

*Nikolaus Back/Karl Stäbler/  
Bernd Klagholz*

## Wandern mit der «neuen Filderbahn» von Bernhausen ins Siebenmühlental

Seit wenigen Monaten – exakt seit dem 29. September 2001 – gibt es im Stuttgarter S-Bahn-Netz eine neue Endstation mit Namen «Filderstadt». In 31 Minuten fährt die S-Bahn vom Hauptbahnhof zu Filderstadts größtem Stadtteil Bernhausen. In 3½-jähriger Bauzeit wurde der 2,6 km lange Streckenabschnitt zwischen Flughafen und Bernhausen fertig gestellt. Der Grund für die lange Dauer: Die gesamte Strecke verläuft als Tunnel, der 26 m unter der Start- und Landebahn des Flughafens hindurchführt.

Zwar ist der Streckenabschnitt neu, das alte Bahnhofsgebäude aus dem 19. Jahrhundert erinnert jedoch daran, dass hier die Eisenbahn schon eine lange Tradition hat. In der Tat, im Jahr 2001 wurde Bernhausen nach 46 Jahren wieder an den schienengebundenen Personenverkehr angeschlossen. 1897 wurde die Filderbahn gebaut, 1955 der Personenverkehr eingestellt, bis 1983 fuhr auf dieser Strecke noch Güterzüge. Bald nach der Stilllegung wurden die Gleise demontiert, einige Jahre später wurde die Strecke zu einem Radweg umgebaut.

Nun wurde die Geschichte der Filderbahn in der «Schwäbischen Heimat» 1998/1 bereits ausführlich dargestellt. Und dennoch: Eine Fahrt mit der S2 von Stuttgart auf die Filder lädt dazu ein, die histori-

schen Spuren der ehemaligen Filderbahn auf der heutigen S-Bahn-Trasse zu verfolgen.

Als im 19. Jahrhundert das württembergische Eisenbahnnetz gebaut wurde, verursachte die Kessellage von Stuttgart große Schwierigkeiten. Die 1879 gebaute Gäubahn führte am nördlichen und westlichen Talkessel entlang über den (späteren) Westbahnhof nach Vaihingen. Die heutige S-Bahn fährt hingegen in gerader Linie von der Schwabstraße zur Universität. Der Höhenunterschied zwischen Hauptbahnhof (tief) und der Universität beträgt 205 m. Die heutige S-Bahn-Strecke auf die Filder mündet an der S-Bahn-Station Österfeld auf die historische Gäubahnstrecke. In Rohr biegt sie nach Osten in Richtung Filderebene ab.

Allerdings stammt der Streckenabschnitt zwischen Rohr und Leinfelden nicht aus der Anfangszeit der Filderbahn, sondern entstand erst 1920. Wie kam es dazu? Die ursprüngliche, 1897 erbaute Strecke der Filderbahn verband die mittleren Filder direkt mit Stuttgart. Sie begann als Zahnradbahn zwischen Marienplatz und Degerloch, dort startete man mit der Dampfstraßenbahn über Möhringen – Echterdingen – Bernhausen nach Neuhausen.



*Die neue S-Bahn-Station in Filderstadt-Bernhausen. Das historische Bahnhofsgebäude und die Skulpturengruppe von Robert Schad bilden einen bemerkenswerten Kontrast.*

*Der ehemalige Bahnhof Echterdingen mit der Ziegelei im Jahr 1960. Heute befindet sich hier die S-Bahn-Station.*



Es handelte sich ursprünglich um eine Privatbahn. Im Jahr 1920 kauften die neu gegründete Reichsbahn und die Stuttgarter Straßenbahnen AG die Filderbahn und teilten das Streckennetz unter sich auf: Der Bereich Zahnradbahn Degerloch – Möhringen und Plieningen gehörte der SSB, den südlichen Teil von Echterdingen, Bernhausen nach Neuhausen übernahm die Reichsbahn. Leider konnten sich beide Institutionen nicht auf eine gemeinsame Nutzung des Schienennetzes einigen – zum Schaden der Bahnkunden. Statt dessen baute die Reichsbahn zwischen Echterdingen und Vaihingen eine neue Bahnstrecke. Die Filderbahn nach Neuhausen machte nun einen großen Umweg über Westbahnhof und Vaihingen. Die Fahrzeit dauerte 20 Minuten länger als zuvor!

