach Ansbach – Treuchtlingen (KBS 920) in östlicher Richtung. Nach etwa 500 m zweigen die Gleise in Richtung Schweinfurt – Bamberg bzw. Nürnberg ab und die Bahnlinie wendet sich nach Süden.

3 Würzburg Süd

Die Strecke führt durch Wohn- und Gewerbegebiete von Würzburg parallel zur B19. Durch die Häuserzeilen kann man rechts immer wieder kurz die Festung Marienberg und das Käppele sehen. Einen letzten Blick auf die Festung hat man rechts nach dem Überqueren der Mainbrücke.

Beim stillgelegten Bahnhof Heidingsfeld West trennen sich die Frankenbahn und die Strecke nach Treuchtlingen. Links liegt das erste von mehreren Natursteinwerken, die uns unterwegs noch öfter begegnen werden. Kurz danach unterquert die Bahn die hohe Brücke der A 3 und wenig später die der B 19. Es geht nun durch ein relativ enges, bewaldetes Tal aufwärts, bis sich nach Reichenberg das Tal wieder weitet.



Brücke der B19 zwischen Heidingsfeld und Reichenberg

10 **Reichenberg (Unterfranken)**

Links ist Markt Reichenberg zu sehen. Der Ort hat ein Schloss aus dem 13. Jahrhundert. Die ursprüngliche Anlage wurde im Bauernkrieg 1525 weitgehend zerstört, der Wiederaufbau erfolgte im 17. und 18. Jahrhundert im Renaissance-Stil. Das Schloss ist in Privatbesitz.

Der nächste Ort, Lindflur, wird ohne Halt umfahren.

16 **Geroldshausen**

Bei Geroldshausen ist bereits der Scheitelpunkt des Abschnitts Würzburg – Lauda erreicht. Der Ortsteil Moos wird in einer weiten Schleife umfahren. Am Ortsende liegen rechts die riesigen Solarparks Moos 1 und 2 mit etwa 160 000 Modulen auf 70 ha Fläche, überragt von mehreren Windkraftanlagen. Die Solarparks produzieren Strom für ungefähr 4200 Haushalte.

22 Kirchheim (Unterfranken)

Kirchheim nennt sich selbst „Zentrum der deutschen Natursteinindustrie“. Auch hier spielte die Eröffnung der Bahnlinie in den 1860er-Jahren eine wichtige Rolle, da der in den örtlichen Kalksteinbrüchen gewonnene und von mehreren Natursteinwerken verarbeitete Stein leichter abtransportiert werden konnte. So sind zum Beispiel die Museumsinsel und das Olympiastadion in Berlin, aber auch viele Gebäude in der Region aus Kirchheimer Kalkstein.

26 Gaubüttelbronn

Der Haltepunkt Gaubüttelbronn liegt bereits in Baden-Württemberg, der Ort selbst dagegen etwa 2 km östlich in Bayern. Direkt an der Station gibt es ein weiteres Steinwerk.

Natursteinwerk bei Gaubüttelbronn

RE der Frankenbahn bei Gaubüttelbronn

28 **Wittighausen**

Beim nächsten Ort namens Oberwittighausen steht rechts auf einem Hügel die oktogonale Sankt-Sigismund-Kapelle aus dem späten 12. Jahrhundert, gut erkennbar an ihrer Turmspitze. Ebenfalls rechts steht das imposante alte Lagerhaus Wittighausen, das in voller Schönheit nur vom Oberdeck eines Doppelstockwagens zu würdigen ist. Die barocke Kirche in Unterwittighausen stammt von 1739 und wurde nach Plänen von Balthasar Neumann, dem Würzburger Hofarchitekten, gebaut.

Nach dem Bahnhof Wittighausen folgt der einzige Tunnel (137 m) dieses Streckenabschnitts. Er soll 2019 saniert und erweitert werden.

Zwischen Unterwittighausen und Zimmern führt die Strecke für ein paar Kilometer durch eine bewaldete Talenge.

Oben: St.-Sigismund-Kapelle
Links: Lagerhaus Wittighausen

33 **Zimmern** ist ein Ortsteil von Grünsfeld.

36 **Grünsfeld**

Der historische Stadtkern von Grünsfeld liegt etwas erhöht auf einem Bergrücken oberhalb von Wittigbach und Grünbach, die hier zusammenfließen. Sehenswert sind insbesondere das Rathaus von 1579 mit seinem aufwändigen Zierfachwerk und die Kirche St. Peter und Paul mit spätgotischem Chor (14. Jahrhundert) und barockem Langhaus (17. Jahrhundert). Etwas weiter bergauf in der Schlossstraße stehen noch das Amtshaus, ein Fachwerkbau aus dem 17. Jahrhundert (heute Heimatmuseum), sowie das schlossartige Zehntgebäude von 1482 (1631 umgebaut).

Amtshaus

Zehntgebäude

Wer einen kleinen Spaziergang nicht scheut, kann sich in Grünsfeldhausen die Sankt-Achatius-Kapelle, ein echtes Kleinod, anschauen. Die zeitliche und architektonische Verwandtschaft mit der St. Sigismund-Kapelle in Oberwittighausen ist unverkennbar. Die Kapelle (Bauzeit 1180 – 1210) besteht aus zwei oktogonalen Baukörpern und einem schlanken, ebenfalls oktogonalen Turm. Der Grünbach schwemmte im Lauf der Jahrhunderte Erdreich an, so dass der untere Teil der Kapelle im Boden versank. Erst 1905 wurde die Kapelle wieder ausgegraben. So steht sie heute in einer 4 m tiefen Senke.

Zur Kapelle gehen Sie in Grünsfeld die Hauptstraße geradeaus weiter. Die Entfernung vom Grünsfelder Rathaus zur Sankt-Achatius-Kapelle beträgt etwa 2 km. Alternativ können Sie ab Grünsfeld Bahnhof oder Grünsfeld Schule die Buslinie 940 benutzen, die aber nur selten verkehrt.

41 **Gerlachsheim**

Gerlachsheim ist ein Ortsteil von Lauda-Königshofen. Kurz vor der Einfahrt in den Haltepunkt Gerlachsheim sieht man links die Türme der barocken Klosterkirche Heilig Kreuz. Wenn Sie das ehemalige Prämonstratenserinnenkloster näher erkunden möchten, gehen Sie vom Bahnhof aus etwa 500 m entlang der Bahnlinie zurück und über die barocke Brücke mit vier Heiligenfiguren über den Grünbach. Nach der Brücke biegen Sie links ab und gelangen so zur Klosteranlage. Die gegenwärtigen Bauten stammen aus den Jahren 1721 bis 1730. Das Kloster wurde 1802 säkularisiert und beherbergt heute ein Alters- und Pflegeheim. Der Klosterpark ist öffentlich zugänglich.

