



*Auf der Talstrecke zwischen Schorndorf und Rudersberg begleiten im Sommerhalbjahr saftige Wiesen das Bähnle.*

*Bärbel Steinmetz/  
Manfred Steinmetz*

## Wandern mit der Wieslauftalbahn

Am 1. Januar 1995 beginnt ein neues Eisenbahn-Zeitalter – spektakuläre Schlagzeilen wie diese rückten das «Wieslaufbähnle» genau 90 Jahre nach Genehmigung der Bahnlinie Schorndorf–Welzheim durch den Württembergischen Landtag erneut ins Rampenlicht. Mit Recht, wie man ein halbes Jahr später bereits feststellen kann, denn wahrhaft Revolutionäres hat sich um die beinahe stillgelegte Nebenbahnstrecke ereignet.

Doch der Reihe nach. Noch Ende des vorigen Jahrhunderts war der Welzheimer Wald für den Verkehr schlecht erschlossen, die Oberamtsstadt Welzheim die einzige im Königreich Württemberg ohne Bahnanschluß. Bereits 1861 war die «Remstalbahn» von Cannstatt über Schorndorf nach Wasseralfingen dem Verkehr übergeben worden, 1876 die Strecke Waiblingen–Backnang und zwei Jahre später die Verlängerung Backnang–Murrhardt. Welzheim fand sich mit seiner Umgebung im toten Winkel wieder; der Fortschritt zog in den großen Durchgangstätern am «Wald» vorbei. Kein Wunder,

daß die Welzheimer – aber auch die Nachbarstädte – Erschließungspläne vorlegten, erhofften sie sich doch alle von neuen Bahnverbindungen wirtschaftlichen Aufschwung: Statt der mit solchen Erwartungen verbundenen Trassenführungen Backnang–Welzheim, Lorch–Welzheim oder Schwäbisch Gmünd–Welzheim sowie verschiedenen Varianten und Optionen (Murrhardt–Welzheim u. a.) wurde schließlich die von Regierungsseite favorisierte heutige Linienführung von Schorndorf durchs Wieslauftal hinauf auf die Hochfläche in zwei Etappen realisiert, wobei einer normalspurigen Adhäsionsbahn der Vorzug vor einer zeitweilig ebenfalls diskutierten Schmalspurbahn mit eingelegter Zahnradstange vom Bahnhof Laufenmühle bis Welzheim gegeben wurde. Bauausführung und Betrieb hatte man zunächst der Württembergischen Eisenbahngesellschaft als privater Betreiberin überlassen wollen, der Landtag genehmigte schließlich aber doch den Betrieb unter Regie der Königlich-Württembergischen Staatseisenbahn.