Die Folge war, dass seit 1925 private Buslinien entstanden und der Filderbahn immer mehr Fahrgäste wegnahmen, so dass die Filderbahn mehr und mehr ausgehöhlt wurde. Am 31. Juli 1955 fuhr der letzte reguläre Personenzug auf dieser Strecke. Fährt man also den Streckenabschnitt Rohr – Leinfelden, so befährt man gewissermaßen den «Sargnagel» der Filderbahn, denn gerade durch diesen Umweg verlor die Filderbahn ihre Attraktivität.

*Filderbahn brachte Industrie auf die Hochfläche – S-Bahn führt unter dem Flughafen nach Bernhausen*

An der S-Bahn-Station Leinfelden sei daran erinnert, dass diese Gemeinde zunächst abseits der Filderbahn lag. Durch den Bau des Abschnitts Echterdingen – Vaihingen 1920 erhielt sie hingegen einen Anschluss an das Schienennetz. Damit begann ein

gewaltiger Entwicklungsschub. 1928 wurde die Straßenbahnlinie Möhringen – Leinfelden – Echterdingen fertig gestellt. Ebenfalls 1928 wurde die Bahnlinie von Leinfelden durch das Siebenmühlental nach Waldenbuch gebaut. Damit hatte Leinfelden nach allen vier Himmelsrichtungen eine Verkehrsanbindung. Dies erkannte auch die Wirtschaft. Es war kein Zufall, dass sich 1928 die Textilfabrik Lang & Bumiller hier ansiedelte.

In großem Stil kam allerdings diese Verkehrsgunst nach dem Zweiten Weltkrieg zum Tragen: Leinfelden zählte in den 1950er- und 1960er-Jahren zu den Gemeinden mit den meisten Gewerbeansiedlungen (vor allem Auslagerungen aus Stuttgart) und dem stärksten Bevölkerungswachstum in der Region Stuttgart.

Große Bedeutung hatte die Filderbahn auch für Echterdingen, die nächste Station. Es ist kein Zufall, dass sich um 1900 Sauerkrautfabriken wie Otto Sommer, «Edelweiß» oder die Genossenschaft «Erstkraut» in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs ansiedelten. Straßenbahnfreunde erinnern sich daran, dass Echterdingen zwischen 1928 und 1989 Endhaltestelle der Straßenbahn (zuletzt der Linie 6) war. Seit 1993 ist Echterdingen durch die S-Bahn wieder an den Schienenverkehr angeschlossen. Spuren der alten Filderbahn sucht man hingegen vergeblich. Das alte Bahnhofsgebäude wurde leider 1985 im Zuge einer Feuerwehrrübung abgebrochen.

Die nächste Station ist der Flughafen. Die Filderbahn hatte einst beim Bau des Flughafens 1937 bis 1939 größte Bedeutung für den Transport von Baumaterial. Zunächst musste aber die Filderbahntrasse zwischen Echterdingen und Bernhausen nach

Süden verlegt werden, da sie mitten durch den Flughafen geführt hätte. In unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Station Flughafen soll im Rahmen von «Stuttgart 21» ein ICE-Bahnhof, der so genannte «Filderbahnhof», gebaut werden und somit den Flughafen in acht Minuten mit dem Stadtzentrum verbinden.

Bei den nächsten vier Minuten bemerken die Fahrgäste wenig davon, dass sie sich 26 m unter der Start- und Landebahn des Flughafens befinden. Endstation ist nun die Station Filderstadt in der Ortsmitte von Bernhausen. Der historische Bahnhof ist der einzige noch erhaltene Bahnhof der südlichen Filder. Das alte Gebäude bietet einen bemerkenswerten Kontrast zur modernen S-Bahn-Kunst «Filderspiel» von Robert Schäd. Hier soll ab Herbst 2002 das städtische Bürgeramt und der i-Punkt untergebracht werden.

Dem Bau dieses Streckenabschnitts zwischen Flughafen und Bernhausen gingen zähe und langwierige Verhandlungen voraus. Zwar wiesen schon in den 1950er-Jahren verkehrswissenschaftliche Gutachten darauf hin, dass die südlichen Filder mangelhaft an den Schienenverkehr angeschlossen seien,



Der 1871 von der altpietistischen Gemeinschaft angelegte «Ewige Friedhof» in Bernhausen.

obwohl dort die meisten Reserven für Wohn- und Gewerbeflächen für Stuttgart gesehen wurden. Zwar gab es in den 1960er-Jahren Überlegungen für eine Weiterführung der S-Bahn bis nach Aich oder sogar nach Neckartailfingen; die konkreten S-Bahn-Planungen der 1970er-Jahre sahen den Flughafen als Endstation vor, wie es dann im 3. Ausführungsvertrag von 1978 festgeschrieben wurde.