Die Frankenbahn erreicht nun das Taubertal, überquert den Fluss und biegt in einer langgestreckten Linkskurve nach Lauda ein. Von rechts fädelt sich die Taubertalbahn (KBS 782) von Wertheim – Tauberbischofsheim ein.

Die Altstadt von Lauda liegt gleich rechts, zu erkennen an dem markanten Turm der St. Jakobus-Kirche. Achten Sie auch auf die Denkmal-Dampflok rechts. Näheres siehe unten.

Gerlachsheim – barocke Brücke

43 **Lauda**

Heilig-Kreuz-Kirche in Gerlachsheim

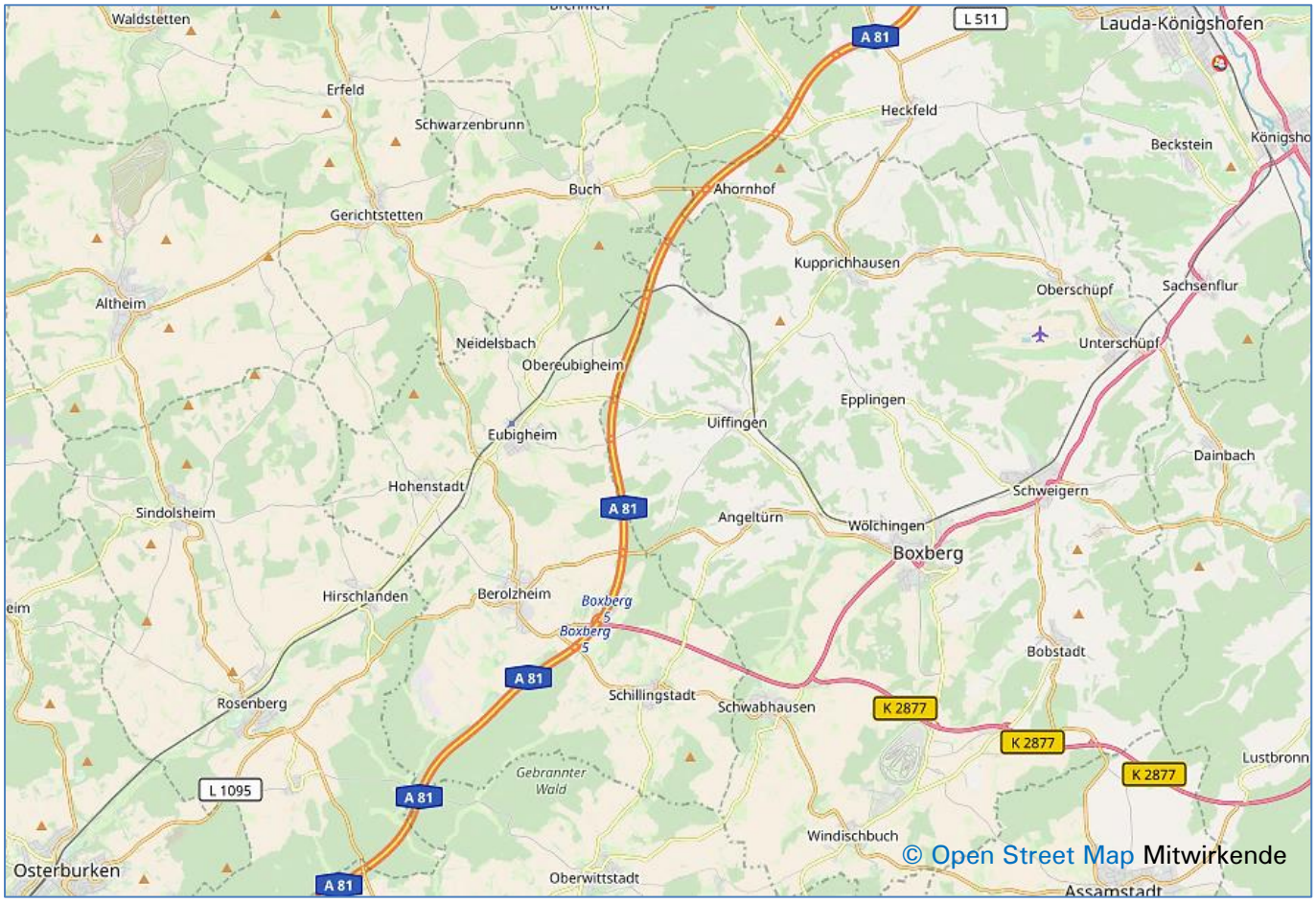
Beschrankter Bahnübergang der B290 bei Gerlachsheim im Taubertal. Im Hintergrund intensiver Weinbau auf dem Herrenberg. Der Güterzug auf der Frankenbahn transportiert vermutlich Produkte aus Neckarsulm in seefester Exportverpackung zu einem Nordseehafen.

Abschnitt Lauda – Osterburken

Die Frankenbahn verläuft nur kurz im „lieblichen“ (Eigenwerbung) Taubertal, das einerseits bekannt ist für seinen (badischen) Frankenwein, andererseits als ein beliebtes Ziel für Fahrradtouristen. Ab Königshofen steigt die Strecke durch das Tal der Umpfer an, um dann bei Ahorn den Höhepunkt dieses Streckenabschnittes zu überwinden. Sodann geht es kontinuierlich leicht bergab, entlang der Kirnau bis Osterburken und anschließend entlang der Seckach, bis dann schließlich bei Möckmühl das Jagsttal erreicht ist.

Die Strecke (Würzburg –) Lauda – Osterburken (- Heilbronn – Stuttgart) wird ohne Zwischenhalt von Regionalexpress-Zügen im Zwei-Stunden-Takt mit gelegentlichen stündlichen Verdichtungen bedient. Zwischen Lauda und Osterburken wurde die Zahl der Bahnhöfe stark ausgedünnt und es verkehren nur noch am Morgen und am Abend einzelne Regionalbahnen mit Halt an allen Stationen.

Empfohlener Sitzplatz im Zug: in Fahrtrichtung links.



