

Am 13. Dezember 2009 wurde die Große Kreisstadt Kirchheim unter Teck an das Stuttgarter S-Bahn-Netz angeschlossen und die bisher schon längste S-Bahn-Linie im Stuttgarter S-Bahn-Netz um weitere 7 Kilometer auf nunmehr 73 Kilometer verlängert. Dieser «Vorlaufbetrieb» auf bestehender eingleisiger Trasse mit beschränkten Bahnübergängen durch Wendlingen ist das Ergebnis einer fast 30-jährigen Planung. Zukunftsmusik bleibt noch eine großzügigere Variante mit südlicher Umfahrung von Wendlingen im Zuge der Realisierung der Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm.

2005 wurde das Planfeststellungsverfahren eingereicht, in den Jahren 2008–09 die Strecke renoviert, zwischen Wendlingen und Kirchheim elektrifiziert, Bahnsteige wurden erneuert, der Höhe angepasst und barrierefrei gestaltet. Anschließend wurde die Strecke Kirchheim–Oberlenningen, die «kleine Teckbahn», ertüchtigt und technisch verbessert. Am 12./13. Dezember 2009 erfolgte die Eröffnung für den fahrplanmäßigen Verkehr. Mit der neuen S 1 besteht nun ein 30-Minuten-Takt von 5 Uhr bis Mitternacht sowie vertaktete Anschlüsse.

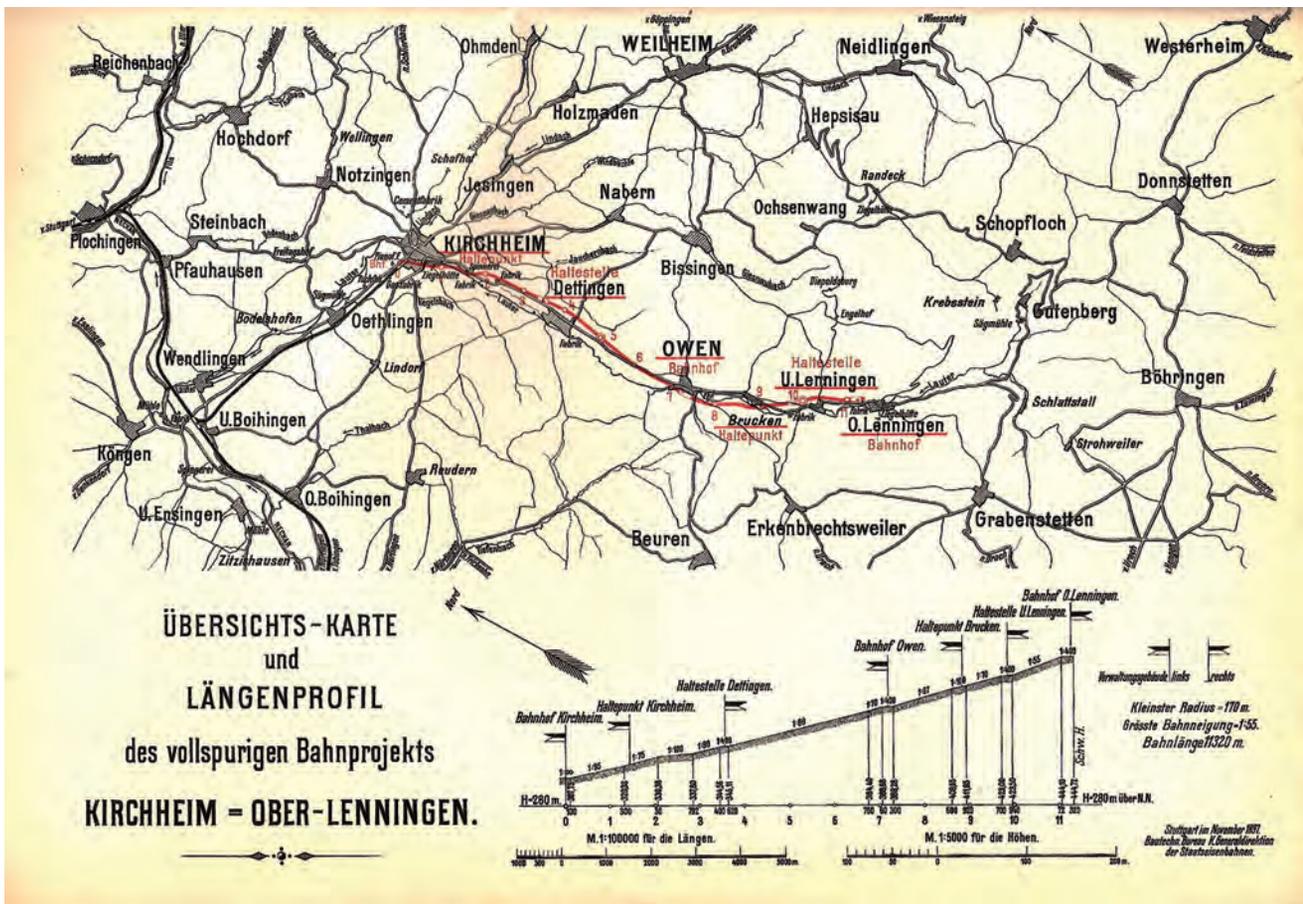
*Von der ersten Privatbahn 1864 in Württemberg zur längsten S-Bahnstrecke der Region Stuttgart*

Die Bahngeschichte Kirchheims liest sich spannend. Während heute immer wieder über die Vor- und Nachteile einer Privatisierung der Bahn diskutiert wird, war die nun mit der S-Bahn betriebene Teckstrecke von Wendlingen nach Kirchheim zunächst eine Privatbahn und wurde später von der Staatsbahn übernommen. Beim Bau der «Oberen Neckarbahn» von Plochingen nach Reutlingen, die am 20. September 1859 eröffnet wurde, konnte Kirchheim nicht berücksichtigt werden, – die Bahn führt wenige Kilometer entfernt an der Stadt vorbei.

