

Verkehrerschließung des Rothenburger Umlandes

Allgemeines

Aus morphologischer Sicht ist das Rothenburger Umland in drei Höhengiveaus mit recht scharfen Übergängen gegliedert: die Hochfläche der Frankenhöhe, den Übergangsbereich zwischen Gäufläche und Hohenloher Ebene einschließlich des oberen (subsequenten) Taubertals und den obsequent eingeschnittenen Teil des Taubertals und seiner Nebenflüsse, der südlich der Stadt Rothenburg, fixierbar durch die Brücke der ehemaligen B 25 (jetzt StStr. 2419) beginnt.

Diese morphologische Situation hat, wie in anderen Beiträgen ausführlich dargestellt, mehrere Plätze mit guten Verteidigungsbedingungen hervorgebracht, begonnen mit der Keltenschanze bei Finsterlohr und der "Engelsburg" gegenüber von Rothenburg, dem Bergsporn, der zum Bau der mittelalterlichen Rothenburger Burg genutzt wurde, bis hin zur Burg von Nordenberg, deren Hausherrn zeitweise das Amt des Burggrafen (und Reichsküchenmeisters) in Rothenburg wahrnahmen.

Für den mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Handelsverkehr mit dem Bestreben, versumpfte Täler auf möglichst kurzen Wegen zu queren, mag diese Lage noch recht vorteilhaft gewesen sein, für die Erschließung mit modernen Verkehrsmitteln warf sie jedoch erhebliche Probleme auf.

So vertrete ich mit einigen Autoren (z.B. H.P. SCHÄFER) die Ansicht, dass in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Bau einer bayerischen Nordsüdbahn mit Halt in Rothenburg technisch nicht in Frage kam. Immerhin hat Rothenburg seit 1873 von Steinach (Fernverbindung Würzburg-Ansbach -München) her Bahnanschluss, der bis heute mit Zwischenhalten in Schweinsdorf und am ehemaligen Bahnhof Hartershofen bedient wird. Von 1905 bis 1971 bestand daneben eine Bahnverbindung nach Dombühl (Fernverbindung Nürnberg-Stuttgart). Von der ehemals durchgehenden Bahnstrecke wurde längere Zeit noch Abschnitt Rothenburg-Gebstättel mit Güterzügen befahren, insbesondere mit Zuckerrübentransporten. Am 19.5.1984 verkehrte auf dieser Strecke der letzte mir bekannte Personen-Sonderzug. Inzwischen wurden auch auf dieser Strecke bis zur AEG / Electrolux - Werkszufahrt die Gleise abgebaut, auf dem Werksgelände dagegen die Gleisanlagen erweitert.



Mit der Gründung der Arbeitsgemeinschaft Romantische Straße im Jahre 1950 hat man versucht, einen mittelalterlichen Fernverkehrsweg wiederzubeleben, freilich mit der Technologie des 20. Jahrhunderts. Für PKW und Omnibusse stellt der Anstieg von Detwang, der im Taubertal gelegenen Vorgängersiedlung Rothenburgs, zur Altstadt kein ernsthaftes Verkehrshindernis dar.

Man darf freilich nicht übersehen, dass die Entwicklung einer leistungsfähigen Bahnverbindung im Taubertal - man hätte ja auch den Hauptbahnhof unterhalb des Wildbads errichten können - auch durch die Territorialgrenzen des 19. Jahrhunderts behindert wurde. 1802 kam der größere Teil des reichsstädtischen Territoriums, auch Landhege genannt, einschließlich der Stadt selbst zu Bayern, etwa ein Drittel zu Württemberg, das das mittlere Taubertal von Crailsheim her durch das Vorbachtal in Richtung Bad Mergentheim erschloss, während Baden die Hauptbahn Heidelberg - Würzburg (1866) und später die Nebenbahn Lauda-Wertheim durch das untere Taubertal baute.

Später wurde auch noch die "Gaubahn" von Ochsenfurt nach Bieberehren (Bayern) gebaut, die von dort die württembergische Bahnlinie in Weikersheim und als Stichbahn das württembergische Creglingen erreicht.

(Finsterlohr ist ein Ortsteil von Creglingen.) Auch diese Bahn, deren wirtschaftliche Bedeutung vor allem im Zuckerrübentransport lag, ist inzwischen stillgelegt und weitgehend demontiert worden. Als dritte Stufe der neuzeitlichen Verkehrserschließung kann der Bau der Autobahn A 7 angesehen werden, die im Raum Rothenburg am 4.10.1985 eröffnet wurde. Sie schneidet wie schon die noch betriebene Bahnlinie den Endseer Gipsberg von der Frankenhöhe ab und benutzt zwischen Schillingsfürst und Gailnau das geköpfte Tal eines früheren Wörnitz-Quellbaches, um den Anstieg zur Frankenhöhe zu überwinden. Für eine günstige Anbindung Rothenburgs nahm man überraschenderweise eine beträchtliche Gegensteigung in Kauf, die außerdem den Bau von größeren Talbrücken zwischen Rothenburg und Wörnitz erforderlich machte, wo die Schilfsandsteinfläche an zwei Stellen verhältnismäßig weit in die Frankenhöhe hineingreift.