43 **Lauda** (ca. 14 500 Ew.)

Lauda und Königshofen bilden eine Doppelstadt. Hier kreuzen sich die Frankenbahn und die Taubertalbahn (KBS 782) von Wertheim und Tauberbischofsheim über Lauda nach Bad Mergentheim und Crailsheim. Aus heutiger Sicht wirken die Bahnhofsgebäude und das Bahnhofsgelände etwas überdimensioniert, denn nur noch vier Gleise werden tatsächlich für Personenzüge genutzt. Lauda hat aber eine glorreiche Eisenbahn-Vergangenheit. Zur Dampflokzeit war Lauda mit seinem Bahnbetriebswerk ein wichtiger Bahnknotenpunkt auf den Strecken von Berlin und Hamburg nach Stuttgart. Zur Erinnerung steht seit 1978 kurz vor dem Bahnhof von Lauda rechts in einem kleinen Park als Denkmal eine 1942 in Wien gebaute Dampflok der Baureihe 52. Seit 2004 ist die Lok zum Schutz überdacht.

Lauda hat eine historische Altstadt, die allerdings vom Bahnhof knapp 1 km entfernt ist. Gehen Sie einfach die Bahnhofstraße bis zur ersten Ampelkreuzung hinunter und dann links. Neben einigen Fachwerkhäusern und Bürgerhäusern ist die Stadtkirche St. Jakobus erwähnenswert. Die ursprüngliche gotische Kirche aus dem 14. Jahrhundert wurde 1608 auf Anordnung des Würzburger Fürstbischofs Julius Echter von Mespelbrunn bis auf den Chor abgerissen und im Barockstil neu aufgebaut. Daneben steht als Rest der früheren Stadtmauer noch der Pulverturm.

Oben: Dampflok-Denkmal
Mitte: Bahnhof Lauda
Unten: St. Jakobus

46 Königshofen

Schon drei Kilometer nach Lauda verlässt die Frankenbahn das Taubertal wieder, um durch das Tal der Umpfer die notwendige Höhe zum Übergang in das Jagsttal und sein Einzugsgebiet zu gewinnen. Dabei verläuft die Strecke durchgehend am nordwestlichen Rand des Tales. Zwischen Lauda und Osterburken findet so gut wie kein Nahverkehr mit der Bahn mehr statt und die meisten Bahnhöfe sind stillgelegt. Bis Unterschüpf gibt es noch Weinberge, danach bestimmen Felder und Wälder das Landschaftsbild. Abgesehen von Sachsenflur, das noch zu Lauda gehört, sind alle Orte im Umpfertal Stadtteile von Boxberg.

Von den Gebäuden in Sachsenflur (links der Strecke) ragt das Fachwerk des ehemaligen Schlösschens (1583) und der Turm der Evangelischen Kirche (1785) hervor.

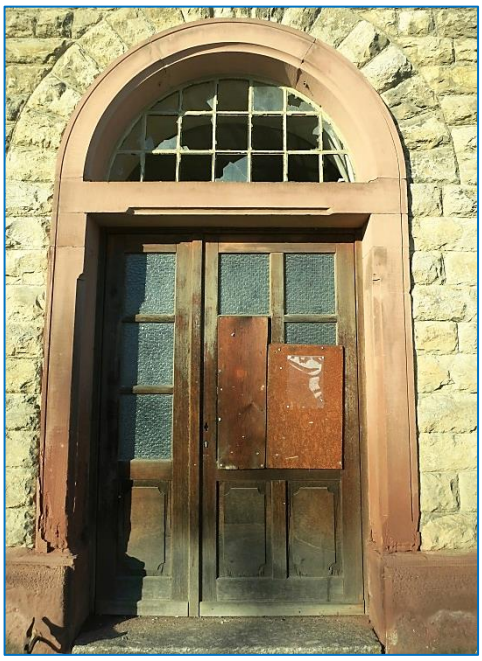
In Unterschüpf (rechts der Strecke) gibt es ein Wasserschloss aus dem 17. Jahrhundert und eine Winkelkirche aus dem 13. Jahrhundert, deren Turm man vom Zug aus sehen kann. Man fährt am stillgelegten Bahnhof vorbei.

In Schweigern (links der Strecke) liegen mehrere Industriebetriebe an der Strecke, die hier schon etwas Höhe gegenüber dem Talgrund gewonnen hat.

55 **Boxberg-Wölchingen**

In der Nähe des Bahnhofs Boxberg-Wölchingen sieht man auf der anderen Talseite den Hauptort Boxberg. Der Bahnhof selbst ist in einem beklagenswerten Zustand. Der Zug fährt jetzt durch einen Einschnitt, man erkennt jedoch links die Turmspitze des „Doms des badischen Frankenlandes“, einer spätromanischen Basilika aus dem 13. Jahrhundert.

Frankendom in Wölchingen



Bahnhof Boxberg

Uiffingen (links der Strecke) ist der letzte Ort im Umpfertal, den man von der Frankenbahn aus sieht. Er liegt im Tal deutlich unterhalb der Bahntrasse.

Nach weiteren 3,5 km ist bei der Unterquerung der A 81 mit etwa 360 m Meereshöhe der Scheitelpunkt der Gesamtstrecke erreicht. Hier liegt die Wasserscheide zwischen Main und Neckar. Ein kurzes Stück fährt der Zug durch den Ahornwald und passiert dabei den Eubigheimer Tunnel (272 m). Nach dem Wald liegt links der kleine Ort Obereubigheim.

Das Hügelland, durch das wir jetzt fahren, ist das „ Bauland“, auch „Heimat des Grünkerns“ genannt. Als Grünkern bezeichnet man halbreif geernteten Dinkel, der auf einer Darre bei 120° bis 150° C getrocknet wird. Der „Fränkische Grünkern“ ist sogar eine geschützte Ursprungsbezeichnung für Grünkern aus dem Bauland. Eine Spottbezeichnung für das Bauland ist „Badisch Sibirien“, da die Durchschnittstemperatur hier deutlich unter der der Oberrheinischen Tiefebene liegt. In Zeiten des Klimawandels könnte dies ein großer Vorteil sein!

