

Matthias Lieb /
Jürgen Schedler/
Klaus H. Vowinkel

Wandern mit der Stadtbahnlinie S 9 – zwischen Kraichgau und westlichem Stromberg

Der Vorschlag aus unserer Reihe «Wandern mit reaktivierten Bahnen» führt uns in die vom Schwäbischen Heimatbund aus Anlass seines 100-jährigen Bestehens ausgewählte «Kulturlandschaft des Jahres – Zabergäu, Strom- und Heuchelberg». Es geht in den westlichen Teil des Strombergs am Übergang in den Kraichgau – eine malerische Gegend im Enzkreis und im Landkreis Karlsruhe – ehemaliges Grenzgebiet zwischen Württemberg und der Kurpfalz bzw. Baden.

Ein weiterer Grund für diese Empfehlung ist die damals erste grenzüberschreitende Bahnlinie des Königreichs Württemberg, die «Westbahn», die zum Nachbarn Baden führte. Nach der Eröffnung der Schnellstrecke Stuttgart – Mannheim 1991 verlor sie an Bedeutung, der Nahverkehr zwischen Mülhacker und Bretten wurde eingestellt. Seit 1999 fahren jedoch Stadtbahnwagen der Karlsruher Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) stündlich auf der Linie S 9 von Mülhacker über Bretten nach Bruchsal. 2008 wurde der Streckenabschnitt komplett saniert

und war daher mehrere Monate vollständig gesperrt. Schrittweise entstanden in den letzten Jahren auch neue oder modernisierte Haltepunkte, die für Wanderer ideal liegen.

Das Wandergebiet ist sowohl aus Stuttgart wie auch aus Karlsruhe und Heidelberg mit der Bahn bestens erreichbar: von Bietigheim-Bissingen mit den Karlsruher Stadtbahnwagen der Linie S 5 bzw. von Stuttgart mit dem Interregio-Express nach Mülhacker, dort umsteigen in die S 9 zur Weiterfahrt nach Ölbronn-Dürren. Aus dem Karlsruher Raum geht es mit der S 4 bis Bretten bzw. mit der S 9 von Bruchsal aus ins Wandergebiet. Bereits ab Sachsenheim bietet sich entlang der S 5, ab Mülhacker zu beiden Seiten der S 9 ein dichtes Netz von Wander- und Radwegen an, das besonders zwischen Maulbronn und Bretten zu verschiedenen Wander- und Spaziermöglichkeiten einlädt. So kann man vom Haltepunkt Otisheim aus westlich der Bahn beispielsweise nach Ölbronn oder östlich davon nach Maulbronn wandern, vom Haltepunkt Maulbronn-

West zur Klosteranlage oder am Aalkistensee vorbei zur Haltestelle nach Kleinvillars. Sonntags im Sommer fährt hier der Klosterstadt-Express auf der kurzen Bahnlinie sogar bis kurz vor das Kloster, heute UNESCO-Weltkulturerbe, zum alten Bahnhof Maulbronn-Stadt. Auch ein gemütlicher Spaziergang von Ölbronn nach Kleinvillars oder die Fortsetzung als Wanderung auf Schusters Rappen oder mit dem Rad über die Fauststadt Knittlingen nach Bretten sind durchführbar.

Es gibt viele Möglichkeiten, sich die harmonische Landschaft zu erschließen und den Naturpark «Stromberg-Heuchelberg» zu genießen. Erwähnenswert ist, dass sich hier die einzige Stelle in Baden-Württemberg befindet, an der die Markierungen der drei großen Gebietswandervereine – Schwarzwaldverein, Schwäbischer Albverein und Odenwaldklub – zusammentreffen.

Historisches zur Württembergischen Westbahn – keine einfache Strecke von Württemberg nach Baden

Der Verlauf der Bahnlinie zwischen Bietigheim-Bissingen und Bruchsal ist der «hohen Politik» geschuldet. Seit 1830 dachte man im Königreich Württemberg erstmals an den Bau von Bahnlinien. Neben der «Hauptbahn» von Stuttgart über Ulm an den Bodensee und der «Nordbahn» nach Heilbronn war auch eine «Westbahn» in Richtung Baden geplant. Damit sollte die Verbindung zum für Württemberg wichtigen Rheinhafen Mannheim hergestellt werden.