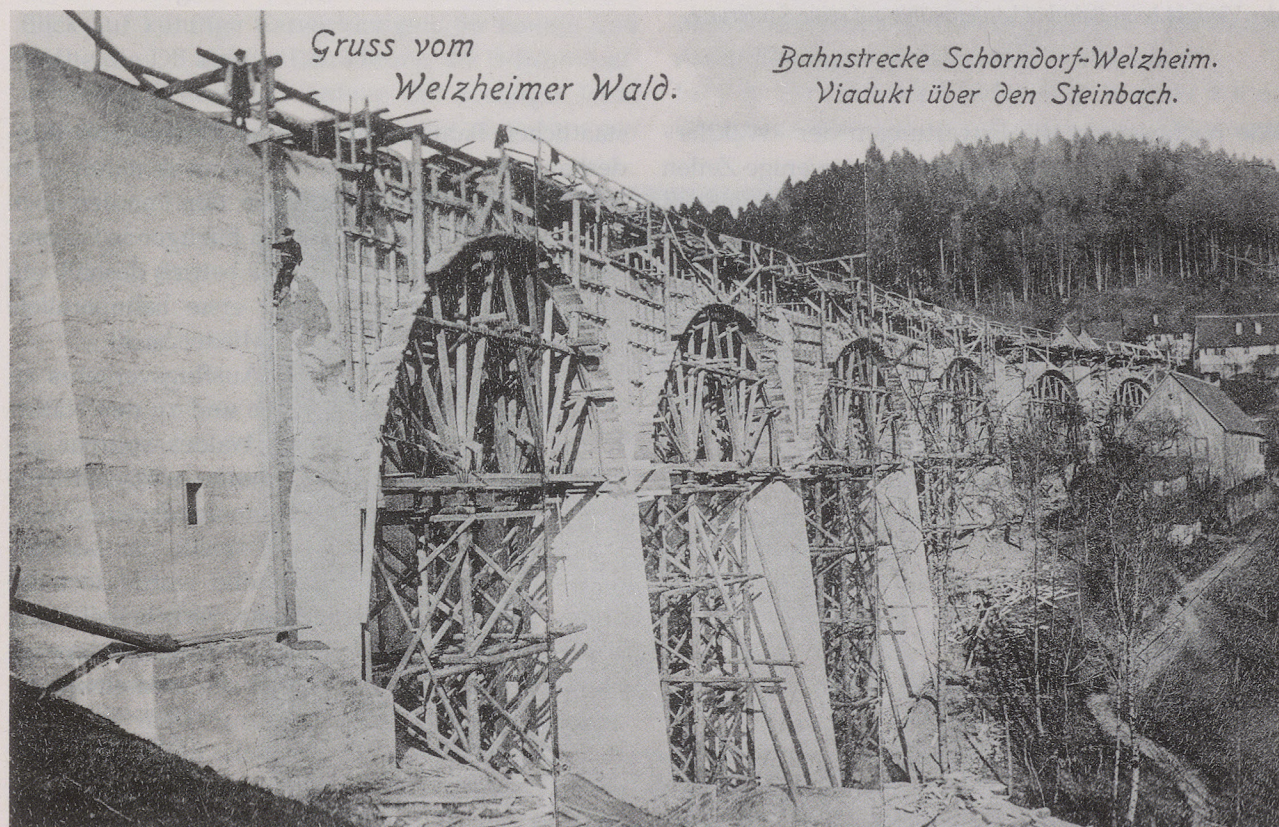


1908: Eröffnung der «Tälesbahn» bis Rudersberg –  
Problemabschnitt bis heute: Bergstrecke nach Welzheim

Im breiten, landschaftlich reizvollen Tal der Wieslauf bereitete der sofort begonnene Bahnbau keine Schwierigkeiten, zumal die Anliegergemeinden Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung stellten. Die eingleisige Trasse verläuft weitgehend im Gipskeuper oberhalb der Grenze zur alluvialen Talfüllung; Rems, Wieslauf und ihre Zuflüsse werden von eisernen Brücken als einzigen Kunstbauten gequert. Auf wenig über zehn Kilometer Streckenlänge beträgt der Höhenunterschied zwischen den Stationen Schorndorf und Rudersberg nur 26,75 m, und so konnte bereits nach drei Jahren Bauzeit 1908 das erste Teilstück, die «Tälesbahn», in Betrieb genommen werden. Sogleich entwickelte sich ein lebhafter Verkehr, was als gutes Vorzeichen für die Vollendung auch des Teilstücks Rudersberg-Welzheim angesehen wurde.

Dort dauerten die Arbeiten noch bis 1911 an, denn ab Rudersberg wird aus der Wieslauftalbahn eine Mittelgebirgsbahn, deren Bau auf alle Schwierigkeiten traf, die der geologische Untergrund und das Relief im Keuperbergland für die Ingenieure bereithalten: Tief eingeschnittene Klingen mußten ge-

quert und überbrückt, Rampen und Dämme aufgeschüttet oder Hänge angeschnitten werden, Rutschungen mittels Stützmauern abgefangen und Hangschutt stabilisiert werden. Eine Siedlung wurde durchschnitten sowie Straßen und Gebäude verlegt. Steilrampen mit Steigungen von 1:40 (Geislinger Steige zum Vergleich: nur 1:43 bis 1:44) waren nötig, um 228 m Höhenunterschied von Rudersberg bis Welzheim (505 m NN) zu überwinden. Material dafür konnte teils vor Ort gewonnen, teils mußte es von eigens angelegten Steinbrüchen (meist Fleinstein) herantransportiert werden. Ungewöhnlich ergiebige Regenfälle durchweichten im Jahre 1910 die natürlichen Verwitterungs- und Hangschuttdecken wie auch die künstlichen Dämme, ließen diese instabil werden oder verwandelten besonders die durch Rampenschüttungen und Stützbauten zusätzlich belasteten Tonsteine der Unteren Bunten Mergel bzw. des Knollenmergels in schmierige Gleitflächen, so daß wiederholt riesige Erdmassen und fast fertige Streckenabschnitte abrutschten und später aufwendige Wasserführungen notwendig machten. Gründungen der Großbauwerke mußten jeweils unter die Lettenschichten abgeteuft werden; Igelsbach-, Strümpfelbach- und Laufenmühlviadukt sind heute noch imposante Kunstbauten.