Die Hindernisse für eine Weiterführung über den Flughafen hinaus waren vielfältig: An erster Stelle standen die hohen Kosten für den Bau eines Tunnels unter der Start- und Landebahn; man fragte sich, ob überhaupt genügend Fahrgäste aus Filderstadt diese hohen Kosten rechtfertigen würden. Es sollte 15 Jahre dauern, bis 1993 endlich der so genannte 6. Ausführungsvertrag für das knapp 200 Mio. DM teure Projekt geschlossen werden konnte. Aus Kostengründen beschränkte man sich auf einen eingliedigen Tunnel. Um die S-Bahn auch für das Umland attraktiv zu machen, wurde ein Parkhaus mit 350 Plätzen errichtet sowie die umliegenden Stadtteile mit Buslinien an die S-Bahn angeschlossen. Am 29. September 2001 konnte die Einweihung der neuen S-Bahn mit einem großen Stadtfest gefeiert werden.

#### *Gang zum Ewigen Friedhof und zur Jakobuskirche – Trotz Spitzkraut Rückgang der Landwirtschaft*

Wenn wir die S-Bahn verlassen, halten wir uns in Richtung Ortsmitte Bernhausen. Die erste Besonderheit ist der Ewige Friedhof: Nach 100 m biegen wir rechts in die Friedensstraße ein und erreichen den Friedhof. Linker Hand kommen wir zum 1871 durch die altpietistische Gemeinschaft angelegten Ewigen Friedhof. Die Gräber dürfen nach dem Willen ihrer Gründer nie aufgelassen werden. Es haben sich somit noch eine Reihe alter Grabsteine und Grabkreuze erhalten.

Wir kehren auf die Volmarstraße zurück, diese stößt direkt auf die Fußgängerzone von Bernhausen. Der Ort wurde 1089 erstmals erwähnt und zählt damit zu den am frühesten erwähnten Orten auf den Fildern überhaupt. Hingewiesen sei auf die Jakobuskirche (ursprünglich eine Galluskirche), erbaut 1475. Ihr Turm stammt noch vom Vorgängerbauwerk und dürfte um 1300 errichtet worden sein. Hier war 1814 Gustav Schwab für ein halbes Jahr Pfarrvikar, zehn Jahre später hielt der Theologiestudent Eduard Mörke hier seine erste Predigt.

Am 21. Januar 1682 fand in dieser Kirche ein bemerkenswertes kirchliches «Gipfeltreffen» zur Annäherung der Konfessionen statt. Auf katholischer Seite war es Bischof Spinola von Wiener Neu-



Zwei Ansichten im Zentrum von Bernhausen: Links das alte Rathaus, erbaut 1616, rechts ein Blick in die Fußgängerzone mit der Jakobuskirche und dem alten Schulhaus von 1537.

stadt, auf evangelischer Seite der Tübinger Kanzler Johann Adam Osiander und der Stuttgarter Landpropst Christoph Wölfflin. Mit päpstlicher und kaiserlicher Zustimmung bereiste der Bischof von Wiener Neustadt damals die protestantischen Höfe, um Gespräche zur Wiedervereinigung der katholischen und protestantischen Kirche zu führen. Bekanntlich hatte diese bemerkenswerte Initiative keinen Erfolg.

Rund um die Jakobuskirche stoßen wir auf eine Reihe von Fachwerkhäusern: das ehemalige Schulhaus aus dem Jahr 1537, links daneben ein weiteres Fachwerkhaus und schließlich in der Hinteren Gasse 15/Ecke Krokisgasse das «Sonne-, Mond- und Sterne-Haus», ein schmuckvolles Zierfachwerk von 1611.

Wir gehen auf der Krokisgasse in Richtung Ortsmitte und kommen zur Rosenstraße. Hier befindet sich rechts das «Schlössle», ein mächtiges Bauernhaus von 1588, sodann gehen wir direkt auf das alte Rathaus von 1616 zu, dessen Fachwerk bei der Renovierung 1981 freigelegt wurde. Einige Häuser weiter gelangen wir zum Geburtshaus des Kupferstechers Johann Gotthard Müller (1747–1830), von Herzog Karl Eugen als Professor an die Hohe Karlsschule berufen.