Erste Planungen des Regierungs-Ingenieurs General von Seeger aus dem Jahr 1836 sahen eine Trassierung von Illingen aus entlang der alten Römer- bzw. Staatsstraße über Maulbronn, Knittlingen nach Bretten und Bruchsal zum Anschluss an die dortige badische Staatsbahn vor. Doch diese Pläne stießen auf erheblichen badischen Widerstand. Insbesondere die damals bedeutendste Industriestadt Badens, die Goldstadt Pforzheim, sah sich durch diese württembergischen Eisenbahnpläne im Verkehrsschatten und forderte eine Trassenführung über Pforzheim nach Karlsruhe. Baden folgte dieser Argumentation und forderte eine direkte Ost-West-Verbindung als Teil der Linie von Paris nach Wien. Die badischen Städte Bretten und Mannheim hingegen unterstützten das württembergische Bahnprojekt.

Aufgrund dieser komplizierten Interessenlage wurde das für Württemberg wichtige Bahnprojekt zunächst zurückgestellt und der Bau der Nordbahn nach Heilbronn vorgezogen. Erst vierzehn Jahre nach den ersten Planungen konnte Ende 1850 ein Staatsvertrag beider Länder über den Bahnbau

geschlossen werden. Baden war aufgrund der Revolutionswirren 1848/49 politisch und finanziell geschwächt, sodass Württemberg den Bau als württembergische Bahn bis zum badischen Bruchsal durchsetzen konnte. Dafür wurde die Streckenführung modifiziert: Um den Belangen von Baden und insbesondere Pforzheim gerecht zu werden, führte man die Strecke von Illingen nicht direkt über Maulbronn und Knittlingen, sondern zunächst weiter Richtung Westen bis Mühlacker. Dort sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine Zweiglinie von Karlsruhe über Pforzheim einmünden.

Im Wald bei Ötisheim entstand die Station «Maulbronn», drei Kilometer von der Oberamtsstadt und dem Kloster entfernt. Maulbronn und Knittlingen verzichteten also auf ihren eigenen, zentralen Bahnhof zugunsten von Pforzheim. Die Postkutsche stellte zwischen Maulbronn's Bahnhof im Wald, der später in Maulbronn-West umbenannt wurde, und Knittlingen die Verbindung her. Die Entwicklung der von Maulbronn-West abzweigenden Bahnlinie nach Maulbronn-Stadt ist im Beitrag *Wandern mit dem Klosterstadt-Express* (s. «Schwäbische Heimat» 1999/2) ausführlich beschrieben.



Der Haltepunkt Ölbronn-Dürrn.



Die Häuser, die Vorgärten und die Straßen in Ölbronn zeigen sich sehr gepflegt.

Mit Maulbronn war die letzte Station auf württembergischem Gebiet erreicht. Die Stationen Bretten und Bruchsal – dort wurde zunächst ein kleiner württembergischer Bahnhof an den schon bestehenden badischen Bahnhof angebaut – liegen im Badischen. In Bruchsal stießen bei der Eröffnung der Bahn im Jahr 1853 nicht nur zwei Bahnverwaltungen aufeinander, sondern auch zwei Spurweiten. Während in Württemberg die sogenannte Normalspur mit 1435 mm Spurweite gewählt worden war, ging Baden mit der Breitspur von 1600 mm einen Sonderweg, den es in den ersten Verhandlungen mit Württemberg auch für die Württembergische Westbahn durchsetzen wollte. Doch 1854 erkannte man in Baden den Fehler und baute in Rekordzeit alle Bahnlinien, Loks und Wagen auf Normalspur um.

