

Hohenlohebahn

Die Städte Crailsheim, Heilbronn, Künzelsau und Weinsberg wandten sich im Februar und März 1857 mit der Bitte um Bahnanschluss an König und Ständeversammlung Württembergs. Im April empfahl die württembergische Abgeordnetenversammlung den Bau einer Bahnlinie Heilbronn–Crailsheim–Nürnberg. Im Mai 1858 sprach sich die Ständeversammlung für die Streckenführung über Weinsberg und Öhringen nach Crailsheim aus. Diese Variante, vorgeschlagen von der Amtsversammlung des Oberamtes Weinsberg und der Bevölkerung des Weinsberger Tales, war die längste von dreien und wegen des notwendigen Baus des 891 m langen Weinsberger Tunnels zwischen Heilbronn und Weinsberg wesentlich teurer, hatte aber den Vorzug, dass alle größeren Orte des Weinsberger Tales und nicht zuletzt Weinsberg selbst angebunden werden konnten. Der Streckenabschnitt Heilbronn–Schwäbisch Hall wurde am 4. August 1862 eröffnet, der Abschnitt Schwäbisch Hall–Crailsheim am 10. Dezember 1867. Planung und Bau der Strecke wurden durch Carl Julius Abel geleitet. Die ursprünglich eingleisige Strecke wurde 1887 bis 1890 zweigleisig ausgebaut. Die neugebaute Murraltalbahn wurde im Jahr 1879 an die Kocherbahn in der damaligen Nachbargemeinde Hessental angeschlossen und nicht am Bahnhof der Stadt Schwäbisch Hall selbst. Dies war für die Stadt nachteilig, wurde doch für die Fahrt nach Stuttgart der Umweg über Hessental erforderlich. Hessental entwickelte sich in der Folge zum wichtigeren Bahnhof im heutigen Schwäbisch Hall, obwohl er von der Innenstadt ca. 4 km entfernt liegt.

Seit Dezember 2005 verkehrt die Heilbronner Stadtbahn auf der Hohenlohebahn bis nach Öhringen-Cappel. Dazu wurde die Strecke in diesem Abschnitt erstmals elektrifiziert, und es entstanden acht neue Haltepunkte. Um eine kostengünstigere Durchführung der Bauarbeiten zu ermöglichen, ruhte zwischen Juni 2003 und Dezember 2005 der gesamte Schienenverkehr zwischen Öhringen und Heilbronn.