*Gruss vom  
Welzheimer Wald.*

*Bahnstrecke Schorndorf-Welzheim.  
Viadukt über den Steinbach.*

*Unter gewaltigen Anstrengungen wurde die Bergstrecke nach Welzheim gebaut. Sollte das heute alles nutzlos sein?*





*Alte und neue Zeit begegnen sich: oben die Eisenbahn, unten die Postkutsche. Aufnahme aus der Zeit des Bahnbaus. Heute wartet der Viadukt beim Bahnhof Laufenmühle auf seine Sanierung.*

Wie hochgesteckt die Erwartungen der «Wäldler» an «ihre» Bahn waren, mögen einige wenige Zeilen aus einem der zahlreichen, beim Festessen anlässlich der Bahneröffnung am 24. November 1911 in Welzheim vorgetragenen Gedichte ausdrücken:

*Nun sollen große Zeiten kommen:*

*Ich fordere von der Zukunft Glück:*

*Die Bahn bringt Gold aus allen Ländern;*

*Bald wird die stille Stadt sich ändern,*

*Es wird gebaut nach allen Winden (...)*

*Fabriken entstehen von heute auf morgen  
und werden die ganze Welt versorgen.*

*Die Eisenbahn bringt Reichtum täglich (...)*

*Die Zukunft kommt per Eisenbahn!*

*Die Bahn gibt sich selbst auf –*

*1984 Antrag: auch Güterverkehr einstellen*

Gleich nach der Einweihungsfeier wurde bereits bemängelt, daß der Fahrplan der beiden täglichen Zugpaare nicht auf die Bedürfnisse der Benutzer zugeschnitten sei; ein Vorwurf übrigens, der den

staatlichen Bahnbetrieb auch in Reichs- und Bundesbahnzeiten stets begleitete, denn er nahm auch später weder auf Arbeitszeiten der Pendler noch auf Anschlüsse zu und von den Eilzügen in Schorndorf Rücksicht. Schon seit 1929 betrieb deshalb ein privater Busunternehmer die erste bahnparallele Buslinie von Schorndorf nach Miedelsbach!

War auch eine Belebung des Ausflugsverkehrs zu den Luftkurorten auf der Höhe und zu den Naturschönheiten des Welzheimer Waldes spürbar geworden, so ließ doch der erhoffte wirtschaftliche Aufschwung bis kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs auf sich warten. Dann spielte der bescheidene Güterverkehr die Hauptrolle, wurde doch die kriegs- und nachkriegsbedingte Verkehrsbelebung auf der Bahnstrecke – u. a. Ausflugssonderzüge Stuttgart–Welzheim – ein Opfer der bald einsetzenden individuellen Motorisierung. Dem Verkehrsrückgang begegnete die Deutsche Bundesbahn mit einem Leistungsabbau auf der Bergstrecke: Seit Mai 1954 vereinfachter Nebenbahnbetrieb, 1960 Umwandlung des Bahnhofs Oberndorf in eine unbe-



setzte Haltestelle, 1962 Stilllegung weiterer Stationen, Reduzierung des werktäglichen Personenverkehrs auf ein Zugpaar Mitte der sechziger Jahre, 1966 Einstellung der werktäglichen Personenzüge zwischen Rudersberg und Welzheim aufgrund vorangegangener Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen – Reisende mußten nun in Bahnbusse umsteigen –, seit 1. Juni 1980 Einstellung des Personenverkehrs auf der Bergstrecke überhaupt, nachdem zuvor alle Haltepunkte zwischen Rudersberg und Welzheim aufgehoben wurden und der Personenverkehr mit dem vormittäglichen Gütertransport vereinigt worden war. 1984 folgte als letzter Rationalisierungsschritt der Antrag der DB auf Einstellung des nur noch dreimal pro Woche durchgeführten Gütertransports. Begründet war dies nicht ausschließlich mit der Transportleistung von rd. 10 000 t/Jahr (die zu 80 % ab/bis Welzheim erfolgte) und dem wirtschaftlichen Abmangel von rd. 30 000 DM/Jahr, sondern vor allem mit anstehenden Sanierungsarbeiten an der Bergstrecke in Höhe von 2 Millionen DM. Tatsächlich bereitete dann 1988 ein Erdbeben beim Grauhaldenhof – an einer Stelle, an der es schon beim Bahnbau Schwierigkeiten gegeben hatte – dem Zugverkehr Rudersberg–Welzheim ein technisch bedingtes Ende.