Ein weiteres Problem waren die Uhrzeiten. Vor Einführung der Eisenbahn war die minuten- oder sekundengenaue Zeitmessung von geringer Bedeutung. Jeder Ort hatte seine an der Sonne ausgerichtete Ortszeit. Mit der Einführung von Bahnlinien wurde es notwendig, «pünktlich wie die Eisenbahn» auf die Minute genaue Fahrpläne aufzustellen. In Württemberg wurden hierzu die Fahrpläne nach der «Stuttgarter Zeit», in Baden nach der «Karlsruher Zeit» erstellt. Der Zeitunterschied, der zwischen beiden Bahnverwaltungen bestand, betrug drei Minuten. Erst 1892 wurde bei der Eisenbahn, ein Jahr später im gesamten Deutschen Reich die Mitteleuropäische Zeit (MEZ) einheitlich eingeführt.

Gab es 1853 also zwischen Mühlacker und Bretten nur die Unterwegsstation Maulbronn, so richtete die

Bahn von 1890 an weitere Haltepunkte in Ötisheim, Ölbronn und Ruit ein, die jedoch 1991 mit der Einstellung der Nahverkehrszüge auf diesem Abschnitt geschlossen wurden. In Ötisheim, drei Kilometer von Mühlacker entfernt, hielt seit 1991 viele Jahre nur noch morgens ein einzelner Eilzug nach Stuttgart. Erst mit der Einführung der Stadtbahnlinie 1999 gibt es hier wieder einen attraktiven Nahverkehr im Stundentakt. Da die Gemeinde Ötisheim sich 1991 gegen die Schließung des Haltepunktes gewehrt und die Kosten für den Erhalt des Bahnsteigs übernommen hatte, konnten von 1999 an die Stadtbahnzüge problemlos wieder halten. Anders war die Lage an den anderen Haltepunkten, die 1991 sogar teilweise abgerissen wurden: In Maulbronn-West musste zuerst die Unterführung geöffnet werden, bis der Bahnhof Mitte 1999 wieder als Bedarfshalt zur Verfügung stand. Erst 2005 wurde der Bahnsteig neu gebaut und das Bahnhofsumfeld neu gestaltet. Der Anschluss zur Stadt ist täglich ab 9 Uhr über ein anforderndes Anruf-Sammel-Taxi möglich.

An der Straße zwischen Ölbronn und Kleinvillars erinnert das Restaurant *Bahnhöfle* an den ersten Haltepunkt Ölbronn, der auf halbem Weg zwischen beiden Orten lag. Beim Neubau 2004 wurde der Haltepunkt Ölbronn-Dürren näher an den Ort gerückt. Auch Kleinvillars erhielt einen eigenen Haltepunkt Knittlingen-Kleinvillars. Mit der Namensnennung erscheint Knittlingen nun doch noch auf einem Bahnhofsschild, nachdem die früheren Anläufe gescheitert waren, wie später noch zu berichten sein

wird. In Ruit wurde der Haltepunkt an alter Stelle wieder neu errichtet. Gänzlich neu ist der Haltepunkt Bretten-Rechberg, der auch als Gleis 2 und 3 des daneben liegenden Haltepunktes Bretten Stadtmitte der Stadtbahnlinie S 4, der Kraichgaubahn von Karlsruhe nach Heilbronn, angesehen werden kann (s. «Schwäbische Heimat» 1998/3 *Vom Turmberg zur Ravensburg – Wandern mit der Kraichgaubahn*; 2001/3 *Wandern mit der Kraichgaubahn – von Eppingen nach Heilbronn*).

Der Aalkistensee – einst Fischteich der Mönche – heute «europäisches» Naturschutzgebiet

Machen Sie es sich also in einem Stadtbahnwagen bequem und folgen Sie nun unserem ersten Vorschlag. Fahren Sie mit der Stadtbahn bis zum Haltepunkt Ölbronn-Dürrn und schauen Sie sich zunächst im Ort um.