Wir bleiben auf der Rosenstraße und biegen links in den Stetter Weg. Hier wenden wir uns nach rechts auf den Rad- und Wanderweg auf der Trasse der ehemaligen Filderbahn. Der Weg führt zunächst allerdings entlang der Echterdinger Straße. Hier wird im Übrigen deutlich, wie stark sich die Filderlandschaft in den letzten Jahrzehnten durch die Ausweitung der Industrie und den Rückgang der Landwirtschaft verändert hat.

Die Filderebene (Filder = Felder) wurde berühmt durch das dort am besten gedeihende Spitzkraut oder Filderkraut. Die Filderlandschaft wurde im Zeitalter des Pleistozäns, vor 2000 000–20 000 Jahren, geprägt. Während der kalten Zeitabschnitte lagerte sich ein feiner, gelblicher Staub ab, der vom Wind aus den Schotterflächen der Oberrheinebene und aus den Moränen und Sandflächen im Gletschervorland abgelagert wurde. Diese meterdicken Staubablagerungen nennt man Löß. Im frischen Zustand ist Löß gelblichbraun, feinsandig, kalkhaltig und wasserdurchlässig. Oft enthält er die Schalen kleiner Landschnecken. In den nachfolgenden Warmzeiten wurde der Kalk im Löß durch Sickerwasser aufgelöst. Es entstand der sehr fruchtbare Lößlehm.

Wir gelangen zum Eingang des amerikanischen Militärflughafens. Hier befindet sich direkt am Radweg ein Mahnmal zur Erinnerung an das KZ-Außenlager am Flughafen, in dem rund 600 Juden aus Osteuropa in den letzten Kriegsmonaten – zwischen November 1944 und Januar 1945 – arbeiten mussten. Mehr als 110 Menschen verloren dabei ihr Leben.

*Der Echterdinger Zeppelin-Stein erinnert an ein Unglück, das für Graf Zeppelin und die Luftschiffahrt zum Glücksfall wurde*

Hier überqueren wir die Landstraße L 1208 und setzen den Weg auf der linken Straßenseite fort und gelangen zum Zeppelinstein. Machen wir eine kurze Zeitreise und gehen zurück in das Jahr 1908, als der Zeppelinstein errichtet wurde. Er berichtet uns über ein besonderes Ereignis in der Geschichte der Luftschiffahrt. Am frühen Morgen des 5. August 1908 landete hier das vierte Luftschiff (LZ 4) des legendären Ferdinand Graf von Zeppelin (1838–1917). Das Gedicht eines Zeitzeugen erzählt uns eine dramatische Geschichte:

*Graf Zeppelin-Stein werd' ich genannt,  
Ich steh' auf stolzer Wart' im Land!  
Ich weiß von eines Grafen-Flug,  
Den einst sein Luftschiff hierher trug,  
Der hier auf grüner Wiesenmatte  
Des Morgens früh gelandet hatte.  
Die Städter trieb's auf unsere Höhen  
Den Grafen und sein Werk zu sehen,  
Der Landmann legt die Sichel hin  
Und lenkt den Schritt zu Zeppelin.*

*Doch was der mut'ge Graf erschafft,  
Verfiel des Sturmes wilder Kraft:  
Ein schneller starker Windesstoß  
Der riß den Lüftesegler los.  
Nahm wirbelnd ihn mit sich empor,  
Bis draus die Flamme schlug hervor  
Und das <Gebild aus Menschenhand>  
Zur Erde sank, zerstört, verbrannt.*

*Doch sieh! nach echter deutscher Art  
Deutschland sich um den Grafen schart,  
Es öffnet jedes seine Hände  
Zur großen nationalen Spende!  
Der Graf besitzt des Volks Vertrauen:  
<Du kannst und sollst nun weiter bauen>.  
Um dies der Nachwelt zu berichten  
Ließ die Gemeinde mich errichten;  
Ein ew'ger Zeuge deß wird sein  
Der Echterdinger Zeppelin-Stein.*