Die starren Rationalisierungsabsichten der Deutschen Bundesbahn – sie wollte endlich auch die Talstrecke stilllegen – verstellten ihr aber auch den Blick auf künftige Entwicklungen: So konnte und wollte die DB auf die Einrichtung der S-Bahn-Endhaltestelle Schorndorf Anfang der achtziger Jahre weder mit einem verbesserten und abgestimmten

Zubringerangebot auf der verbliebenen Teilstrecke Schorndorf-Rudersberg noch mit ausreichendem rollenden Material reagieren; ebenso wurde der bis Rudersberg linienparallele Bahnbusverkehr beibehalten und die Chance, die der tägliche Verkehrskollaps auf der B29-Engstelle Schorndorf bot, ebenfalls nicht ergriffen.

*Erfolg durch Kundenorientierung – seit Anfang des Jahres fährt das «Wiesel»*

Schon im Vorfeld des Stilllegungsantrags hatten Politiker, Gemeindeverwaltungen und Bürger wiederholt versucht, die Strecken zu beleben. Der Stadt Welzheim war es gelungen, das Güteraufkommen zu steigern, ein *Verein zur Erhaltung der Wieslaufalbahn* rührte die Werbetrommel, und zur Sanierung der Bergstrecke wurde ein Kostenträgermodell zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Rems-Murr-Kreis und der Stadt Welzheim erarbeitet; geschätzte Kosten: 2 bis 3,5 Mio. DM. Aber betriebswirtschaftliche Berechnungen auf der Grundlage eines 1987 vorgelegten und – unter bestimmten Voraussetzungen – für die Talstrecke positiven Gutachtens des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart bestärkten die Bundesbahn nur in der Absicht der Teilstillegung. Dem kam der vorhin angeführte Bergrutsch dann zuvor, und Innenministerium und DB einigten sich 1989 darauf, das Stilllegungsverfahren ruhen zu lassen.

Im Jahr 1991 trat der Landkreis in Kontakt mit der Deutschen Eisenbahngesellschaft, einer Trägerorga-



*Bahnhof Haubersbronn, eines der denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude entlang der Strecke Schorndorf–Welzheim, die alle gleich gestaltet sind.*





*Stahlgitterbogenbrücke aus der Entstehungszeit der Bahnlinie. Mit ihr wird nordöstlich von Schorndorf im Naturschutzgebiet Morgensand-Seelachen die Rems überquert.*

nisation nichtbundeseigener Eisenbahnen, zu der auch die Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG) gehört, um die Chancen für eine Privatisierung der Wieslaufalbahn auszuloten. Die WEG bekundete Interesse an der Strecke, die sie zu Beginn des Jahrhunderts beinahe schon einmal übernommen hätte, riet aber zu einem umfassenden Gutachten bezüglich bautechnischer Prüfung der Strecke, Ermittlung des Investitions- und des Fehlbedarfs,

Erstellung eines Betriebskonzepts mit Fahrplan und nötigem Stellenplan sowie eines Wirtschaftsplans. Unter Berücksichtigung von Zuschüssen aus dem Gemeinde-Verkehrsfinanzierungs-Gesetz (GVFG) eröffnete das Gutachten realisierbare Chancen zum Erhalt der Wieslaufalbahn – allerdings nur für die Talstrecke Schorndorf–Rudersberg. Der Rems-Murr-Kreis, die Stadt Schorndorf und die Gemeinde Rudersberg gründeten daraufhin im De-



*Sehenswürdigkeit direkt an der Strecke: die Ölmühle bei Schlechtbach.*



zember 1992 einen *Zweckverband Verkehrsverband Wieslaufftalbahn* zur Übernahme der Bahn; die Stadt Welzheim erhielt eine Beitrittsoption.

Im Mai 1993 wurde die Gesamtstrecke zum symbolischen Preis von 1,- DM plus MwSt. übernommen, gleichzeitig eine Anschubfinanzierung durch die Bundesbahn von rd. 6,5 Millionen DM gesichert und mit dem Verkehrsministerium wegen der Gewährung von Zuschüssen verhandelt; anschließend wurden drei neue Trieb- und zwei Steuerwagen vom Typ NE 81/4 der Firma ABB Henschel Waggon Union GmbH Berlin bestellt und der WEG «vermietet» sowie die Württembergische Eisenbahngesellschaft vertraglich mit Durchführung der Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten an der Strecke und dem künftigen Betrieb der Bahn beauftragt. Für den Abmangel muß der Zweckverband aufkommen. Drei neue Haltestellen wurden eingerichtet, um der veränderten Siedlungsstruktur bzw. Schul- und Arbeitsstätten gerecht zu werden, Bahnübergänge mußten gesichert und Signaleinrichtungen erneuert werden, erhöhte Bahnsteige entstanden sowie eine Ausweichstelle in Miedelsbach und eine Fahrzeughalle in Rudersberg. Insgesamt wurden über 20 Millionen DM investiert, die nach dem GVFG zu 85 % von Land und Bund bezuschußt werden. Der Fahrplan wurde auf die S-Bahn Schorndorf-Flughafen und die Regionalzüge abgestimmt, die Taktfrequenz mit 23/24 Verbindungen täglich gegenüber früher (9/10) mehr als verdoppelt. Für nicht direkt an der Bahnlinie liegende Teilstrecken wie Asperglen, Krehwinkel, Lindental oder Steinenberg wurde ein Buszubringersystem zu den Haltestellen eingerichtet (Regional Bus Stuttgart GmbH); so erhielt z. B. Steinenberg statt früher 50 nun 76 Verbindungen mit nur wenigen Minuten Anschlußwartezeit. Alle Linien im Wieslaufftal sind in den Gemeinschaftstarif des Verkehrsverbands Stuttgart (VVS) einbezogen.