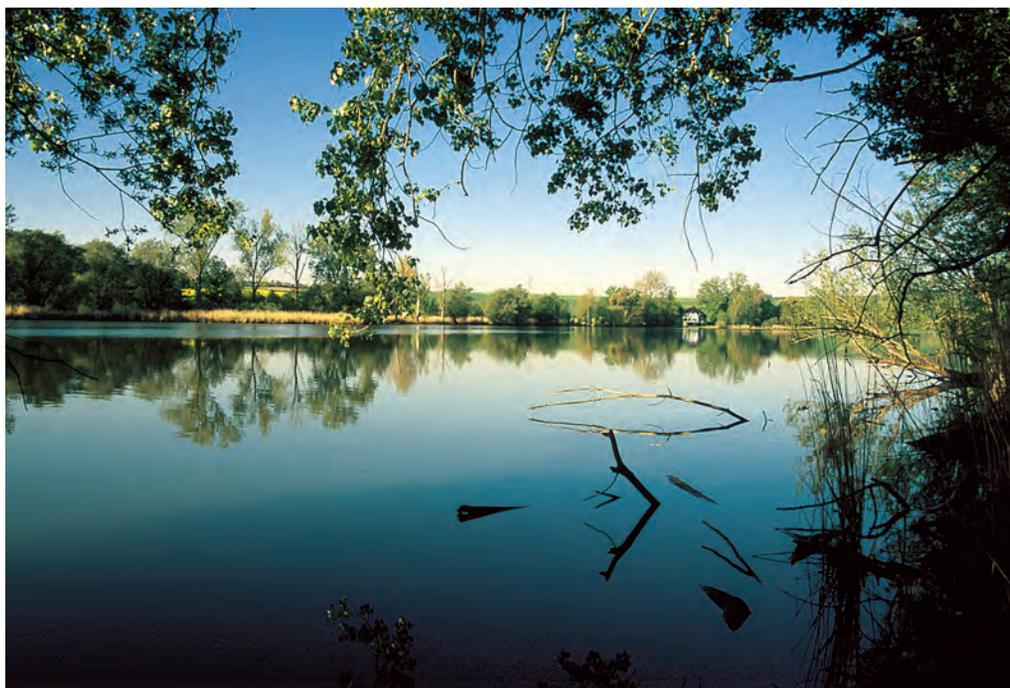
Der Ortsteil Ölbronn der im Zuge der Gemeinde-reform 1974 gebildeten Gemeinde Ölbronn-Dürrn überrascht durch viele gut erhaltene Fachwerkhäuser. Das älteste stammt von 1562, wie eine Aufschrift belegt. Auffallend ist die breite Ortsdurchfahrt, die durch den ehemaligen Dorfanger führt – man spricht von einem «Straßenangerdorf». Der Ort, als Elebrunnen 1244 erstmals schriftlich genannt, war ein Zehntdorf des Klosters Maulbronn und gehörte wie dieses zur Kurpfalz. 1504 wurde er württembergisch. Zwei bedeutende Persönlichkeiten sind in Ölbronn geboren: der Sänger Gottlob Frick (1906–1994), dem zu Ehren im Rathaus eine Gedenkstätte



eingerrichtet ist (s. «Schwäbische Heimat» 2004/3, *Gottlob Frick – der «schwäbischste» aller Sänger*); sein Grab befindet sich auf dem hiesigen Friedhof. Der zweite berühmte Ölbrunner ist Ferdinand von Steinbeis (1807–1893), der Wirtschaftspolitiker und -förderer, Namensgeber der Steinbeis-Stiftung.

Von hier aus haben Sie die Möglichkeit, zum Aalkistensee zu wandern. Der See wird von der Salzach gespeist, die 1,5 km oberhalb des Klosters Maulbronn ihren Ursprung hat. Die Entstehung geht auf die Mönche zurück. Da die Salzach keinen nennenswerten Fischfang für die Bewohner des Klosters Maulbronn ermöglichte, wurden im 11. und 12. Jahrhundert als Teil des Maulbronner Wassersystems insgesamt 30 Seen künstlich aufgestaut. Geschickt nutzten die Mönche die mit einer wasserundurch-