Die Katastrophe wurde zum Glücksfall für die Luftschiffahrt und Graf Zeppelin. Aufgrund der Nationalspende, die in Echterdingen ihren Anfang nahm und über sechs Millionen Mark erbrachte, konnte er sein Werk auf sicherer finanzieller Grundlage fortsetzen. In Friedrichshafen entstand der Zeppelin-Konzern. Der 5. August 1908 ist als «Der Tag von Echterdingen» in die Geschichte der Luftschiffahrt eingegangen. Schon bald danach kam man in Echterdingen auf den Gedanken, an der Stelle der Landung ein Denkmal zu errichten, um künftige Generationen an das nicht nur für Echterdingen bedeutsame Ereignis zu erinnern. Der 300 Zentner schwere, 2,60 m hohe Sandsteinblock wurde am 25. August im Gemeindesteinbruch gebrochen und unter enormer Anstrengung von Mensch und Tier in vier Tagen mit Hilfe eines großen Pferdegespanns (z. T. Zwölfergespann) durch Echterdingen an den Landplatz geschleift und am 24. Oktober 1908 feierlich eingeweiht. Der Stein wurde zu einem viel besuchten Ausflugsziel und einem Echterdinger Wahrzeichen.

Durch Wiesen und Felder geht es weiter bis zum ersten Querweg (Bank, LSG-Tafel). Dort biegt man links ab, überquert zwei weitere Feldwege und geht

**Auf Touren im 3-Löwen-Takt**

**3-LÖWEN-TAKT**  
Bäder und Bäder in Baden-Württemberg

**50 attraktive Bahnstrecken**

**20 herrliche Wanderausflüge**

**alle Landesradwege und weitere Touren**

**Tipps für die Freizeitgestaltung**

**EFA**  
www.efa-bw.de  
Schnell zum Ziel mit der Elektronischen Fahrplanauskunft Baden-Württemberg

Die aktuelle Broschüre erhalten Sie kostenlos an vielen Bahnhöfen und in Touristikbüros!



Der Zeppelinstein zwischen Echterdingen und Bernhausen erinnert an die dramatischen Ereignisse vom 5. August 1908.

am dritten Querweg rechts Richtung Westen. Man kommt an einem Umspannwerk vorbei, an dem linker Hand der Fleinsbach in einem Knie Richtung Süden abbiegt. Hier ist zu bemerken, dass der Bach in diesem Bereich verdolt war und erst Anfang 1996 im Rahmen des Projektes «Lebensraum Filder» mit Mitteln aus den Ausgleichsabgaben für den Flughafen ausbau wieder geöffnet und naturnah gestaltet wurde. Kurz nach Überquerung der Bonländer Straße, die von Echterdingen nach Stetten führt, beginnt der Bereich der Echterdinger Halde. Dies ist das größte zusammenhängende Streuobstgebiet der Stadt Leinfelden-Echterdingen. Durch die Obstwiesen ansteigend geht es hinauf an den Rand des Schönbuchs zur Weidacher Höhe, die schon seit langem sichtbar ist. Von hier aus kann man bei klarem Wetter einen sehr schönen Blick auf Echterdingen und den Flughafen bis zum Schurwald und der Schwäbischen Alb genießen. Richtung Norden am Echterdinger Waldheim (Einkehrmöglichkeit) vorbei kommt man zum Wanderparkplatz «Riesenschanze» mit Wandertafel. Die Gehzeit beträgt bis hierher ca. 1 ½ Stunden, und man muss sich nun entscheiden, ob man den kürzeren Weg wählen möchte, der durch die «Federlesmahd» führt.