Oben: Uiffingen
Mitte: Schild im Bahnhof Osterburken
Unten: Eubigheim – Schloss und Kirche St. Maria Himmelfahrt

66 **Eubigheim**

Eubigheim ist ein Ortsteil der Gemeinde Ahorn. Von hier aus begleitet uns der Eubigheimer Bach, der später bei Rosenberg in die Kirnau mündet. Die Strecke verläuft bis Osterburken relativ gerade, so dass die Frankenbahn hier ihre Höchstgeschwindigkeit zwischen Würzburg und Heilbronn erreicht: ganze 120 km/h! Rechts liegen die Orte Hohenstadt und Hirschlanden. Auch in Hirschlanden steht der stillgelegte Bahnhof noch.

RE der Frankenbahn bei Hirschlanden

73 **Rosenberg**

76 **Osterburken** (ca. 6 500 Ew.)

Schon zur Römerzeit gab es am obergermanischen Limes (UNESCO-Weltkulturerbe) einen Stützpunkt an dem Ort, der heute Osterburken heißt. Ruinen eines römischen Kastells stehen noch, und das Römermuseum, welches um das Kastellbad herum gebaut wurde, informiert detailliert über die Lebensverhältnisse am Limes. Oberhalb des Friedhofs, am Ende der Kastellstraße, hat das Römermuseum einen Wachturm des Limes rekonstruiert, genau an der Stelle, wo früher der römische Schutzwall verlief.

Hirschlanden – stillgelegter Bahnhof

Rosenberg

Zum Römermuseum gehen Sie am nordöstlichen Ende des Bahnsteiges durch die Unterführung und überqueren die Kirnau. Geradeaus gelangen Sie zur Hauptstraße, der Turmstraße. Links liegt die Sankt-Kilians-Kirche mit dem freistehenden Kirchturm einer Vorgängerkirche und dem Neubau von 1974 aus Sichtbeton mit Reliefs von Emil Wachter aus Karlsruhe. Rechts kommen Sie zum Anfang der Römerstraße und nach wenigen Schritten zum Römermuseum. Etwa 300 Meter weiter, am Ende der Römerstraße links, liegt der Kastellpark mit den Grundmauern des Römerkastells. Das Archaeoskop, eine gerüstartige Konstruktion, welche einen räumlichen Eindruck verschaffen soll, ist auch vom Zug aus links zu sehen.

Sollten Sie den Limesturm besichtigen wollen, vergessen Sie nicht, sich im Römermuseum einen Chip zur Besteigung des Turms geben zu lassen. Der etwa 1,5 km lange Aufstieg über die Kastellstraße ist ziemlich steil.

Vor der Einfahrt des Zuges in den Bahnhof von Osterburken steht links die oktogonale Kilianskapelle von 1748 auf einer kleinen Insel zwischen zwei Armen der Kirnau. Ein Mini-Park verbindet die Kapelle mit der Alten Kirnaubrücke.

Oben: Limesturm

Links: Sankt-Kilians-Kirche

Abschnitt Osterburken – Heilbronn

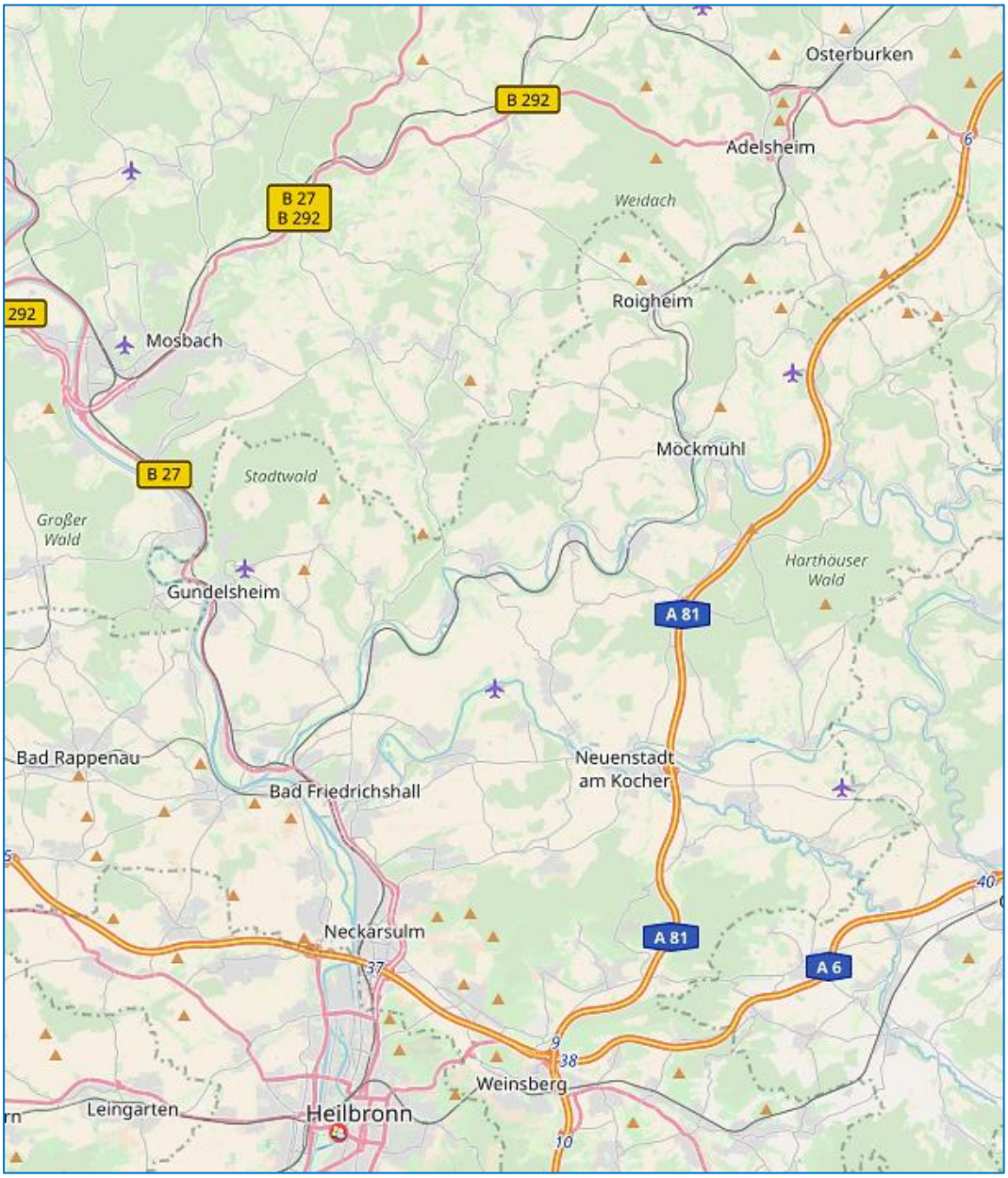
Von Osterburken aus verläuft die Frankenbahn in den Tälern von Seckach, Jagst und Neckar. Vor allem im Jagsttal folgt die Frankenbahn den vielen Kurven des Flusslaufs, so dass auf manchen Abschnitten die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt ist. Die Strecke zwischen Möckmühl und Züttlingen ist eingleisig und damit ein betrieblicher Engpass, dessen Beseitigung bisher an der Finanzierung gescheitert ist.