*Oben rechts:
Eine Krickente
schwimmt auf dem
Aalkistensee.*



*Rechts:
Der Aalkistensee,
heute ein Naturschutz-
gebiet, wurde von den
Maulbronner Mön-
chen als Fischweiher
angelegt.*

lässigen Lösslehmauflage überdeckte Gipskeuper-senke aus und stauten die Salzach an der Talverengung mit einem Erddamm auf. Die Zucht von Aalen, Karpfen und Hechten war während der mittelalterlichen Fastenzeit ein begehrter Fleischersatz. Der Name Aalkistensee leitet sich von Aalreuse oder Aalkiste ab, die den Mönchen zum Fischfang und der Vorratshaltung diente. Neben dem Eigenbedarf für die klösterliche Gemeinschaft war aber auch ihr Verkauf an die begüterten Bevölkerungsschichten ein finanziell einträgliches Geschäft. Neben der Fischzucht hatte das weit verzweigte Grabensystem aber auch eine wichtige Funktion zur Wasserversorgung des Klosters wie etwa die Beseitigung von Abfällen, die Bewässerung von Wiesen und Äckern sowie den Betrieb von Klostermühlen zu erfüllen.

Der Aalkistensee ist heute nicht nur das am besten erhaltene Zeugnis dieser Teichkette westlich des Elfinger Hofes, sondern zugleich auch das größte Stillgewässer im gesamten Kraichgau und ein Naturschutzgebiet von europäischer Bedeutung. Er ist ein anschauliches Beispiel dafür, wie wichtig Wasser für die Gründung und den Betrieb einer mittelalterlichen Klosteranlage war. Der Rundweg an der nördlichen Seeseite ist auch Teil des Hügelland-Wanderwegs zwischen Pforzheim und Maulbronn. Der im Gelände markierte Frankenweg führt vom See nach Kleinvillars.

Von Kleinvillars aus zum Aalkistensee – ein Besuch bei Krick- und Tafelente

Wer am Haltepunkt Knittlingen-Kleinvillars die Stadtbahn verlässt, sollte – vorbei an der Lerchen-

mühle – einen kleinen lohnenswerten Abstecher auf die Anhöhe mit den Obstwiesen unternehmen, denn von hier aus hat man einen schönen Blick auf die liebliche Ortschaft Kleinvillars. Sie gehört zur Stadt Knittlingen und liegt in einer überaus reizvollen Landschaft nahe der Salzach. Das «Petit Villars» ist als Straßendorf sofort erkennbar – eine Neugründung von Glaubensflüchtlingen aus Villar Perosa im Chisonetal im Piemont, der Waldenser, an der Straße von Ölbronn nach Knittlingen. Die geplante Kolonie de Villars sollte ursprünglich bei Oberderdingen angelegt werden, war deren Bürgern aber zu groß, sodass zwei Neugründungen daraus entstanden: Großvillars bei Oberderdingen und hier Kleinvillars. Landwirtschaft prägt heute noch das Dorf – mit Dorfläden und Produkten des ökologischen Landbaus. Nach wenigen Gehminuten erreicht man von hier aus den Dammweg im Westen des Aalkistensees. Ein freier Blick auf die Wasserfläche ist möglich, und mit etwas Glück gelingt die Beobachtung des bunt schillernden Eisvogels, nicht umsonst auch «fliegender Edelstein» genannt. Eine im Fachwerk errichtete Mühle mit ihren Wirtschaftsgebäuden weiß ebenfalls zu gefallen.

Gleich aus welcher Himmelsrichtung man den See umrunden möchte, an allen Zugängen des 1975 verordneten Naturschutzgebietes sind Schautafeln errichtet und weisen den Weg. Aus Schutzgründen verläuft der Weg jedoch in einem gewissen Abstand um das Seeufer, ermöglicht aber an vielen Stellen sehr schöne Einblicke in die Talsenke. Die Uferlinie ist mit zahlreichen alten Stieleichen, Pappeln, Erlen und Weiden bestanden. Die den See nahe gelegenen Orte Maulbronn, Ölbronn und Kleinvillars fügen

BRETTEN:

Eine Stadt
lebt mit
Geschichte

- Historischer Marktplatz • Fachwerkbauten • Wehrtürme • Brunnen • Melancthonhaus mit Museum • Deutsches Schutzengel-museum • Museum im Gerberhaus • Indianermuseum • Peter-und-Paul-Fest • Weinmarkt und Weihnachtsmarkt • Europafest • Streichelzoo • Freibad und Hallenbad • Wander- und Radwege • Läden/Einkaufszentren • Hotels • Restaurants • Gaststätten •

Einfach einladend...