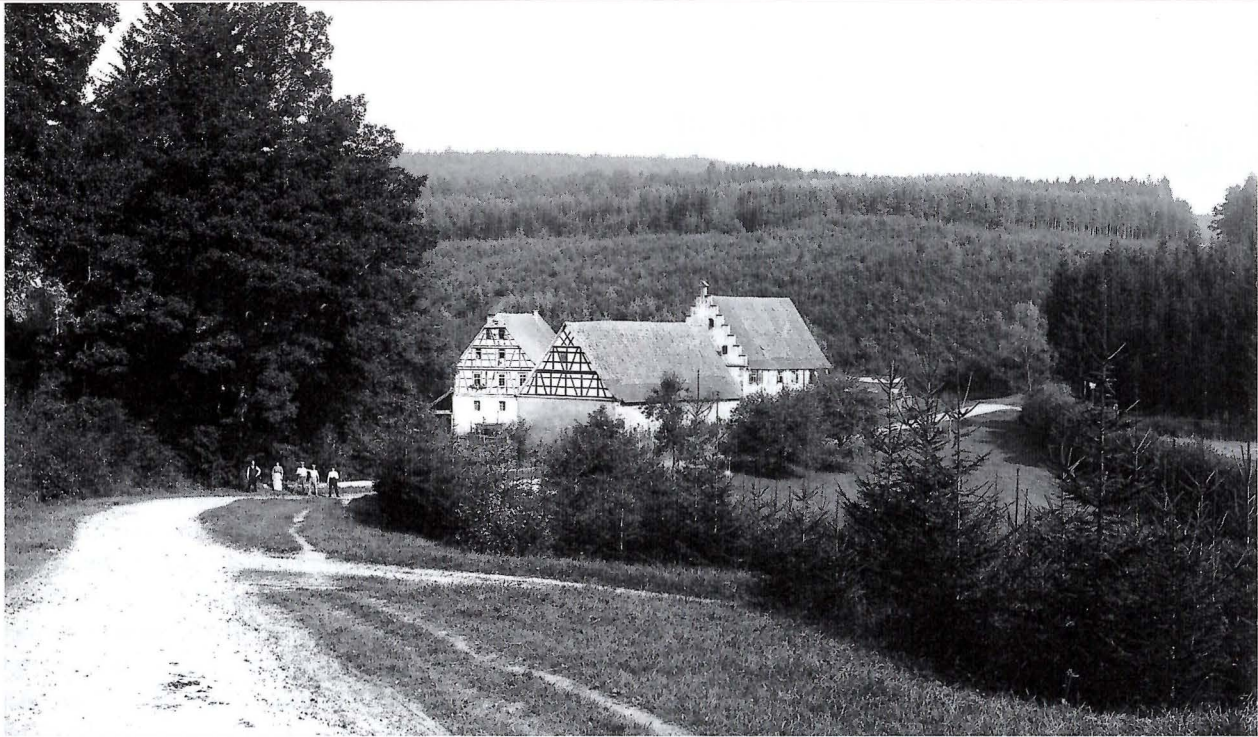
Bei der «Federlesmahd» handelt es sich um einen sagenumwobenen Teil des Echterdinger Stadtwaldes mit einem interessanten, etwa drei Kilometer langen geschichtlichen Lehrpfad. Hier soll in alter Zeit ein

Riese namens Federle gehaust haben, dem die Einwohner von Echterdingen neben vielen anderen Speisen Tag für Tag als Mittagsmahl zwei Kälber zu liefern hatten. Sooft sie es unterließen, habe der Riese zentnerschwere Steine in das eine halbe Stunde entfernte Dorf Echterdingen hinab geworfen. Während einer großen, lang anhaltenden Teuerung mussten die Lieferungen eingestellt werden, worauf der Riese Hungers gestorben sei. Er soll in dem nahe der Schanze liegenden großen Grabhügel beerdigt worden sein, und sein Geist gehe heute noch dort um. Leute, die dem Hügel bei Nacht nahe kamen, seien irregeführt worden und hätten selten vor Tagesanbruch wieder den Weg heraus gefunden. Auch will man den Geist des Riesen, wie er sein Grab umreitet, schon gesehen haben (nach Adolf Murthum).

Zurück zum geschichtlichen Lehrpfad: Es gibt neun Informationstafeln zur Schweizer Straße, zur Waldgeschichte, zur vor- und frühgeschichtlichen Besiedlung, zu einem Grabhügelfeld der Hallstattzeit (ca. 600 v. Chr.), zu keltischen Toten- und Götterstelen, zur keltischen Vierecksschanze (ca. 100 v. Chr.) sowie zur Geologie. Bei der Entscheidung für die kürzere Wanderung sollte man diesen Lehrpfad auf keinen Fall auslassen. Die Fortsetzung führt weiter durch den Wald, man überquert beim Sportgelände Leinfelden die L1208 und kommt nach einer Gehzeit von etwa drei Stunden zur S-Bahn-Haltestelle Leinfelden.