Bis Bad Friedrichshall ist die Gegend eher ländlich. Das Neckartal zwischen Bad Friedrichshall Hbf und Heilbronn ist dagegen stark industrialisiert.

Ab Osterburken gibt es neben den RE-Zügen auch Regionalbahnen in einem angenäherten Stundentakt nach Heilbronn und Stuttgart. Zwischen Bad Friedrichshall Hbf und Heilbronn verkehren außerdem RE-Züge aus Mannheim über Heidelberg sowie die S-Bahnen der Heilbronner Stadtbahn Nord.

In Osterburken zweigt die Linie S1 der Rhein-Neckar-S-Bahn nach Heidelberg, Kaiserslautern und Homburg (Saar) (KBS 665.1) ab. Korrekterweise müsste man sagen, dass die Frankenbahn abzweigt, denn die Verbindung Heidelberg – Würzburg (Badische Odenwaldbahn) war zuerst fertig.

Empfohlener Sitzplatz im Zug: in Fahrtrichtung rechts.



82 **Adelsheim Ost** (ca. 5 000 Ew.)

Adelsheim liegt am Zusammenfluss von Kirnau und Seckach. Die frühere Grenze zwischen Baden und Württemberg verlief genau durch den Ort. Dementsprechend hat Adelsheim auch zwei Bahnhöfe: Adelsheim Nord an der badischen S-Bahn-Strecke von Heidelberg nach Osterburken und Adelsheim Ost an der Frankenbahn.

Mit dem Ortsnamen Adelsheim verbinden viele Baden-Württemberger die 1974 eröffnete Jugendvollzugsanstalt, eine der größten in Deutschland. Adelsheim hat jedoch mehr zu bieten, nämlich einen sehenswerten historischen Stadtkern, unter anderem mit zwei Schlössern (das Oberschloss als Fachwerkbau und das Unterschloss im Barockstil), mit dem Fachwerk-Rathaus aus dem Jahre 1619 sowie mit der spätgotischen Jakobskirche aus dem 15. Jahrhundert direkt an der alten Seckachbrücke.

Wenn Sie einen Rundgang durch Adelsheim machen wollen, gehen Sie vom Bahnhof aus halblinks die Rietstraße hinab und bei der Hauptstraße (Marktstraße) rechts ab. An der Kreuzung stehen auch die historischen Schilder von Baden und – gegenüber - von Württemberg (letzteres mit Briefkasten). Von der Brücke aus können Sie den Kirnau-Wasserfall sehen.

Adelsheim – Oberschloss an der Kirnaubrücke

85 **Sennfeld**

Sennfeld ist ein Ortsteil von Adelsheim. Die Bahnstrecke verläuft direkt unterhalb der Evangelischen Kirche, die links zu sehen ist. Das barocke Schloss an der Seckach von 1713 ist heute ein Hotel. In der Ortsmitte liegt die ehemalige Synagoge, die heute als Heimatmuseum unter anderem das jüdische Leben in der Region dokumentiert.

Oben: Evangelische Kirche in Sennfeld

Mitte: Barockes Schloss in Sennfeld

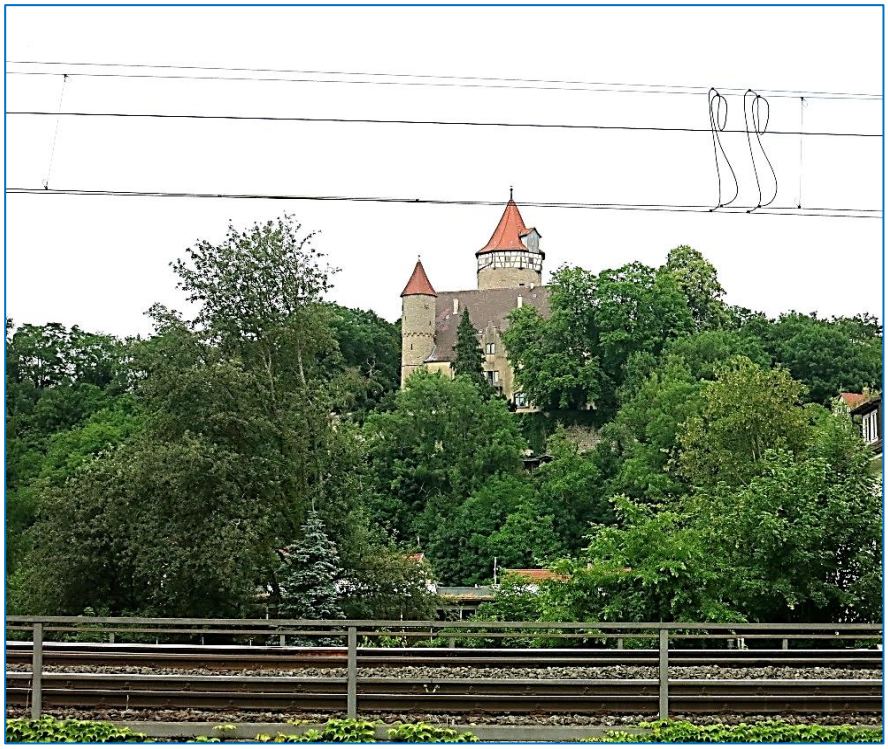
Unten: RB Osterburken – Stuttgart in Roigheim

89 **Roigheim**

In Roigheim verlassen wir das Bauland und erreichen den ersten Ort im Landkreis Heilbronn und damit auch in Württemberg. Nicht zu übersehen ist links das Unternehmen Pucaro, das Isolierstoffe für die Elektroindustrie herstellt.

94 **Möckmühl** (ca. 8 000 Ew.)