Aufgaben

Hinsichtlich der unterrichtlichen Behandlung dieses Themenbereiches sollte man zwischen der Einführung grundlegender Arbeitstechniken in der 5. Jahrgangsstufe und projektorientiertem Arbeiten in der früheren 11.- Jahrgangsstufe (jetzt: Seminare), das auch in eine Facharbeit münden könnte, unterscheiden. In der 5. JS könnte ein Satellitenbild des Rothenburger Umlandes, auf dem die A 7 sehr gut zu erkennen ist, etwa im Vergleich mit einem Luftbild eines geradlinigen Reichsautobahnabschnitts, die Frage aufwerfen, warum sich die Autobahn in langgezogenen Kurven durch das Gelände windet.

Je nach Datenlage (GIS-Daten, topographische Karten, Tabellen im Anhang) könnten dann Profile entlang der Autobahn, der Bahnlinie und der Romantischen Straße gezeichnet und Maximalsteigungen berechnet werden. Dieser Arbeitsschritt könnte einerseits - bei stärkerer Einbeziehung der Topographie - zur historischen Entwicklung der Verteidigungsanlagen überleiten, aber auch die Frage erhellen, warum sich Nürnberg und München trotz ihrer späteren Gründung zu Großstädten entwickelt haben, Rothenburg dagegen nicht.

In der 11. Jahrgangsstufe könnte dagegen der Frage nachgegangen werden, ob auch die wesentlich schmalere Bahntrasse auf Satellitenbildern zu erkennen ist. Es muss dabei davon ausgegangen werden, dass im Allgemeinen der Oberbau einer Bahntrasse wasserdurchlässiger und damit trockener ist als die angrenzende Flur, insbesondere bei Bahndämmen, Einschnitte dagegen Feuchtigkeit länger halten. Einen anderen Transferansatz bieten die geköpften Täler, die auch anderenorts in Süddeutschland - auch in Frankreich - Verkehrswege angezogen haben, aber auch vor allem im 1. Weltkrieg von strategischer Bedeutung waren. Hierbei wäre eine begriffliche Trennung zwischen geköpften Tälern im engeren Sinne, durch Stufenrückverlegung entstandene Traufeinmuldungen und Talwasserscheiden zu erarbeiten. Wenn die Behandlung des Themas mit einer Exkursion verbunden werden kann, wäre auch die Nutzung stillgelegter Verkehrswege zu untersuchen. So wurde im oberen Taubertal der Fernradweg "Alte Bahnlinie" eingerichtet und nicht nur direkt am Frankenhöhenanstieg durch die Autobahn, sondern rund 2 km weiter westlich bei Gailnau die alte Bahnlinie durch die neu trassierte B 25 und im Nordwesten von Schillingsfürst durch die neue Umgehungsstraße überbaut.

Anhang 1: Streckenkilometrierung und Höhendaten der Bahnlinie Steinach-Rothenburg-Dombühl

Steinach	0 km	379 m
Endsee	3 km	405 m
Hartershofen	5 km	395 m
Schweinsdorf	7 km	395 m
Rothenburg Bhf	11 km	421 m
Gepsattel	15 km	375 m
Bockenfeld	18 km	375 m
Diebach-Insingen	20 km	385 m
Unteröstheim	23 km	398 m
Östheim-Gailnau	25 km	425 m
Schillingsfürst	30 km	495 m
Wörnitz	33 km	470 m
Dombühl	37 km	473 m

Streckenangaben laut DB-Kursbuch Nordbayern, Sommer 1971
Höhenangaben laut topographischer Karten, Genauigkeit +-5 m

Anhang 2:

Höhenangaben der Romantischen Straße
Streckenkilometrierung der ehemaligen
B 25, beginnend in Donauwörth

Bahnbrücke bei Dombühl	81,5 km	491 m
Mittelstetten, alter BÜ	82,5 km	488 m
Wörnitz, Umgehungsstr.	85 km	470 m
Europäische Wassersch.	87 km	480 m
Gailnau, alter Bahnhof	89 km	420 m
Einmündung Leidenberg	91,5 km	430 m
Insingen, Tauberbrücke	92,5 km	385 m
Lohr	98 km	383 m
Eckartshof	101,8 km	410 m
Rothenburg, Tauberbr.	102,5 km	375 m
Rothenburg, Spitaltor	103,5 km	411 m
Rothenburg, Galgentor	104,5 km	431 m
Rothenburg, Klingentor	105,5 km	415 m
Detwang		340 m
Bettwar		321 m
Tauberzell		300 m
Creglingen		278 m

(ab Rothenburg, Spitaltor StStr 2268,
im Main-Tauber-Kreis Landesstraße xxxx)