Seit 1. Januar 1995 fährt nun das «Wiesel», wie das Bähnchen inzwischen genannt wird, mit großem Erfolg zwischen Schorndorf und Rudersberg in privater Regie: Statt der prognostizierten 2300 Fahrgäste beförderte es nach zwei Monaten schon über 4500 täglich und übertraf damit die früheren DB-Fahrgastzahlen um das Dreifache. In den Stoßzeiten verkehrt die Wieslaufftalbahn in Dreifachtraktion und hat doch schon die Kapazitätsgrenze erreicht, so daß die Anschaffung eines weiteren Triebwagens für 2,2 Mio. DM nötig ist, zumal wenn man den Wünschen der Bahnreisenden gerecht werden will: Die fänden nämlich nicht nur morgens, sondern auch mittags und zu den Ladenschlußzeiten mehr Platz und Halbstundentakte angebracht sowie bes-



*Die Klingenmühle tief unterhalb der Bahn im Naturschutzgebiet Wieslauffschlucht. Diese Mühle inspirierte Justinus Kerner, damals Oberamtsarzt in Welzheim, zu seinem Gedicht: «Der Wanderer in der Sägmühle».*

sere Anschlüsse zu den Regionalzügen. Die Betreiberin zeigte sich schon erfreulich flexibel: Zwischen Haubersbronn-Mitte und Schorndorf wurde morgens bereits ein weiterer Schülerzug eingeschoben, und weil alle WEG-Triebwagen auch güterwagentauglich sind, werden die Bahnhöfe der Talstrecke für den sogenannten Wagenladungsverkehr nachgerüstet mit dem Ziel, mindestens den Kostendeckungsbeitrag zu erwirtschaften.

#### *Gute Argumente für die Reaktivierung der Bergstrecke*

Zwar hat der Welzheimer Gemeinderat die Beitrittsoption zum Zweckverband Verkehrsverband Wieslaufftalbahn 1993 erst einmal mit der knappen Mehrheit von 10:9 Stimmen wegen Finanzierungsrisiken abgelehnt und anschließend einen Bürgerantrag zur erneuten Verhandlung des Themas zurückgewiesen. Da aber Rathauspitze und Bürgerinitiative nicht aufgeben wollen, entschied man sich, einen Bürgerentscheid durchzuführen. Ein erneutes Gutachten der WEG korrigierte aber inzwi-



schen den Sanierungs- und Investitionsbedarf (inkl. rollendes Material) mit 10 bis 12 Mio. DM stark nach oben – bei leerer Kasse der Kommune und allenfalls 2 Mio. DM Beitrag vom Land derzeit nicht finanzierbar. So verständigten sich der Welzheimer Bürgermeister und der Verkehrsminister Baden-Württembergs auf einen «Beobachtungszeitraum» von fünf Jahren bis 1998, um dann aufgrund bis dahin gewonnener Erfahrungen erneut über eine Reaktivierung der Bergstrecke für den Personen- und Güterverkehr zu verhandeln.

Die stark gestiegenen Fahrgastzahlen auf der Talstrecke werden dabei ein gewichtiges Argument für den Wiederanschluß Welzheims ans Schienennetz sein, stellen doch die rd. 18000 Einwohner im Welzheimer Einzugsbereich ein noch größeres Potential an Bähnlesbenutzern dar als die rd. 14000 Bewohner der Wieslauftalgemeinden. Darüber hinaus eröffnet der überraschende Erfolg der Tälesbahn aber auch Finanzierungsmöglichkeiten, denn bei gesamtwirtschaftlich positiver Bewertung des Vorhabens stehen Mittel aus dem GVFG zur Verfügung. Daß die Fahrzeit der Bahn von Welzheim nach Schorndorf etwas länger als die des gegenwärtig über Breitenfürst und Haubersbronn verkehrenden Omnibusses sein wird, mag zwar auf dem Papier richtig sein, wird jedoch durch unkalkulierbare Verspätungen und Streß im Stau relativiert; ja, der Schienenverkehr wird sogar nach Fertigstellung der B29-Umgehung im Norden Schorndorfs attraktiv bleiben, weil über 60% des stauverursachenden Individualverkehrs dem Zielverkehr nach Schorndorf zuzuschreiben ist.