Wenn links das alte Fabrikgebäude einer Papiermühle auftaucht, haben wir Möckmühl und damit das Jagsttal erreicht. Vor der Einfahrt in den Bahnhof sieht man links an prominenter Stelle die erst 1902 errichtete Burg, nur der Schlosskeller und der Bergfried stammen noch aus dem Mittelalter. Die Burg ist in Privatbesitz und kann nicht besichtigt werden, aber der Aufstieg lohnt sich wegen des Blicks vom Schlossberg dennoch. Die frühere Burg war von 1517 bis 1519 der Amtssitz des Götz von Berlichingen, von dem angeblich das berühmte Zitat stammt.



Möckmühl: Blick vom Schlossberg auf Rathaus und Stadtkirche, im Hintergrund das Jagsttal

Die Stadt am Zusammenfluss von Seckach und Jagst hat einen historischen Stadtkern mit zahlreichen Fachwerkhäusern und eine weitgehend erhaltene Stadtmauer aus dem 15. Jahrhundert. Da die Vorgängerkirche abbrannte, wurde die Evangelische Stadtkirche auf den alten Fundamenten um 1900 neu erbaut. Das Rathaus am Oberen Marktplatz stammt aus dem Jahre 1589.

Bis 1988 verkehrte von Möckmühl aus die Jagsttalbahn, eine Schmalspurbahn mit 750 mm Spurweite nach Dörzbach über Jagsthausen und Schöntal. Ab 1971 gab es bereits einen Museumsbahnbetrieb auf dieser Strecke, und eine Gruppe von Eisenbahnfreunden bemüht sich, den Betrieb wieder aufzunehmen. Bisher scheiterte dieses Vorhaben an der fehlenden Bereitschaft einiger Anliegergemeinden, sich finanziell zu engagieren.

Ab Möckmühl sollten Sie in Fahrtrichtung rechts sitzen, denn die Strecke verläuft nach Überqueren der Jagst am Südrand des Jagsttals. Links sieht man meistens nur bewaldete Steilhänge. Die Strecke ist von Möckmühl bis Züttlingen eingleisig.

99 Züttlingen

In Züttlingen, einem Ortsteil von Möckmühl, fällt sofort rechts der gigantische Silo auf. Er gehört zu einer Zuckerfabrik, die jedoch schon 1971 stillgelegt wurde. Oberhalb der Bahnlinie steht links die neoromanische Lukaskirche von 1857. Auf der gegenüberliegenden Jagstseite liegt Schloss Assumstadt, eine barocke Anlage aus dem späten 18. Jahrhundert mit einem großen Park. Das Schloss ist aber so dicht von Bäumen umgeben, dass es nur im Winter zu sehen ist.

101 Siglingen

Etwa 2 km nach dem Bahnhof von Siglingen sieht man rechts durch die Bäume die romanische Wallfahrtskapelle St. Gangolf aus dem 13. Jahrhundert. Sie war einst die Dorfkirche des um 1600 abgegangenen Ortes Deitingen.

Der Bahnhof von Neudenau ist typisch für die Bahnhofsgebäude entlang dieses Abschnitts der Frankenbahn, wobei viele renovierungsbedürftig sind. Der Neudenauer Bahnhof ist dagegen ein Schmuckstück.

105 **Neudenau** (ca. 5 200 Ew.)

Die historische Altstadt von Neudenau mit zahlreichen Fachwerkhäusern liegt auf der anderen Seite der Jagst oberhalb des Tales. Wenn Sie Neudenau besichtigen wollen, gehen Sie vom Bahnhof aus nach links. Nach Überqueren der Jagstbrücke führt eine Treppe hinauf zur Altstadt. Nach dem Parkplatz beginnt halb rechts die Hauptstraße. Am Marktplatz stehen das Rathaus von 1587 (dunkelgelbes Gebäude) und andere Fachwerkhäuser. Die St.-Laurentius-Kirche von 1782 mit dem gotischen Turm aus dem Jahre 1330 ist nur wenige Schritte entfernt.

Links: Neudenau Marktplatz

Rechts: St.-Laurentius-Kirche

106 **Herbolzheim**

Herbolzheim gehört heute zu Neudenau. Der Ort wird beherrscht vom Bergfried der ehemaligen Heriboldesburg auf einem Bergsporn über dem Ort, aber außer dem Turm und ein paar Mauerresten ist nichts erhalten geblieben. Der Ortsname geht übrigens auf einen fränkischen Adeligen namens Heribot zurück.

Zwischen Herbolzheim und Untergriesheim sieht man rechts auf einer Anhöhe die Wallfahrtskirche „Unserer Lieben Frau im Nussbaum“ bei Höchstberg. Eine Legende aus dem 17. Jahrhundert besagt, dass einem Schäfer Maria mit dem Jesuskind in einem Nussbaum erschienen sei, worauf man beschloss, statt eines Kirchenneubaus in der Ortsmitte die an dieser Stelle bereits vorhandene Kapelle auszubauen. Die neue Kirche wurde 1700 geweiht, aber am Ende des Zweiten Weltkriegs zerstört. Der Wiederaufbau der Kirche erfolgte in den Jahren 1946 bis 1948.

111 Untergriesheim

Untergriesheim ist bereits ein Stadtteil von Bad Friedrichshall. Die Kirche St. Johannes Baptista wurde 1839/40 gebaut. Der Turm ist rechts vom Zug aus zu sehen.

Etwa 1,5 km nach Untergriesheim erreichen wir Heuchlingen (ohne Halt). Rechts kommt eine große Mühlenanlage in Sicht, links, unmittelbar oberhalb der Bahnlinie, die Staatsdomäne Heuchlingen. Das Anwesen geht auf eine Burg aus dem 12. Jahrhundert zurück. Im späten 18. Jahrhundert wurde die Anlage zu einem barocken Schloss umgebaut und erweitert.

Wir nähern uns nun dem Neckartal. Über dem Jagsttal liegt rechts Duttenberg, ebenfalls ein Ortsteil von Bad Friedrichshall. Der hohe Fabrikschornstein gehört zur Zuckerfabrik in Offenau. Auch zeichnet sich bereits voraus die Silhouette der mittelalterlichen Stadt Bad Wimpfen am Berg ab.

Oben: Kirche St. Johannes Baptista in Untergriesheim

Mitte: Schloss Heuchlingen

Unten: Jagsttal bei Duttenberg

116 **Bad Friedrichshall Hbf** (Jagstfeld) (ca. 19 000 Ew.)