Doch damit begnügten sich Stadt und Oberamt Kirchheim nicht, sondern gaben selbst ein Gutachten für eine Zweigstrecke Unterboihingen–Kirchheim in Auftrag; die Station Unterboihingen wurde erst später in Wendlingen umbenannt. Mit Schreiben vom 13. August 1860 wandte man sich an die Regierung mit der Bitte um die Konzession für den Bau dieser Zweigstrecke, wobei der Betrieb von der Staatsbahn durchgeführt werden sollte. Dieses Ansinnen lehnte die Regierung wegen der umständlichen Ermittlung

*Triebwagen der Teckbahn von Kirchheim/Teck nach Oberlenningen stehen abfahrtsbereit im Bahnhof Oberlenningen. In Kirchheim kann man in Züge der S 1-Bahn umsteigen und über Wendlingen, Plochingen, Esslingen dann Stuttgart erreichen.*





Plankarte für den vollspurigen Ausbau der Bahnverbindung Kirchheim/Teck und Oberlenningen. Erstellt vom bautechnischen Bureau der Württembergischen Staatseisenbahn im November 1897.

der Betriebskosten für die Staatsbahn ab. Daraufhin beantragte das Eisenbahnkomitee die Konzession einer Aktiengesellschaft für den Bau und den Betrieb der Bahn – im Einklang mit dem Eisenbahngesetz von 1843. Da in Württemberg bislang jedoch Eisenbahnen nur auf Rechnung des Staates gebaut und betrieben worden waren, stellte die Konzessionierung einer Privatbahn ein Novum im Königreich dar, so dass dies nicht nur als lokale Lösung für Kirchheim zu sehen war, sondern darüber die Kammer der Abgeordneten sowie die Ständeversammlung zu entscheiden hatten. Obwohl die volkswirtschaftliche Kommission der Kammer für den Bau von Staatsbahnen plädierte, beschloss der Landtag mit großer Mehrheit, die Regierung zu ersuchen, die Herstellung einer Zweigbahn durch eine Privatgesellschaft nicht zu erschweren.

Daraufhin konnte die Kirchheimer Eisenbahngesellschaft AG, unterstützt auch von den Industriellen der Stadt, insbesondere Rudolf Schüle, gegründet werden. Die Zeichnung des Aktienkapitals war nicht einfach, auch wenn sich Oberamt und Stadt mit zusammen 75.000 Gulden am Aktienkapital von 263.000 Gulden beteiligten. Am 21. September 1864 konnte nach nur sechs Monaten Bauzeit der

Betrieb auf eingleisiger, normalspuriger Strecke eröffnet werden, der sich nach anfänglichen Schwierigkeiten günstig entwickelte, so dass die Gesellschaft im Durchschnitt Dividenden von vier Prozent bezahlen konnte; im Jahr 1898 betrug die Dividende sogar stolze 16 Prozent!

Im Jahr 1892 wollten auch die Gemeinden im Lenninger Tal vom Nutzen eines Eisenbahnanschlusses profitieren und legten dem Landtag ein entsprechendes Gesuch vor. Naheliegender wäre gewesen, zunächst die «Kirchheimer Eisenbahn» um Verlängerung ihrer Strecke zu bitten. Doch der Bau dieser rund elf Kilometer langen Bahnlinie hätte die Finanzkraft der kleinen Privatbahn, die ja nur eine Betriebslänge von sieben Kilometer aufwies, überfordert. Da der Staat den Wunsch der Gemeinden im Lenninger Tal nachvollziehen konnte und man ein hohes Güteraufkommen erwartete, waren die Voraussetzungen für einen Bahnbau gut.

Doch für eine staatliche Stichstrecke, die an eine Privatbahn anschloss, die wiederum in Unterboihingen eine Anbindung an die Staatsbahn hatte, wäre der Betrieb viel zu aufwändig gewesen. Deshalb war schnell klar, dass eine Realisierung der Bahn nach

Oberlenningen nur bei durchgehendem Staatsbahnbetrieb möglich wäre. Dies erforderte aber die Verstaatlichung der erfolgreichen Privatbahn, wofür im Gesetz von 1843 und entsprechend in der Konzessionserteilung schon Vorkehrungen getroffen waren. Demnach war eine früheste Übernahme nach 25 Jahren möglich. Tatsächlich ging am 1. Januar 1899 die Bahn auf die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen (KWStE) über. Es wurden für den Kauf der Kirchheimer Eisenbahn 812.000 Mark bewilligt und gleichzeitig der Bahnbau nach Oberlenningen beschlossen.

Diese Strecke wurde nach einjähriger Bauzeit am 1. Oktober 1899 eröffnet. Für die Verlängerung der Bahn, früher auch «Lenningertalbahn» genannt, wurde in Kirchheim der bisherige Kopfbahnhof der Privatbahn abgebrochen und an gleicher Stelle ein Durchgangsbahnhof gebaut mit einem neuen Postamt in unmittelbarer Nähe. 1975 wurde ein neuer Bahnhof am Rande der Stadt angelegt, um die verschiedenen Bahnübergänge im Ort auflösen zu können. Auf dem Gelände des alten Bahnhofs befindet sich heute das Teck-Center mit Parkhaus, Einkaufszentrum und Stadthalle.

*Weitere Bahnpläne hätten Kirchheim zu einem bedeutenden Knotenpunkt gemacht*

Am 15. September 1908 wurde die 7,74 Kilometer lange Nebenbahn vom Vorstadtbahnhof Kirchheim u.T. (heute Kirchheim/Teck Süd) nach Weilheim an der Teck eröffnet. Dorthin wurde der Personenverkehr bereits 1982 wieder eingestellt. Auf dem 1986 für den Güterverkehr stillgelegten Abschnitt Holzmaden–Weilheim befindet sich heute ein Radweg. Eine Fortsetzung der Strecke über Zell unter Aichelberg war 1913 projektiert worden. Bei einer Realisierung wäre dann mit der 1926 von Göppingen nach Boll gebauten «Voralbbahn» oder «Boller Bähnle» eine durchgehende Bahnverbindung entstanden, die über die «Hohenstaufenbahn» sogar bis nach Schwäbisch Gmünd geführt hätte – eine ideale östliche Verbindung am Albrand, die heute wieder, zumindest bis Göppingen, diskutiert und im Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart mit *hoher Dringlichkeit* eingestuft wird.