Infos
Tourist-Info Bretten
Melancthonstraße 3 - 75015 Bretten
Telefon 07252 - 95 76 20
Internet: <http://www.bretten.de>

Der Elfinger Hof liegt westlich von Maulbronn zu Füßen des Elfinger Bergs, einer der besten Weinlagen in Baden-Württemberg.



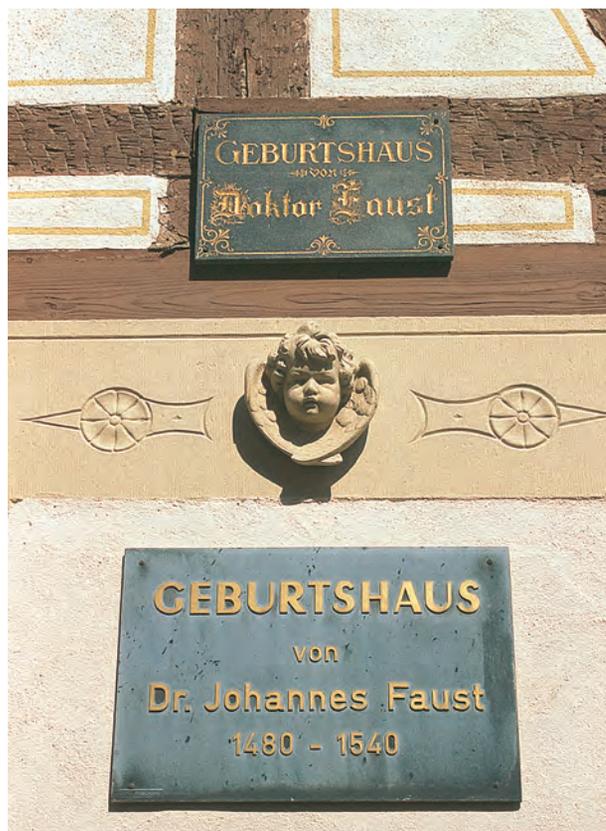
Rechts unten: Gedenktafeln am Geburtshaus von Dr. Johannes Faust in der Knittlinger Altstadt.

sich harmonisch in die flachwellige Hügellandschaft des Gipskeupers ein. Im Südosten des Aalkistensees wird die sanft geschwungene Landschaft von dem aus Schilfsandstein gebildeten Aschberg überragt. Am seinem Fuße wächst ein artenreicher Hainbuchen-Wald, der bis zur Bahnlinie in das Naturschutzgebiet einbezogen wurde. Hier ist auch ein Wanderparkplatz vorhanden. Im Osten des Sees sind ausgedehnte Schilfflächen mit einem kleinen Bruchwald aus Silberweiden und Erlen vorhanden.

Weiter in Richtung Bundesstraße 35 schließen sich Großseggen-Riede, Wiesen und Weiden an. Offene Wasserfläche und Verlandungsbereiche bieten für seltene Brutvögel wie Tafelente, Krickente und Zwergtaucher geeignete Brut- und Rückzugsmöglichkeiten. Regional bedeutsam ist das Gebiet neben der Brutvogelwelt aber auch als Nahrungsbiotop für Kormoran und Schwarzmilan. Auf dem Durchzug kann man auch mit etwas Glück den Fischadler beobachten. Die Waldflächen sind Lebensraum von Hohltaube und Mittelspecht, die auf alte Buchen bzw. Eichen angewiesen sind. Neben seinem Status als Naturschutzgebiet wird der Aalkistensee auch durch seine Ausweisung als Vogelschutzgebiet *Weiher bei Maulbronn* zum Bestandteil des europaweiten Schutzgebietsnetzes Natura 2000.