Die neue Wieslauftalbahn ist – noch – eine reine Schüler- und Arbeitspendlerbahn. Mit Wiederinbetriebnahme der Bergstrecke wird sie sicher erneut zu einer Ausflugsbahn, denn ein insgesamt höheres Fahrgastaufkommen könnte eine Ausdehnung der Bahnfahrten aufs Wochenende rechtfertigen: Schon bei einigen wenigen Zugpaaren morgens und abends kämen gewiß wieder viele Erholungssuchende aus Stuttgart mit der Bahn angereist, um die Schönheiten und Sehenswürdigkeiten des Welzheimer Waldes wandernd zu genießen und bequem von einer der zahlreichen Stationen – unter Umgehung endloser Autoschlangen am Sonntagabend – in die Stadt zurückzukehren. Abgesehen davon wäre die Bahn als umweltfreundliches Aushängeschild des Naturparks Schwäbisch-Fränkischer Wald ein nicht zu unterschätzender Werbeeffekt.

1992 stellte das Landesdenkmalamt die Wieslauftalbahn als die *am aufwendigsten gebaute Nebenbahn mit dem Charakter einer Bergbahn, welche derart komplett überliefert ist mit sämtlichen Bauten der Strecke wie Stationsgebäuden mit allen Nebengebäuden und betriebstechnischem Zubehör, Viadukten und Brücken, Signalanlagen usw.* mit Ausnahme der Bahnhofsbauten Rudersberg und Welzheim unter Denkmalschutz. Beeinträchtigungen des Fahrbetriebs sind daraus nicht zu erwarten; dafür werden die Freunde historischer Eisenbahnen auf dieser romantischen Strecke, die auch württembergische Eisenbahngeschichte verkörpert, weiter auf ihre Kosten kommen.



Das «Wiesel» rollt durch Rudersberg. Nur durch schnellen Taktverkehr mit hohen Zugfolgen kann öffentlicher Personennahverkehr erfolgreich sein.





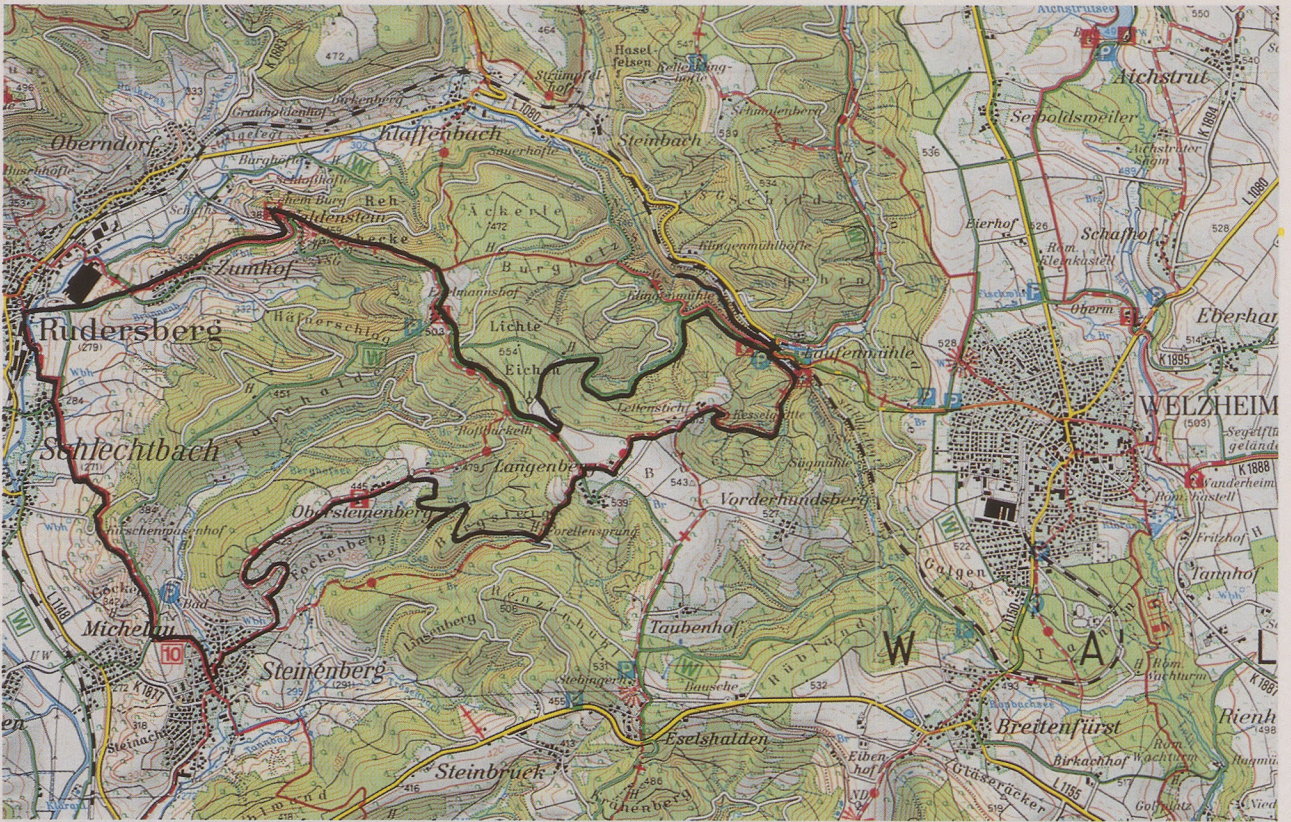
*Burg Waldenstein hoch über dem Wieslaufstal ist Ziel und Ausgangspunkt zahlreicher Rundwanderungen.*