Die Stadt Bad Friedrichshall besteht erst seit 1933, als die beiden bis dahin selbständigen Orte Jagstfeld (an der Jagst) und Kochendorf (am Kocher) zusammengeschlossen wurden. Beide Flüsse, die in Hohenlohe fast parallel verlaufen, münden in Bad Friedrichshall in den Neckar.

Der Ortsname stammt von König Friedrich I. von Württemberg, der ab 1812 in Kochendorf nach Sole bohren ließ. In der Region lagern großflächige Salzvorkommen in über 200 m Tiefe, die zurzeit von Kochendorf bis in den Heilbronner Nordwesten hinein abgebaut werden. In Jagstfeld gab es ein Solbad, das Friedrichshall den Namenszusatz „Bad" verschaffte, obwohl die Stadt keinen Kurbetrieb im eigentlichen Sinne hat. Und „Hall" ist schließlich ein Namensbestandteil vieler Orte, die mit der Salzgewinnung verbunden sind (vgl. Schwäbisch Hall, Bad Reichenhall etc.). Die Rückseite eines Gebäudes der ehemaligen Saline ist noch am Südende des Bahnhofs von Jagstfeld rechts zu sehen.

Bad Friedrichshall Hbf ist ein wichtiger Eisenbahnkotenpunkt. Hier trifft die Frankenbahn mit dem Südast der Neckartalbahn Heidelberg – Eberbach - Mosbach-Neckarelz – Bad Friedrichshall (KBS 665.1-2) und der Elsenztalbahn Heidelberg - Sinsheim – Bad Friedrichshall (KBS 665.5) zusammen. Bis Ende 1993 zweigte hier außerdem die Untere Kochertalbahn nach Neuenstadt am Kocher und Ohrnberg ab, die danach zum Radweg umgewandelt wurde.

118 **Kochendorf**

Nach Überqueren der Kocherbrücke liegt rechts das Salzbergwerk von Kochendorf. Der 180 m tiefe Schacht König Wilhelm II. wurde 1899 in Betrieb genommen. Von Ende Mai bis Anfang Oktober kann man an Wochenenden und Feiertagen einen Teil der Anlage, das Besucherbergwerk, besichtigen. Auf einem etwa 1,5 km langen Rundgang durch die Salzkammern unter Tage erfährt man alles über die Entstehung der Salzvorkommen, die Salzgewinnung und die Verwendung von Salz.

Auch die düsteren Zeiten werden nicht ausgeklammert. In einigen Salzkammern wurden während des Zweiten Weltkriegs Flugzeugturbinen produziert, und Häftlinge aus dem eigens zu diesem Zwecke eingerichteten KZ Kochendorf mussten ab 1944 unter Tage schuften. Die unter Tage

befindliche „Gedenkstätte KZ-Kochendorf“ dokumentiert deren Schicksal. Man erhält auch Informationen über die Kunsteinlagerungen während des Krieges. So war der Altar der Heilbronner Kilianskirche von Hans Seyfer aus dem Jahre 1498 hier vor Bombenangriffen geschützt.

Heiterere Stimmung verbreiten dagegen die bei Kindern besonders beliebten Dinosauriere, der glitzernde Kristallsaal, der prächtige Kuppelsaal und die Hightechkammer mit einer beeindruckenden Laserlichtinstallation.

Salzbergwerk Kochendorf. Die weißen Säcke („Big Bags“) enthalten Sondermüll. Mit ihnen werden die leeren Salzkammern verfüllt.

Die Ortsmitte von Kochendorf ist vom Haltepunkt etwa 800 m entfernt und durch die Bahnhofstraße zu erreichen. Hier laden das Greckenschloss (um 1600, heute Grundschule), die unterhalb des Schlosses gelegene Sebastianskirche (spätes 16. Jahrhundert), das Rathaus von 1597 sowie das Renaissanceschloss Lehen (1553, heute Hotel) zur Besichtigung ein. Das Greckenschloss kann man von der Kocherbrücke aus links sehen.

120 **Neckarsulm Nord**

Wie der Haltepunkt Kochendorf werden auch die Stationen Neckarsulm Nord und Neckarsulm Mitte nur noch von den Zügen der Heilbronner Stadtbahn Nord bedient.

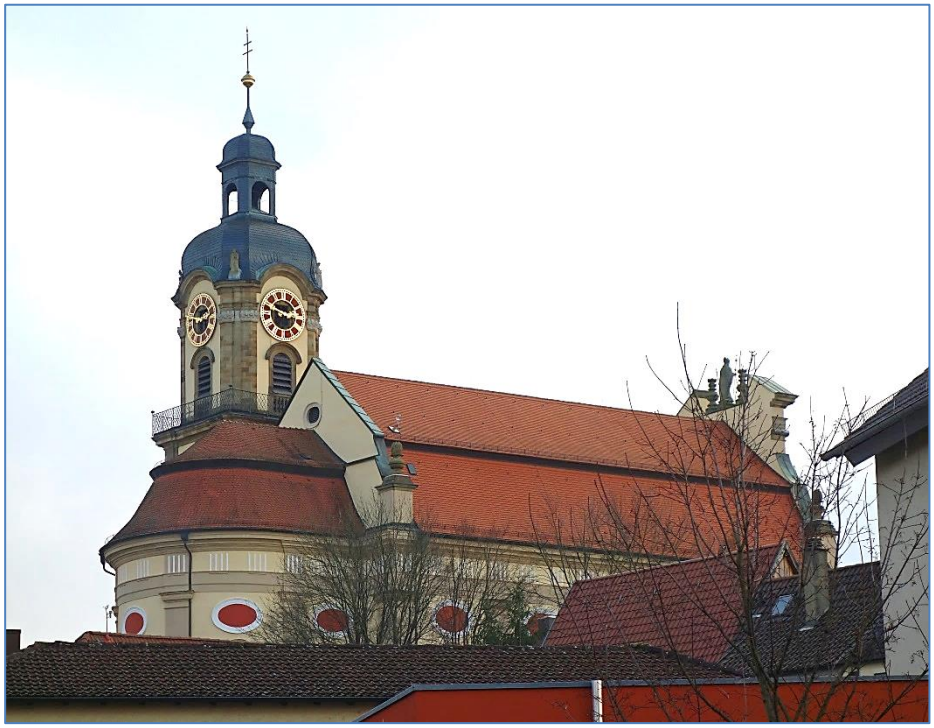
Gleich nach Kochendorf zweigt der Gleisanschluss des Neckarsulmer Werks der Audi AG ab. Güterzüge mit Vorprodukten aus Ingolstadt sowie beladene und leere Autotransportwagen sind auf der Frankenbahn häufig zu sehen. Das Werksgelände ist zwischen Neckarkanal und Bahnlinie eingeklemmt, so dass in die Höhe gebaut werden muss, um Produktionsflächen zu gewinnen.