Im Nordosten, jenseits der Bundesstraße, ist in steiler exponierter Südhanglage auf Schilfsandstein der «Elfinger Berg» mit dem Elfinger Hof zu sehen. Bereits im 12. Jahrhundert wurden hier die sonnigen Keuperhänge gerodet. Heute wachsen auf dieser

Nobellage der Württembergischen Hofkammer sonnenverwöhnt feinste Rieslinge und kräftige, markante Lemberger. Im gewässerarmen Kraichgau übt der Aalkistensee aber nicht nur für Wasservögel und Amphibien eine magnetische Anziehungskraft aus.



An sonnigen Wochenenden muss wegen der hohen Attraktivität des Gebietes mit bis zu tausend Besuchern aus dem Enzkreis und dem mittleren Neckarraum gerechnet werden. Wer es etwas ruhiger mag, ist gut beraten, den Bahnausflug mit anschließender Wanderung eher auf die Wochentage zu verlegen. Ein Abstecher zum Kloster Maulbronn ist immer ein lohnendes Ziel.

*Auf dem Waldenserweg nach Knittlingen –
Dr. Faust und ein Bahnhof ohne Bahn*

Wer von Kleinvillars aus die Fauststadt und abschließend Bretten besuchen möchte, folgt unserem zweiten Vorschlag. Auf dem Waldenserweg erreicht man durch den Schillingswald nach etwa vier Kilometern Knittlingen.

Die Stadt wurde 843 erstmals als *Cnudelingen* beurkundet. Das Kloster Maulbronn erwarb ein Jahr nach seiner Eröffnung (1148) die Rechte über den Ort. Seit 1490 war es wichtige Poststation der Thurn und Taxis an der bedeutenden Handelsstraße, die von Frankfurt a.M. über Speyer nach Cannstatt führte. 1504 wurde Knittlingen württembergisch, 1840 mit Stadtrechten versehen. Hier wurde um 1480 der Arzt und Astrologe Dr. Johannes Georg Faust geboren. Es lohnt ein Besuch im Alten Rathaus, dem berühmten Faust-Museum. In der benachbarten ehemaligen Lateinschule ist seit 2002 das Faust-Archiv eingerichtet. Fausts Geburtshaus steht in unmittelbarer Nähe neben der St. Leonhards-Kirche. Vor dem neuen Rathaus erinnert eine Skulptur an den «Magier».

Eine andere Kuriosität in der Stadt erinnert an ein einst aufgegebenes Projekt: der Bahnhof ohne Bahn! Wie schon geschildert, scheiterte der erste Knittlin-

ger Bahnbau an der Politik – Baden und Württemberg einigten sich auf eine Trassierung, welche die Stadt «außen vor» ließ. Doch 1914 begann endlich der Bau einer Bahnlinie von Bretten über Knittlingen nach Kürnbach. Kriegsbedingt wurden die Bauarbeiten rasch eingestellt, aber als Notstandsarbeiten nach dem Ersten Weltkrieg noch einige Zeit fortgesetzt. Aus dieser Zeit stammt das Bahnhofsgebäude in der Bahnhofstraße. Noch immer ist auf der Gleisseite der Stationsname Knittlingen zu lesen. Doch leider wurde diese Bahnlinie nie fertiggestellt. Nach dem Übergang der badischen und württembergischen Staatsbahnen auf die Reichsbahn 1920 prüfte diese, welche der begonnenen Bahnen angesichts der neuen Kraftwagenkonkurrenz eine hinreichende Wirtschaftlichkeit hätten. Für die Strecke nach Knittlingen konnte man keine schwarzen Zahlen erkennen und stellte den Weiterbau ein. Knittlingen ist somit eine der wenigen Städte mit Bahnhof, auf denen nie ein Zug angekommen ist.