*Immer eine Bahnreise wert: Schorndorf  
sowie der Naturpark Schwäbisch-Fränkischer Wald*

An Ausflugszielen im Umkreis der Wieslaufalbahn mangelt es wahrlich nicht: Bereits der Ausgangspunkt Schorndorf ist mit Stadtkirche und Heimatmuseum, den Fachwerkhäusern am Marktplatz und in der Altstadt, dem Burgschloß und Gottlieb-Daimler-Geburtshaus einen Ausflug wert, und im Welzheimer Wald verbinden sich kulturelle Sehenswürdigkeiten und landschaftliche Schönheit zu einem Gesamterlebnis: Tief eingeschnittene, bewaldete Schluchten mit Höhlen, Wasserfällen und grandiosen Felspartien im Stubensandstein wechseln mit Verebnungen der Lias-Auflage bzw. an den Hängen größerer Täler mit ebenen Kieselsteinungen; ausgedehnten Wäldern mit einsamen, vereinzelt Rodungsinseln stehen offene, landwirtschaftlich genutzte Hochflächen gegenüber. Überreste der Scheiterholzflößerei wie Schlittenwege, Schwellseen (Ebnisee, Bärenbachsee) bzw. deren zerstörte Dämme, Sägewerke und sogar Ortsnamen wie Althütte und Schöllhütte weisen auf die ehemalige Waldwirtschaft hin. Wassergetrieben waren die zahlreichen Säg- und Mahlmühlen, die heute durch

den Mühlenwanderweg im wohl schönsten und romantischsten Teil des Schwäbisch-Fränkischen Waldes miteinander verbunden sind. Historisch Interessierte zieht es sicherlich zu einer Etappe des Limes-Wanderwegs mit z. T. gut erhaltenen Resten von Wall und Graben, Wachturmfundamenten und Kastellen (archäologischer Park Welzheim mit Kleinkastell Rötelsee, Ostkastell mit rekonstruiertem Torbau, Funde im Museum Welzheim), und Sterngucker können montags bis donnerstags sowie samstags östlich Langenberg den Blick gen Himmel richten. Der aufmerksame Wanderer wird je nach Jahreszeit nicht nur in den zahlreichen Naturschutzgebieten und Naturdenkmalen, sondern im gesamten Naturpark aufgrund unterschiedlicher Gesteinsschichten, Exposition und Höhenlage eine vielfältige Pflanzenwelt beobachten können: In feuchten Klingen und Schluchten gedeihen Farne und Moose; Heidekraut und Heidelbeeren finden sich auf sauren, armen Keupersandböden, und auf Naßstandorten über Tonböden aus Keupermergeln. Sogar im Winter lockt der «Wald», denn wenn unten in den weinbauklimatisch geprägten Tälern der Schnee längst geschmolzen ist, kann man dort oben immer noch die Langlaufskier anschnallen.