*Durch das Siebenmühlental hinunter zur Aich – Mäulesmühle hat ihren Namen nach der Familie Maylen*

Die längere Wanderung führt die «Alte Poststraße», auch «Schweizer Straße» genannt, hinunter in das Siebenmühlental. Die Schweizer Straße war eine der wichtigsten württembergischen Fernverkehrsverbindungen: eine alte Handelsstraße, die die Landeshauptstadt mit der Schweiz verband. Sie führte von Stuttgart über die Alte Weinsteige nach Degerloch, von dort aus durch Echterdingen über die Schloßmühle nach Waldenbuch, über Tübingen, Balingen und Tuttlingen bis nach Schaffhausen. Man könnte sie auch «Schwäbische Dichterstraße» nennen: Auf ihr waren Schiller, Lavater, Hölderlin, Mörike, Schwab, Hauff, Waiblinger, Uhland, Lenau und Kerner unterwegs, wenn sie von der Landeshauptstadt zur Landesuniversität Tübingen (oder umgekehrt) wollten. Unter Herzog Karl Eugen wurde die Schweizer Straße 1753 chaussiert, d. h. mit einem festen Untergrund versehen. Das Reisen mit der Postkutsche war dennoch eine beschwerliche und langwierige Angelegenheit, auf den holprigen Straßen wurde man ordentlich durchgeschüttelt.



*Schlösslesmühle, aufgenommen im Jahre 1907 von Otto Schilling, Möhringen. Abzug von einer originalen Glasplatte.*

Davor blieb auch Johann Wolfgang von Goethe nicht verschont, als er Anfang September 1797 von Stuttgart her kommend in die Schweiz fuhr. In seinem Tagebuch hat er seine Eindrücke von den Fildern festgehalten: *Stieg nach Hohenheim. Weinbau fährt fort. Sandstein. Auf der Höhe schöne Allee von Obstbäumen. Weite Aussicht nach den Neckarbergen. Auf und ab durch Fruchtbau und Wald in der Nähe. Echterdingen, ein wohlgebaut heiter Dorf. Wald, Wiesen, Triften (= Weidewege). Der Weg geht auf und ab, quer durch die Täler, welche das Wasser nach dem Neckar zuschicken.*

Bei der Schlösslesmühle befinden wir uns im romantischen Siebenmühlental, einem der schönsten Täler des Schönbuchs, das vom Reichenbach, einem Zufluss der Aich, durchflossen wird. Der Name «Siebenmühlental» entspricht allerdings nicht der heutigen Wirklichkeit, denn tatsächlich existieren elf Mühlen, von denen heute aber nur noch die Eselsmühle in Betrieb ist. Der Name «Siebenmühlental» hat geschichtliche Wurzeln: In einer alten Quelle, dem Forstlagerbuch (Schönbuchurbar) von 1383, ist von sieben Mühlen im Reichenbachtal die Rede. Dies hat man im 19. Jahrhundert aufgegriffen. Der ursprüngliche, ältere Name ist jedenfalls Reichenbachtal. Der «reiche Bach», d. h. der starke, wasserreiche Bach, bot gute Voraussetzungen für den Bau von Mühlen. Er hatte genügend Gefälle, um das Wasser anzustauen und Mühlenkanäle abzuzweigen. Dennoch reichte die Wasserkraft nicht immer aus, um alle Mühlen zu treiben, besonders wohl in den Sommermonaten, wenn der Wasserstand niedrig war. Die Müller waren in früheren Zeiten – vor der Industrialisierung, die neue technische Möglichkeiten mit sich brachte – sehr

stark vom Wasserstand und damit von der Natur abhängig. Dies belegt auch ein alter Trinkspruch der Müller aus der Gegend: *Han i Wasser, trink i Wei, han i koi Wasser, trink i Wasser.*

Direkt vor der bewirtschafteten, 1451 erstmals urkundlich erwähnten Schlösslesmühle mit ihrem schönen Staffelgiebel zieht sich der Talweg mit der Markierung «Rotes Kreuz» entlang dem Reichenbach, vorbei an der Schlechtmühle zur ebenfalls bewirtschafteten Seebrückenmühle. Nach Überquerung der L1208 kommt man am Klärwerk vorbei zur liebevoll sanierten Mäulesmühle mit ihrem restaurierten Mahlwerk, dem Mühlenmuseum (Öffnungszeiten: Mittwoch bis Samstag 15 bis 18 Uhr, Sonntag 11 bis 18 Uhr) und dem «Mühlenstüble». Eine Attraktion ist die angrenzende «Komede-Scheuer», die nicht zuletzt durch das Fernsehen mit den schwäbischen Theaterstücken «Hannes und der Bürgermeister» einen hohen Bekanntheitsgrad erreicht hat. Namensgebend für die Mäulesmühle war die Müllerfamilie Maylen, die vom Ende des 17. bis Mitte des 18. Jahrhunderts die Mühle betrieb: Aus der «Maylens-Mühle» wurde mit der Zeit die «Mäulesmühle.»