Doch zurück zur Teckbahn. Diese hätte einst über Oberlenningen hinaus auf die Albhochfläche weitergeführt werden sollen. Von 1907 an bildete sich ein



**Das Freizeitportal des VVS hat ein neues Gesicht.** Neben den interessantesten Ausflugsstipps finden Sie darauf reichlich Inspiration, um das Freizeitangebot der Region in allen Facetten zu entdecken – von Kultur über Events bis Sport. Und zusätzlich zu vielen nützlichen Details zeigen wir Ihnen dort natürlich auch, wie Sie bequem mit Bus und Bahn hinkommen. Halten Sie mal Ausschau: [www.orange-seiten.de](http://www.orange-seiten.de)



«Komitee für die Albüberschienenung von Oberlenningen nach Ulm». Die projektierte Streckenführung wird in einer Denkschrift wie folgt beschrieben: *Die neue Bahn beginnt im Bahnhof Oberlenningen mit der Meereshöhe 445,3 m (...); sie zieht am rechten Hang des Lautertals in südöstlicher Richtung mit einer Steigung von 1:44 empor und wendet sich bei Km. 3,3 mit dem Tal der weißen Lauter gegen Osten, um bei Km. 4,3 den westlich vom Dorf gelegenen Bahnhof Gutenberg (...) zu erreichen. Vom Bahnhof Gutenberg ab beginnt die Linie am Steilhang der Alb mit 1:42 anzusteigen, um die Hochebene zu gewinnen; sie benützt hierzu den rechten Hang des Tals der schwarzen Lauter, an dem sie südlich über dem im Tal gelegenen Dorf Schlattstall empor zieht, um sich westlich von Strohweiler dem Tal der großen Schröcke zuzuwenden. Das ganz beträchtliche Quergefälle des Geländes (...) macht auf dieser Strecke eine Reihe von Kunstbauten erforderlich. So muß der Seeberg südlich von Gutenberg, ferner der Pfingstberg zweimal, der Edelmannsberg, der Mühlberg, der Riethlensberg und der Sommerberg mit sieben Tunnels von 1840 m Gesamtlänge durchfahren werden. Außer dem Viadukt über das Donntal werden über die tief eingeschnittenen Täler noch drei weitere längere Viadukte mit einer Gesamtlänge von 525 m erforderlich. Der Bahnhof Strohweiler-Grabenstetten liegt bei Km. 12,5 in der Meereshöhe 722,5 m südlich von Strohweiler.*

Weiter ginge es über Feldstetten und Bermaringen nach Ulm. Im Schlusswort der Denkschrift heißt es dann: (...) *denn diese Bahn allein gibt die Möglichkeit, die in den Albdörfern brach liegenden Arbeitskräfte für die*



*Junger Steinkautz, der beringt wurde, am Stamm eines Obstbaums in einer Streuobstwiese im Albvorland.*

*verdienstbringende Industrie zu erschließen und den verschiedenen Fabriken des Lenninger Tals, das zu den industriell fortgeschrittensten Albtäälern gehört und das in stetiger weiteraufstrebender Entwicklung begriffen ist und deshalb weitere Arbeitskräfte nötig hat, zuzuführen, ohne dass diese Arbeiter ihren ländlichen Wohnsitz aufgeben müssen. Auch wird dafür plädiert, die Bahn im Ausflugs- und Touristenverkehr, selbst als Zubringer für Wintersportler mit direkten Sonderzügen zwischen Stuttgart und Oberlenningen, einzusetzen. Wie aktuell!*

Das geologische Gutachten zur Streckenführung verfasste 1913 der Geologe Eberhard Fraas (1862 bis 1915), der darin aber auch zu Recht den Reiz dieser Landschaft erkannte, wenn er in einem Schlusssatz feststellt: *Daß aber auch diese Bahnführung vom ästhetischen Standpunkt aus keine Zierde für die Landschaft bilden wird, brauche ich wohl kaum zu erwähnen.* Heute liegt dieser Planungsabschnitt im 1993 verordneten Naturschutzgebiet «Oberes Lenninger Tal mit Seitentälern»!

Die Bitte des Komitees für die Albüberschienenung von Oberlenningen nach Ulm vom 25. Januar 1913 wurde in drei Landtagssitzungen im Januar und Februar 1914 sehr ausgiebig diskutiert. Neben diesem Projekt gab es mit den Vorschlägen zum Bau einer Bahnlinie Urach–Münsingen (Ermstalbahn) – s. **«Wandern mit der Ermstalbahn Metzingen – Dettingen – Urach»**, *Schwäbische Heimat*, 3/1999 – bzw. Umbau der Zahnradstrecke Honau–Lichtenstein (Echaztalbahn) zwei weitere Anträge für Albbahnen. Aufgrund der hohen Kosten, die nach Ansicht der Denkschrift eine geringe Rendite, nach Berechnungen der Regierung jedoch Verluste zu erwarten ließen, und wegen der Konkurrenzangebote entschied der Landtag, zunächst eine Denkschrift über die ganze Frage der Albüberschienenung ausarbeiten zu lassen und die bisherigen Eingaben hierzu zunächst für erledigt zu betrachten. Dieser Antrag wurde am 3. Februar 1914 mehrheitlich angenommen. Zur Erstellung der Denkschrift kam es in Folge des Ersten Weltkrieges nicht mehr.

In der Denkschrift hätte auch behandelt werden sollen, ob die Hauptbahn Stuttgart – Ulm überlastet sei und anstelle eines 3. bzw. 4. Gleises besser eine zweite Hauptbahn über die Alb gebaut werden solle. Auch wurde die Frage des Baus eines langen Tunnels anstelle der steilen und kurvenreichen Geislinger Steige schon damals aufgeworfen, aus Kostengründen aber verworfen.

Heute befinden sich die Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm in den letzten Zügen. Es soll nunmehr – rund hundert Jahre nach den letzten intensiven Debatten im Landtag –



Bald wird diese Dampflok mit ihren Waggons, die noch im Kirchheimer Bahnhof wartet, losfahren. Aufnahme von 1927.

eine neue Albüberquerung gebaut werden. Während man vor Jahren Wert legte auf möglichst geringe Steigungen und wenig «verlorene Höhenmeter», die bei einer Albquerung überwunden werden müssen, ist die jetzt in Planung befindliche Neubaustrecke steiler und länger steil als die Geislinger Steige – der höchste Punkt soll bei rund 750 m Meereshöhe liegen, während der höchste Punkt der Geislinger Steige bei 590 m Meereshöhe liegt – und das trotz einer großen Zahl von langen Tunnels. Deshalb soll die neue Strecke auch nur von schnellen, leichten Güterzügen und Personenzügen zu befahren sein, was von der Fachwelt sehr kritisch gesehen wird. In Wendlingen soll die geplante Bahnlinie Stuttgart–Ulm die bestehende Neckarbahn überqueren, dabei sollen zwei Verbindungskurven entstehen: einerseits für Güterzüge aus Richtung Plochingen zur Neubaustrecke Richtung Ulm, andererseits für Personenzüge aus Richtung Tübingen zum geplanten Stuttgarter Tunnelbahnhof (Stuttgart 21) mit Halt an einem neu zu bauenden Flughafenbahnhof.