1880 begann die Produktion des später als Neckarsulmer Stickmaschinen-Fabrik AG firmierenden Unternehmens an diesem Standort. Neben Strickmaschinen wurden ab 1886 auch Fahrräder und ab 1901 Motorräder hergestellt. 1906 folgten die ersten Automobile unter dem Markennamen „NSU“ (abgeleitet von Neckarsulm). 1969 fusionierten die damaligen NSU Motorenwerke AG und die zum VW-Konzern gehörende Auto Union AG zur Audi NSU Auto Union AG, bis schließlich 1985 als Name nur noch die Audi AG übrigblieb.

Das Audi-Werk in Neckarsulm hat die Größe einer Stadt. Bereits nach dem Verlassen des Haltepunkts Kochendorf sieht man rechts die Fabrikgebäude einiger Zulieferer, bis dann das Audi-Werk beginnt. Die Frankenbahn fährt ganze 3 km am Werksgelände entlang bis zur Station NSU-Mitte.

Das Audi-Forum beim Haltepunkt Neckarsulm Mitte

121 **Neckarsulm Mitte**



An der Station Neckarsulm Mitte liegt rechts das Audi Forum. Das Gebäude mit den farbigen Streifen direkt unterhalb der Bahnlinie ist ein Produktentwicklungszentrum. Links hat man einem Blick auf die Stadtpfarrkirche St. Dionysius von 1880 auf einem Bergsporn.

Auf dem Weg zum nur 600 m entfernten Bahnhof von Neckarsulm sieht man links das ehemalige Deutschordensschloss aus dem 16. Jahrhundert. Es beherbergt heute das Deutsche Zweirad- und NSU-Museum, welches die Entwicklung von Fahr- und Motorrädern im Allgemeinen und der NSU-Modelle im Besonderen präsentiert. Gegenüber in einem roten Fachwerkhaus befindet sich das Stadtmuseum, das die Geschichte der Wein- und Industriestadt Neckarsulm dokumentiert.

122 **Neckarsulm Bahnhof** (ca. 27 000 Ew.)

Neckarsulm (sprich: Neckar-Sulm, weil hier die Sulm in den Neckar fließt) ist auch der Standort anderer bekannter Unternehmen, nicht nur der Audi AG. Kolbenschmidt (inzwischen KSPG AG) ist ein Zulieferer der Automobilindustrie. Im „Trendpark“ siedelten sich IT-Unternehmen an, und auch die Unternehmenszentralen von Kaufland und Lidl sind in Neckarsulm ansässig. So hat Neckarsulm mehr Arbeitsplätze als Einwohner.

Dennoch hat Neckarsulm eine sehenswerte historische Altstadt. Zwar wurden am 1. März 1945 bei einem Bombenangriff große Teile der Innenstadt zerstört, jedoch wurden viele Gebäude im Lauf der Zeit wiederaufgebaut, darunter zahlreiche Fachwerkhäuser.

Deutschordensschloss von Süden

Das weithin sichtbare Kohlekraftwerk mit Kühlturm am Heilbronner Hafen – gesehen von der Haltestelle Neckarsulm Mitte

Am Bahnhof von Neckarsulm halten alle Regionalexpress-Züge, alle Regionalbahnen und Stadtbahnen. Die Stadtbahnen gliedern sich hier aus der Frankenbahn aus und fahren – ein Stück weit parallel zur Hauptstrecke – durch das Industriegebiet und die Innenstadt von Heilbronn zum dortigen Hauptbahnhof.

Auf der Hauptstrecke geht es weiter durch die Gewerbegebiete von Neckarsulm und Heilbronn, die fast ineinander übergehen. Nach der Unterquerung der A 6 erscheint bald rechts die Rückseite eines Kaufland-Marktes; es handelt sich um die erste Niederlassung der Einzelhandelskette, die 1984 eröffnet wurde.

126 **Heilbronn Sülmertor**

An den Hängen zwischen Neckarsulm und Heilbronn wird Weinbau betrieben. Wenn Sie links zurückschauen, sehen Sie den Heilbronner Wartberg, erkennbar durch sein Restaurant und den Aussichtsturm. Links und rechts kommen die Gebäude des Bildungscampus der Dieter Schwarz Stiftung und anderer Hochschulen in Sicht – Dieter Schwarz ist Gründer von Kaufland und Lidl.

Von links mündet die Hohenlohebahn Crailsheim - Schwäbisch Hall - Öhringen - Heilbronn (KBS 783) ein. Danach überquert die Frankenbahn auf zwei Brücken zunächst den Alten Neckar und unmittelbar darauf den Wilhelmskanal. Von der Brücke über den Alten Neckar hat man links einen kurzen Blick auf die Heilbronner Innenstadt mit dem Turm der Kilianskirche und dem Wasserkraftwerk im Vordergrund. Bei der Überquerung des 1821 eröffneten Wilhelmskanals müssen Sie sich entscheiden, was Sie sehen wollen: Links der Heilbronner Sportboothafen mit dem Alten Kran von 1845 oder rechts die heute noch in Betrieb befindliche, manuell zu bedienende Kanalschleuse.

Oben: Alter Neckar, Wasserkraftwerk und Kilianskirche in Heilbronn. Am Standort der Kräne steht inzwischen der Erweiterungsbau der Experimenta, eines naturwissenschaftlichen Museums.

Mitte: Sportboothafen

Unten: Schleuse am Wilhelmskanal

Nach der Wilhelmskanal-Brücke verzweigen sich die Gleise zur Einfahrt in den Heilbronner Hauptbahnhof. Am Bahnhofsvorplatz (Willy-Brandt-Platz) kann man umsteigen in die Kraichgaubahn nach Karlsruhe über Eppingen und Bretten (KBS 710.4), oder in die Hohenlohebahn in Richtung Öhringen – Schwäbisch Hall – Crailsheim (KBS 783).

Heilbronn Hauptbahnhof – im Hintergrund der Wartberg

127 **Heilbronn Hbf**

Fortsetzung: **780 II Frankenbahn (Teil 2) Heilbronn - Stuttgart**