Vor wenigen Jahren gab es ein Projekt einer Stadtbahn von Bretten nach Knittlingen, das von Dieter Zaudtke (Vorsitzender des Fahrgastverbandes PRO BAHN Nordschwarzwald) ausgearbeitet worden war. Auch hier konnte bislang kein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis nachgewiesen werden, dennoch wurde vorausschauend eine Freihaltetrasse in die Flächennutzungspläne eingetragen, um dies zukünftig bei anderen Rahmenbedingungen doch noch umsetzen zu können. Mit der Station Knittlingen-Kleinvillars an der Westbahn ist Knittlingen nun seit 2004 doch noch zu einem Bahnhof gekommen, allerdings rund vier Kilometer vom Zentrum der Fauststadt entfernt. Der Busverkehr ist jedoch auf die Stadtbahnlinie S 9 aus Richtung Mühlacker abgestimmt.

*Weiter in die Melanchthon-Stadt Bretten
und zum Brettener Hundle*

Unser nächstes Ziel ist die Melanchthon-Stadt, die wir von Knittlingen aus in etwa einer Stunde erreichen. Sie gehört zu den ältesten Siedlungen im Kraichgau und ist Stadt seit 1254. Während des Landshuter Erbfolgekrieges wurde sie 1504 von Herzog Ulrich von Württemberg (1487–1550) belagert. Den Brettenern gelang es, auszubrechen und die Belagerer zu überrumpeln. Der Herzog ließ von der Stadt ab, und sie blieb weitere 300 Jahre kurpfälzisch. Hieraus entstand die Sage vom «Brettener Hundle», dem wohlgenährten Mops, der aus der belagerten Stadt mit ihren hungernden Einwohnern entlassen wurde, um den Feind zu täuschen. Auf der Südseite in einer Nische der Stiftskirche, die früher dem



Eine Kuriosität in Knittlingen: ein Bahnhof ohne Gleisanschluss.

hl. Laurentius geweiht war, hat man dem Brettener Hundle ein Denkmal gesetzt. Den Hundlesbrunnen finden wir in der Melanchthonstraße.

Sehenswert ist der Marktplatz mit dem dreieckigen Grundriss, seit dem Mittelalter kaum verändert, und dem Alten Rathaus. Ein beeindruckendes Gebäude aus rotem Sandstein ist das Melanchthon-Haus – erbaut 1897–1903 anstelle des beim Stadtbrand zerstörten Geburtshauses von Philipp Melanchthon (1497–1560), neben Martin Luther treibende Kraft der Reformation. Bemerkenswerte Fachwerkhäuser findet man u. a. auf der Nordseite des Marktplatzes. Im Gasthof *Zum Ritter* rastete Friedrich Schiller auf seiner Flucht nach Mannheim. Zu beachten sind auch das Oppenloch-Viertel mit ehemaligen Bauernhäusern und das ehemalige Gerberviertel mit dem Gerberhaus von 1585 – ältestes Haus von Bretten. Teile der einstigen Stadtmauer mit dem Pfeiferturm sind rekonstruiert; beherrscht wird die Stadt von der Stiftskirche mit dem alten Turm, dessen unterer Teil Rest einer Verteidigungs- oder Burganlage ist.

Bretten war wichtiger Bahnknotenpunkt für Fern- und Güterzüge und hat heute große Bedeutung als Stadtbahnknoten für die Linien der S 4 von Öhringen über Heilbronn nach Karlsruhe und weiter nach Achern und «unserer» hier beschriebenen S 9 von Mühlacker nach Bruchsal. Immer zur vollen Stunde

treffen sich vier Stadtbahnwagen aus allen vier Richtungen, so dass problemlos umgestiegen werden kann.

Die einzelnen Spaziergänge oder Wanderungen können auch zu einer Radtour zusammengefasst oder in umgekehrter Richtung durchgeführt werden. Als «Begleiter» empfehlen wir die offizielle Wanderkarte des Naturparks Stromberg-Heuchelberg im Maßstab 1:50.000.



Rechts oben:
Malerische Partie auf
einem alten Prospekt
der Melanchthon-
stadt Bretten.



Rechts:
Diese alte Fotografie
zeigt einen Teil des
Brettener Bahnhofs
und die türmereiche
Altstadt.