Während seit 1899 von Plochingen zumeist bis Oberlenningen Direktverbindungen bestanden, muss heute in Kirchheim in moderne Dieseltriebwagen umgestiegen werden. Grundsätzlich besteht ein Stundentakt, doch aufgrund des Güterverkehrs auf der eingleisigen Strecke fallen morgens zwischen 9.00 und 11.00 Uhr Züge aus. Zusätzlich zum Zug-

verkehr ergänzt der Bus der Linie 177 das Angebot im Lautertal zum Halbstundentakt, immer auf die S-Bahn abgestimmt, der auch in Schopfloch hält, von wo aus in einigen Minuten das Naturschutzzentrum Schopflocher Alb erreichbar ist. [www.naturschutzzentren-bw.de](http://www.naturschutzzentren-bw.de)

Im Sommerhalbjahr stellt der Rad-/Wanderbus Schwäbische Alb (Linie 177.1) sonntags vom 1. Mai bis 17. Oktober in Oberlenningen den Anschluss zum Biosphärengebiet her. [www.regiobus-stuttgart.de](http://www.regiobus-stuttgart.de).

*Vom Neckar zum Heppenloch –  
Mit S 1 und der Teckbahn das Lautertal aufwärts*

Nun ist also nicht mehr Plochingen Endstation für die S 1, sondern Kirchheim unter Teck, und die Fahrt Richtung Alb führt ein Stück auf der Neckarbahn weiter. Links grüßen das Hundertwasserhaus, der Backsteinbau der ehemaligen Brauerei Waldhorn und Plochingens Kirche; die Filsbahn zweigt links ab und gleich nach Querung der Fils sieht man rechts das Gelände der ehemaligen Landesgartenschau. Unter dem Kreuzungsbauwerk der Bundesstraßen 10 und 313 hindurch folgt sogleich Wernau.

Nach kurzem Halt erblicken wir rechts die durch Kiesabbau entstandenen Seen zu beiden Seiten des Neckars, die als Naturschutzgebiete «Neckarwasen» und «Wernauer Baggerseen» ausgewiesen sind. Wir befinden uns hier noch im Keuper am Übergang von

den Fildern zum Albvorland. Am Ortsrand von Wendlingen überqueren wir die dem Neckar zueilende Lauter, deren Lauf wir bis in ihr Quellgebiet folgen werden. Am Bahnhof Wendlingen (264 m) ist ein neuer S-Bahnsteig entstanden. Hier folgt die S 1 dem Verlauf der Teckbahn, während die Gleise geradeaus nach Tübingen führen. In einem 90°-Bogen schlägt die S-Bahn südöstliche Richtung ein und fährt dann auf nahezu gerader Strecke durch die Wohn- und Gewerbegebiete der Stadt Wendlingen. *Ohne jegliche Terrainhindernisse überwinden zu müssen, durfte der Bahnkörper einfach nur auf das von der Lauter gebaute Terrain aufgesetzt werden*, so 1880 Oscar Fraas (1821–1897), der bekanntere Vater des eingangs genannten Eberhard Fraas.

Vor Ötlingen, das bereits zu Kirchheim gehört, bemerken wir das breite und flache, im weichen Unterjura (Schwarzjura) ausgeräumte Tal der Lauter. Es wurde in der Nacheiszeit mit einer mächtigen Deckschicht aus Auenlehm und Löss aufgefüllt und ist daher sehr fruchtbar und deswegen schon früh besiedelt worden. Weiter geradeaus erreichen wir – am Rande ausgedehnter Gewerbegebiete, die Teck vor Augen – Kirchheim (307 m).

Die Stadt Kirchheim mit dem Renaissance-Schloss, der Martinskirche, den dicht an dicht stehenden historisch bedeutenden Gebäuden, dem Geburtshaus des Ingenieurs und Schriftstellers Max Eyth (1836–1906) und dem Fachwerkrathaus von 1722/24 ist einen gesonderten Ausflug wert.