*Eselsmühle noch in Betrieb – Naturdenkmal Eichberg – Schmellbachtal – Rohrer Höhe – S-Bahn-Haltestelle Rohr*

Es geht nun über die Landstraße und unter dem Viadukt hindurch, auf dem sich von 1928 bis zur Stilllegung im Jahre 1955 die Trasse der von Leinfelden nach Waldenbuch führenden Schönbuchbahn befand. Der Bau dieser Schmalspurbahn machte von

Anfang an große Schwierigkeiten. Dies lag nicht zuletzt an der Bodenbeschaffenheit (Knollenmergel). Auf der kurzen Strecke waren außerdem drei große Viadukte (Betonbrücken) und eine Stahlbaubrücke erforderlich. Nicht einmal 30 Jahre war die Schönbuchbahn in Betrieb. Heute dient die inzwischen asphaltierte Trasse als beliebter Rad- und Wanderweg.

Man kommt nun zur idyllisch gelegenen Eselsmühle mit angeschlossenem Café, Demeter-Laden und geologischer Sammlung. Wie in früheren Zeiten wird hier noch Brot im Holzofen gebacken. Die Eselsmühle ist die einzige der elf Mühlen, die auch heute noch in Betrieb ist, wenn auch nicht mehr nur durch die Kraft des Wassers, sondern auch durch die des Elektromotors. Das alte Mühlrad mit seinen etwa drei Metern Durchmesser kann man in einem dunklen und feuchten Raum des Mühlengebäudes besichtigen.

Zwischen der Eselsmühle und der noch folgenden Oberen Mühle befindet sich an der rechten Hangseite das Naturdenkmal Eichberg mit seinem Magerrasen und einer beachtenswerten Flora. Die Flächen in steiler Südhanglage werden durch das Grünflächen- und Umweltamt der Stadt Leinfelden-Echterdingen in Zusammenarbeit mit der Orts-



Mühlennuseum in der Mäulesmühle.  
Unten links: Außenansicht des Gebäudes.

gruppe des NABU gepflegt. Über Jahre hinweg durchgeführte Kartierungen ergaben 135 verschiedene Pflanzenarten, darunter die als gefährdet eingestufte Arten Mücken-Händelwurz (*Gymnadenia conopsea*), Bleiches Waldvögelein (*Cephalanthera damasonium*), Fransen-Enzian (*Gentiana ciliata*), Karthäuser-Nelke (*Dianthus carthusianorum*), Gold-Klee (*Trifolium aenum*), Knöllchen-Steinbrech (*Saxifraga granulata*), Sand-Mohn (*Papaver argemone*) und Großblütige Braunelle (*Prunella grandiflora*). Im nördlichen Teil des Eichbergs befindet sich eine reich strukturierte Landschaft aus Hecken, Gehölzgruppen, Obstwiesen, alten Eichen und Ackerfluren. In diesem abwechslungsreichen Lebensraum konnten u.a. 63 Vogelarten registriert werden. Als Brutvögel sind stark gefährdete Arten wie Wendehals, Halsbandschnäpper, Hohлтаube und Rebhuhn anzutreffen.

Nach dem Eichberg streift man den Ortsrand von Musberg, bevor man am Örlsweg in Richtung Schmellbachtal rechts abbiegt. Man kommt am Waldrand in der Talaue am Zusammenfluss von Mahdenbach und Schmellbach vorbei, die ab hier den Reichenbach bilden. Durch das idyllische Schmellbachtal mit dem beliebten Waldheim erreicht man die Rohrer Höhe. Nun geht es nur noch abwärts, die Steigstraße hinunter zur Robert-Koch-Straße, dann die Unterführung hindurch, und man befindet sich nach einer Gehzeit von insgesamt etwa fünf Stunden an der S-Bahn-Haltestelle in Rohr.

#### WANDERKARTEN:

Topographische Karte des Landesvermessungsamtes Baden-Württemberg 1:250 000; Blatt L 7320 «Stuttgart-Süd»  
Topographische Karte des Landesvermessungsamtes Baden-Württemberg 1:50 000; Blatt 14 «Stuttgart und Umgebung»