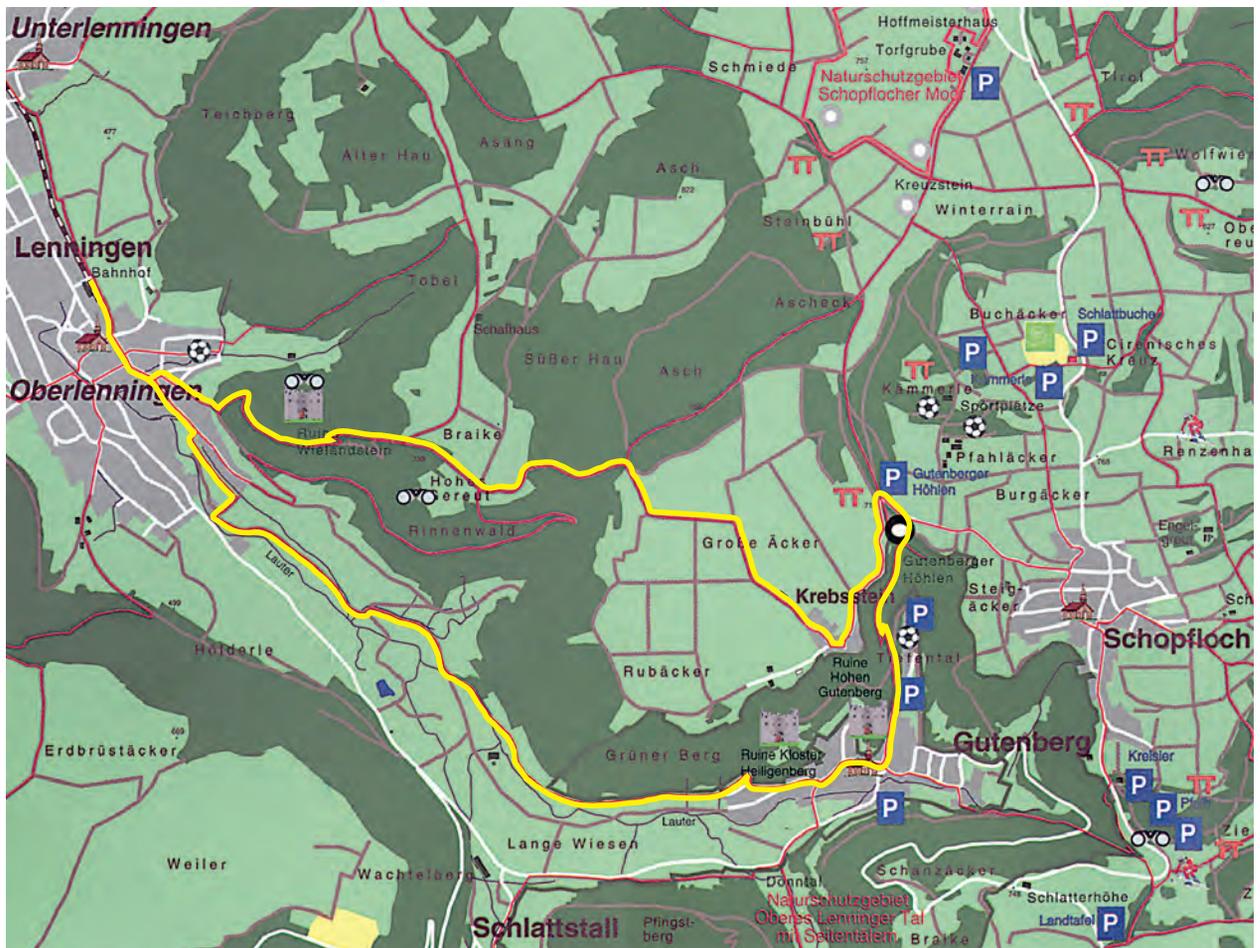
Das Heimatbuch beschreibt in seinem ersten Band liebevoll den Kirchheimer Bahnhofsbetrieb zu Zeiten der Kirchheimer Privateisenbahn. Zehn Minuten vor Zugabgang begab sich der «Rote Heuler», so benannt nach seinem roten Vollbart, gemächlich und würdevoll durch den Wartesaal III. Klasse, ergriff einen Lederriemen, der vom Schlegel einer großen Glocke herabhing, machte einen Heidenlärm und wiederholte das Ganze nach effektvoller Pause. Das war das erste Zeichen zur Abfahrt des Zuges. Die Reisenden, die sich gewöhnlich noch im «Tyroler» oder im «Deutschen Haus» aufhielten, bestellten schnell noch ein Glas Bier. Das zweite Zeichen folgte exakt fünf Minuten später. Die Wirtshausgäste tranken langsam aus, bezahlten und begaben sich zum Bahnsteig, wo nach weiteren fünf Minuten das dritte Zeichen ertönte. Zug- und Lokomotivführer machten sich an die Arbeit, Backenpfeife und Dampf-pfeife ertönten, und der Lokomotivführer, der «Schwarze Schmid», setzte die Lok in Bewegung.

Unsere S1 endet am Bahnhof und wir müssen etwas hurtiger als einstmals in den gut vertakteten roten Regio-Shuttle der DB-Regio umsteigen. Er befährt die «kleine Teckbahn» bis zum Endbahnhof

in Oberlenningen. Kurz hinter Kirchheim zweigt nach links der ehemalige Streckenast über Holzmaden nach Weilheim an der Teck ab. Unter der Autobahn hindurch geht die Fahrt nun fast schnurgerade in südliche Richtung. Es folgen Dettingen unter Teck mit seinem schmucken Bahnhofsgebäude, das den Modelleisenbahnern als Vorlage diente. Dettingen ist eines der ältesten Dörfer am Kirchheimer Albrand und bekannt für sein großes Kirschen-Anbaugebiet.

Wie mit weit ausgebreiteten Armen empfangen uns zur Linken der Teckberg (775 m), einer der markantesten Ausliegerberge und Wahrzeichen der Schwäbischen Alb mit dem vorgelagerten Hohenbol, einem der rund 350 ehemaligen Schlote des «Schwäbischen Vulkans» aus der Zeit des Tertiärs, und die Baßgeige zur Rechten mit dem Bruckerfels. Ganz rechts schaut gerade noch die Ruine des Hohenneuffen heraus. Diese Kalk-Randhöhen gehören zur Mittleren Kuppenalb, während das untere Lenninger Tal bis zur Verengung bei Oberlenningen noch zum Naturraum Kirchheimer Becken gerechnet wird. Vorbei am Städtchen Owen – wohlgemerkt: «Auen» ausgesprochen – Eduard Mörike war hier 1829–31 und 1834 als Helfer des Pfarrers bzw. Pfarrverweser tätig – und an Brucken, einem Ortsteil von Lenningen, wird das Lautertal bei ansteigender Strecke immer enger. Über Unterlenningen erreichen wir den Endbahnhof Oberlenningen.

Es wird deutlich, dass wir in eine großartige Landschaft im südöstlichen Zipfel des Landkreises Esslingen gelangen, in ein Gebiet von geowissenschaftlich größter Bedeutung, ein Schwerpunktgebiet des Naturschutzes im Regierungsbezirk Stuttgart. Davon zeugen allein zwölf Naturschutzgebiete mit einer Größe von insgesamt 1768 ha, darunter so hochkarätige wie «Teck», «Limburg», «Oberes Lenninger Tal mit Seitentälern», «Schopflocher Moor» oder «Randecker Maar», von der Teckbahn aus alle auf Halbtageswanderungen erreichbar. Hierzu hat das Regierungspräsidium Stuttgart, Ref. 56 Naturschutz, Informationsblätter herausgegeben. Diese Naturschutzgebiete, Bann- und Schonwälder und viele Naturdenkmale sind eingebettet in Landschaftsschutzgebiete. Insbesondere die Hang-Buchenwälder des Albraufs sind nach der europäischen Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) wie auch das seit 5. Februar 2010 gesetzlich festgelegte Vogelschutzgebiet «Vorland der mittleren Schwäbischen Alb» Bestandteile des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000. Seit 2009 hat das Regierungspräsidium Stuttgart für die Streuobstgebiete des Mittleren Albvorlands in Verbindung mit denen des Mittleren Remstales auf einer Fläche von 450 km<sup>2</sup> ein EU-Förderprojekt LIFE+ auf



den Weg gebracht, das während einer fünfjährigen Laufzeit mit einem Finanzvolumen von über 5,2 Mio Euro die Lebensraumbedingungen für zahlreiche gefährdete Vogelarten verbessern soll. Zudem ist seit Mai 2009 dieser Landschaftsausschnitt Teil des von der UNESCO anerkannten Biosphärengebiets Schwäbische Alb mit 85 000 ha und dem ehemaligen Münsinger Truppenübungsplatz im Zentrum.

Die Teckbahn erschließt ein großartiges und abwechslungsreiches Gebiet nicht nur für Naturliebhaber, sondern auch für Tagestouristen, Erholungssuchende und Wanderer. Außer den Naturschutzgebieten liegen als Ziele im Osten des Tales weitere Burgruinen, Felsen, Höhlen, der Teilort Schopfloch und das Naturschutzzentrum Schopfloch. Im Westen sind zu erreichen das Freilichtmuseum Beuren, Beuren selbst mit seinem Thermalbad, der Hohe Neuffen, Grabenstetten mit den Heidengraben, Falkensteiner Höhle sowie Bad Urach mit seinem Thermalbad.

Überhaupt bietet sich die Kirchheimer-Uracher Alb für Wanderungen an, die von einem Tal zum anderen und von einer Bahn zur anderen führen. Das zeigt auch ein Blick auf die Wanderkarte. In einem Abstand zwischen neun bis fünfzehn Kilometer liegen drei Bahnstrecken: Teckbahn, Tälesbahn

und Ermstalbahn. Von ihren Haltestationen und Endbahnhöfen aus können Streckenwanderungen durchgeführt werden, so von Unterlenningen über die Baßgeige nach Neuffen zur Tälesbahn und von Oberlenningen über Grabenstetten nach Bad Urach zur Ermstalbahn. Der Kartenleser und Wanderer wird noch verschiedene andere Varianten entdecken. [www.vvs.de](http://www.vvs.de)

#### *Von Stein zu Stein entlang der Ritterpfade*

Der Bahnhof Oberlenningen ist zwar die Endstation der Bahn, dafür aber ein guter Startpunkt für zahlreiche Wanderrouten hinauf auf die Alb. Der Bahnhof selbst besticht durch seine Schlichtheit, auch hat er sicherlich schon bessere Zeiten gesehen. Die Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen erbauten die Bahnhofsgebäude von Unter- und Oberlenningen 1899 als Einheitsbahnhöfe vom Typ IIa *Dienstgebäude mit einer Wohnung für den Vorstand*, bzw. Typ IIIa *Dienstgebäude mit je einer Wohnung für den Stationsmeister und einen verheirateten Wärter*.

Der kleine Bahnhof wird überragt von den alles dominierenden Gebäuden der Papierfabrik Scheufelen. Einige davon wurden von dem Stuttgarter



*Das Schlössle in Oberlenningen, in dem seit 1992 Buch- und Papierobjekte zeitgenössischer Künstler gezeigt werden.*

Jugendstil-Architekten Ludwig Eisenlohr (1851–1931) geplant. Die Papierfabrik gründete 1855 der Lehrer Carl Scheufelen, einer der Motoren des Bahnbaus im Lenninger Tal, in der bereits 1773 bestehenden Papiermühle. Sie ist seither nicht nur wichtigster Arbeitgeber des Tales, ihr ist es auch zu verdanken, dass die Bahn nach Oberlenningen immer noch verkehrt. 1992 richtete der Familienbetrieb im alten Schlössle von Oberlenningen ein Museum für Papier- und Buchkunst als Stiftung ein. Seit der Eröffnung im Jahre 1992 werden hier vorwiegend Buch- und Papierobjekte zeitgenössischer deutscher Künstler präsentiert. Führungen sollten beim Bürgermeisteramt Lenningen angemeldet werden. (s. «Museen des Landes: Das Museum für Papier- und Buchkunst in Lenningen am Fuß der Alb», *Schwäbische Heimat* 1/1998)

Unsere etwa zwölf Kilometer lange Halbtageswanderung wird uns auf einem Rundweg von und nach Oberlenningen (449 m) über die Wielandsteine (671 m), den Weiler Krebsstein (714 m), die Gutenberg Höhlen (585 m) und Gutenberg (532 m) führen. Die Alb wird in diesem Bereich von Gesteinen des Oberjuras (Weißjura) aufgebaut. Der Weg führt uns über die Schichten des Oberen Braunen Juras,

der noch am Fuße des Bergsporns der Wielandsteine ansteht, über die Impressamergel (Weißjura alpha), die Wohlgeschichteten Kalke (beta), die hellgrauen, splittrigen Kalke der Lacunosamergel (gamma) bis hinauf zu den dick gebankten Felsenkalken und den Unteren und Oberen Massenkalken (Weißjura delta bis epsilon). Im Oberen Lenninger Tal ist die Dichte an geologischen Besonderheiten enorm. Eng gedrängt stehen Kalkfelsen, Karsthöhlen und treten Karstquellen zutage. Diese speisen die obere Lauter vor allem im Frühjahr üppig.

Direkt am Ende der Bahnlinie überqueren wir die Gleise und befinden uns auf dem gut gekennzeichneten Wegenetz des Schwäbischen Albvereins. Wir folgen der roten Raute sozusagen in Verlängerung der Bahngleise bis zum Heinrich-Scheufelen-Platz. Hier teilen sich die Wege. Wir überqueren den Platz nach links und biegen rechts in den Wielandsteinweg. Diesem folgen wir steil bergauf bis zum Waldrand. Wir betreten nun auf dem schmalen Fußpfad des Wielandstein-Wanderweges das Naturschutzgebiet «Tobeltal mit Mittagfels und Wielandstein». Er führt uns hinauf zu den Wielandsteinen. Aber vergessen Sie nicht, sich noch einmal umzudrehen und den Blick ins Tal zu genießen.

Das Tobeltal ist wie das gesamte Lenninger Tal auch bekannt für seinen viertgrößten Eibenbestand Baden-Württembergs. Ein erstes stattliches und wie alle Lenninger Eiben über hundert Jahre altes Exemplar befindet sich nach wenigen Schritten rechts des Weges im Unterwuchs des krautreichen Buchenwal-



*Eine Überraschung: Eine Eibe mitten im Wald. Das Lenninger Tal weist den viertgrößten Eibenbestand im Land auf.*

des. Aber was ist das besondere an diesen Eiben? Eiben haben sich in Europa nacheiszeitlich bereits vor der Buche ausgebreitet und zeigen eine Vorliebe für sonnige Standorte. Die Hauptgründe, weshalb diese heimische Nadelholzart heutzutage fast nur noch in Gärten oder Friedhöfen zu bewundern ist, sind zum einen der Verbiss durch Rehe, zum anderen aber die Ausrottung durch den Menschen seit dem späten Mittelalter. Das langsam wachsende, harte Holz war begehrt für Bogen und Armbrüste. Andererseits sind wenige Mengen der Pflanze tödlich für Pferde, weshalb die Eibe systematisch entfernt wurde. Üppigere Exemplare begegnen uns an den Felswänden und in den Ruinen der Wielandsteine. Die ältesten dieser Bäume werden auf ca. 700 Jahre geschätzt.

Die vierteilige Burganlage der Wielandsteine war 1240 im Besitz der Swelher, teckischer Dienstmannen. Ende des 14. Jahrhunderts besaß Graf Eberhard von Württemberg die Wielandsteine. Nach mehreren Besitzstandswechseln erwarb schließlich 1535 die Gemeinde Oberlenningen die verfallene Burg nebst Ländereien für rund 2.000 Gulden und gab sie für den Steinerwerb frei.



Das hellblau blühende Immergrün.

Noch bevor wir die Wielandsteine durch den Wald sehen, werden wir durch das Immergrün (*Vinca minor*) darauf aufmerksam gemacht, dass wir bald auf eine verjährte Wirkstätte des Menschen treffen: Die im Frühjahr blau blühenden immergrünen Teppiche des Burggartenflüchtlings weisen uns den Weg.

Wir betreten über einen Holzsteg den Vorhof des Hinteren Wielandsteins, der 1525 von Bauern verwüstet, 1533 abgebrochen und 1976/79 von der Gemeinde freigelegt und gesichert wurde. Richtet man den Blick von hier aus in Richtung Oberlennin-

gen, kann man noch sehr gut die Standorte der beiden anderen Burgteile erahnen.

Der Wanderweg nach Krebsstein oder Schopfloch führt uns weiter nach oben, wo wir bald einen beeindruckenden Blick vorbei an den Wielandsteinen ins Tal, auf den Bahnhof, die Papierfabrik und die Anhöhe der Ruine Sulzburg genießen können. Aber auch der Blick ins Tobeltal hat es in sich. Das Felsband der Massenkalkfelsen, der linken und rechten Tobelfelsen, ragt auf breiter Front aus dem Wald. Nicht nur die Eiben haben sich auf diesen unwirtlichen Standort geflüchtet, sondern auch zahlreiche schutzbedürftige Kräuter wie etwa Pfingst-Nelke, Trauben-Steinbrech, Berg-Kronwicke oder der Alpen-Pippau. Aber auch Kolkrabe und Dohle finden hier optimale Nistbedingungen.

Der Weg führt uns zu einer Feuerstelle, wo wir entweder geradeaus den Schildern folgen oder den Fußweg in den Wald hinein zum Hohgreutfelsen und weiter entlang des Albtraufs einschlagen können. Dieser kleine Abstecher bietet weitere schöne Ausblicke auf das Lenninger Tal. Allerdings ist Vorsicht und Rücksicht oberstes Gebot. Am Wegedreieck treffen die Routen wieder aufeinander, und es geht auf einer kleinen zwar geteerten, aber wenig befahrenen Straße durch ein kleines Waldstück und die steinigen Ackerfluren der Albhochfläche zum Weiler Krebsstein.

In diesem scheint die Zeit ein wenig still zu stehen, und man kann noch das harte, entbehrungsreiche Leben der einstigen Albbauern erahnen. Lohnenswert ist auch ein kurzer Abstecher vom eigentlichen Wanderweg zwischen dem zweiten und dritten Haus hindurch auf den Wasserfelsen (714 m). Auf ihm stand einst die Burg Wülstein. Der Aussichtspunkt bietet einen grandiosen Blick auf Gutenberg, das sich um den Burgsporn der ehemaligen Burg Hohengutenberg schmiegt. Gegenüber blickt man ins Donntal und ins Schlattstaller Tal; auf der Alb ragt zwischen Baumwipfeln der Römersteinturm hervor.

Die Straße nach Schopfloch führt uns zum Wanderparkplatz Gutenberger Höhlen, wo Wanderhungrige nach Schopfloch mit seinem Naturschutzzentrum oder zum Schopflocher Moor abbiegen können. Beide Ziele sind nicht nur für Naturliebhaber sehr empfehlenswert, sondern auch über Linienbusse an die Teckbahn angebunden.

Wir tauchen, bevor wir nach Gutenberg absteigen, in die faszinierende Welt der Gutenberger Höhlen ein. Der 17 m lange Vorplatz der Gutenberger Höhle war als «Heppenloch» schon lange bekannt. Man kann ihn von der Straße nach Krebsstein aus sehr gut sehen. Die Gußmannshöhle

wurde 1889/90 bei Grabungen durch den Schwäbischen Höhlenverein vom in Gutenberg ansässigen Pfarrer Karl Gußmann entdeckt. Bei den ersten Grabungen im November 1889 stieß man nach Durchbrechung der Kalksinter-Schale auf eine ca. drei Meter mächtige und zwölf Meter lange Bank fossiler Knochen. Genauere Untersuchungen erbrachten Nachweise zahlreicher Tiere des Pleistozäns wie Hyäne, Höhlenbär, Höhlenlöwe, Wildpferd, Wisent oder Nashorn. Die Sensation sind aber die Knochenreste eines Berberaffen und des Alpenwolfes. Eine Vielzahl dieser Höhlenfunde ist im Städtischen Museum im Kornhaus in Kirchheim zu bewundern.

Die Gutenberger Höhle und die Gußmannshöhle sind Klufthöhlen mit schönen Tropfsteinformationen in sechs beziehungsweise vier Hallen. Sie verdanken ihre Entstehung dem Schopflocher Moor, das damals noch ein See war. Das Wasser des Sees floss durch die bereits vorhandenen Spalten ab



*Zwischen Gutenberg und Oberlenningen erhält die Lauter aus vielen größeren und kleinen Quellen, meist Kalktuffquellen, ihren Zulauf.*

und erweiterte diese durch Korrosion und Erosion. Führungen durch die Gutenberger und die Gußmannshöhle finden samstags von 13 bis 17 Uhr und sonn- und feiertags von 10 bis 17 Uhr statt. Wenn im Frühjahr die Fledermäuse ihren Winterschlaf beendet haben, beginnt am 1. Mai die Saison für die Gutenberger Höhlen wieder, die bis Mitte Oktober währt.

*Zurück im Tal der Weißen und Schwarzen Lauter – Kalktuffquellen und Nutzung der Wasserkraft*

Der Abstieg nach Gutenberg erfolgt bis zu den ersten Häusern über den schmalen Fußweg mit roter Raute. Er führt uns links entlang des Bergsporns mit den Mauerresten der ehemaligen Burg Hohengutenberg der Herren von Teck ins Dorf. Gutenberg verfügte im Jahre 1360 über ein Markt- und Stadtrecht. Die Stadtummauerung war in Teilen noch 1918 nachweisbar. Hier steht eines der kleinsten Rathäuser des Kreises (17. Jahrhundert) mit einer schönen Fachwerkfront und einem barocken Umbau im ersten Obergeschoss.

Der Weg zurück nach Oberlenningen führt uns zunächst entlang der Hauptstraße, bis kurz vor der Bushaltestelle rechts wieder der Wanderweg mit der roten Raute abgeht. Schon nach wenigen Metern werden wir durch das Plätschern einer Quelle, die rechter Hand entspringt, darauf aufmerksam gemacht, dass wir nun die wasserarme Albhochfläche verlassen haben und uns im Reich der Lauter befinden. Der Hauptast der oberen Lauter, die Weiße Lauter, entspringt im Talschluss von Gutenberg. Unterhalb des Ortes schließen sich ihr die drei weiteren Quelläste der Oberen Lauter mit ihren tief eingeschnittenen Tälern an: das enge Tal der Schwarzen Lauter, das schluchtartige Tal der Langen Steige und das sanft romantische Donntal.

Die Lauter ist im Lenninger Tal ein über weite Strecken naturnaher Bach, der teils üppig mäandriert, teils hinter tiefen Uferanrissen den Blicken entschwindet und immer wieder über zahlreiche, teils aufgesinterte Stufen dem Neckar entgegenplätschert. Zwischen Gutenberg und Oberlenningen wird sie aus zahlreichen größeren und kleineren Quellen, zumeist Kalktuffquellen, bedient. Einige davon werden wir vom Weg aus sehen. Das Besondere an Kalktuffquellen ist, dass der Kalk des stark kalkhaltigen Quellwassers entweder chemisch durch das Entweichen von Kohlendioxid oder biogen bei der Aufnahme von Kohlendioxid durch bestimmte Moosarten, allen voran das Starknervmoos (*Cratoneuron commutatum*), ausfällt. Der ausgefällte Kalk legt sich in dünnen Schichten auf alles,

was ihm in den Weg kommt. Im Laufe der Jahrzehnte wächst der Quellaustritt nach vorne, das Bachbett nach oben. Eingekalkte Blätter und Äste sind nicht nur schön anzusehen, sie zeugen noch nach Jahrhunderten vom früheren Bewuchs. Kalktuff im ausgehärteten Zustand wird seit Jahrhunderten als hochwertiges Baumaterial genutzt, denn er ist leicht, witterungsbeständig und gut isolierend.

Wir wandern auf einer vermuteten Römerstraße, die einstmals wohl die Kastelle Donnstetten und Köngen verband, immer parallel zur Lauter, zunächst entlang der Grenzen des Naturschutzgebietes «Oberes Lenninger Tal mit Seitentälern» (s. **Resolution des Heimatbunds, Schwäbische Heimat 3/1986 und «Die Quelltäler der Lenninger Lauter – zum Naturschutzgebiet erklärt»**, *Schwäbische Heimat* 4/1987). Etwas anklagend ragen zahlreiche Baumstümpfe in die Luft. Sie wurden gefällt, um den Arten des einstmals hier vorherrschenden artenreichen mageren Grünlands wieder mehr Licht zu geben. Denn auch im früher stark landwirtschaftlich geprägten oberen Lenninger Tal ging die Nutzung steiler, ertragsarmer Standorte in den letzten Jahrzehnten stark zurück, und der Wald eroberte sich sein natürliches Terrain zurück.

Das letzte Stück des Wegs führt am Ufer eines idyllischen Kanals entlang, der kurz vor dem Heinrich-Scheufelen-Platz in Oberlenningen einem kleinen Stromhäuschen zur Stromgewinnung zugeführt wird (s. «**Die Bedeutung der Wasserkraftnutzung ... an der Lauter und ihren Zuflüssen**», *Schwäbische Heimat* 4/1993). Früher gab es rund 60 Triebwerke an der gesamten Lauter. Sie haben Säge-, Mahl- und Papiermühlen betrieben, Webereien, Tuchfabriken und Spinnereien entstehen lassen und zur Industrialisierung des Tales beigetragen. Der Strukturwandel hat dazu geführt, dass nur wenige Triebwerke und Mühlkanäle noch vorhanden sind. Bald nimmt uns der Regio-Shuttle zur Rückreise wieder auf und wir können genüsslich, die Beine ausgestreckt, noch einmal die liebliche Landschaft des Albvorlandes an uns vorbeigleiten lassen.

#### LITERATUR:

- Fraas, O.: Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn, Stuttgart 1880.  
Fraas, E.: Gutachten über die geologischen Verhältnisse der projektierten Bahnlinie von Oberlenningen bis zur Höhe der Alb, 1913, Stadtarchiv Kirchheim u.T., KiA 1644  
Mattern, H., J. Schedler & M. Steinmetz: Ausflüge und Stadtbesichtigungen mit der Bahn, Bd. I, Östliche und Mittlere Schwäbische Alb, Ubstadt-Weiher, 2007.



Die Wasserkraft der Lauter wurde früher in rund 60 Triebwerken genutzt. Überall trifft man Wehre und Kanäle.

- Mühl, A. & K. Seidel: Die Württembergischen Staatseisenbahnen, Konrad Theiss Verlag Stuttgart 1980.  
Supper, O.: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, Stuttgart 1895, Kohlhammer Edition Eisenbahn, Nachdruck 1981.  
Denkschrift zum Projekt einer normalspurigen Nebenbahn Oberlenningen – Feldstetten – Ulm, 1912, Stadtarchiv Kirchheim u.T., KiA 725  
Verhandlungen der Württembergischen Kammer der Abgeordneten  
Für die kritische Durchsicht des Textes danken wir Diplomgeografin Ulrike Kreh und Dr. Roland Deigendesch, Stadtarchiv Kirchheim u.T.

### Mit SHB und VVS zum Albtrauf

In Kooperation mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) veranstaltet der Schwäbische Heimatbund im Herbst 2010 interessante Tagesfahrten und Wanderungen am Albtrauf. Sie führen unter anderem nach Kirchheim und Nürtingen, zum schwäbischen Vulkan, ins Kellental und nach Beuren. Wir stellen sie Ihnen im **beiliegenden Prospekt** vor.