### Unser Wandertip: Geologischer Pfad Welzheimer Wald

Der abgebildete Kartenausschnitt zeigt ein dichtes Wanderwegenetz, dessen erlebnisreiche Punkte hier nicht alle angesprochen werden können. Lediglich auf einen geologischen Pfad mit Erläuterungstafeln, der in der Wanderkarte nicht verzeichnet ist und der hier schwarz markiert wurde, soll hingewiesen werden. Er verbindet sehr anschaulich die Schichtenfolge von den Unteren Bunten Mergeln bis zur Schwarzjura-Auflage mit Gestalt und Ausprägung der umliegenden Landschaft.

Weil das «Wiesel» sonntags leider noch nicht fährt – mit Wiedereröffnung der Bergstrecke Rudersberg–Welzheim wird der Fahrplan sicherlich entsprechend gestaltet –, reisen wir mit dem Wieslauf-tal-Express an, einer Zugkombination aus Dampflok und Wagengarnitur der frühen 50er Jahre. Termine der von der Dampfbahn Kochertal e. V. veranstalteten Fahrten sind 1995 noch der 2. und 3. Dezember. Ab 9.15 Uhr verkehrt der Dampfexpress im Zwei-Stunden-Takt zwischen Schorndorf und dem rund elf Kilometer entfernten Rudersberg und bietet selbstverständlich an allen Haltestellen Zustiegmöglichkeiten. 18.05 Uhr geht der letzte Zug zurück; genügend Zeit also für eine ausgedehnte Wanderung oder Radtour; Fahrräder werden im Gepäckwagen befördert.

In Rudersberg beginnt unsere Wanderung beim Bahnübergang nördlich der neuen Bahnfahrzeug-halle. Wir folgen einem markierten Wanderweg (HW 10) in südsüdöstlicher Richtung über Ober-schlechtbach und unterhalb des Kirschenwasenhofs bis Steinberg (Fachwerkpfarrhaus von 1461). Von der Ortsmitte führt die Obersteinenberger Straße dann auf die Stubensandsteinhöhe (herrliche Aus-sicht über das Wieslauf-tal, die Berglen, den Schur-wald). Wir durchqueren den Weiler Obersteinen-berg und finden bei der «Großen Buche» einen er-sten Aufschluß im Mittleren Stubensandstein (Na-turdenkmal).

Dann nehmen wir den Renzenbühlweg nach rechts abwärts und treffen auf den Glasklingenbach, der rd. 200 m unterhalb dieser Stelle (Abstecher) mäch-tige Kieselsandsteinblöcke freigelegt hat. Zurück auf dem Renzenbühlweg passieren wir eine Fleins-teinwand; dieser widerstandsfähige, durch Kalk-spat gebundene Sandstein bildet oft die Grundlage von Verebnungen und wurde wegen seiner Härte als Gleisschotter beim Bau der Wieslauf-talbahn ver-wendet. Der Burgsteigklingenbach überwindet das harte Gestein mit einem Wasserfall im Naturdenk-mal «Forellensprung».

Von dort steigen wir über den Stubensandstein und die teils aufgefrostete, teils als Viehweide genutzte Knollenmergelschicht hinauf auf die Lias-Hoch-



fläche bei Langenberg (schöne Aussicht). Wir queren das Plateau und haben beim Aussichtspunkt Lettenstich nochmals einen herrlichen Ausblick, bevor wir wieder den Knollenmergelhang (Ortsname Lettenstich!) hinabsteigen und den Oberen Stubensandstein erreichen. Es geht weiter steil bergab zur Kesselgrotte, einer typischen Bildung im grobkörnigen, sogenannten «Höhlensandstein». Seine Zerfallsprodukte (grobe Quarzitsande) waren übrigens in Verbindung mit der Pottaschegewinnung aus den Wäldern die Grundlage für zahlreiche Glashütten im Keuperbergland.

Vom Wanderparkplatz Laufenmühle gelangt man schließlich zu den Wasserfällen des Edenbachs und der Wieslauf, die hier über die Fleinsschichten (Unterer Stubensandstein) 10 m tief abstürzen. Steigt man zur Klingenmühle hinunter, so sieht man unter einem Steg in der Kieselsandsteinplatte, die einen weiteren Wasserfall bildet, Vertiefungen, die von der Scheiterholzflößerei des 18. Jahrhunderts herühren. Schluchtabwärts unterhalb der Klingenmühle erreicht man mit dem Aufschluß der «Roten Wand» in den Unteren Bunten Mergeln den tiefsten Punkt des geologischen Pfades.

Man wandert wieder zurück bis zum Hohereuteweg, dann den Hansdobelweg hinauf an den Fischteichen und einem Aufschluß im Oberen Stubensandstein vorbei, biegt in einer Kurve in den Dreibirkenweg ein und folgt ihm – nun wieder im Knollenmergel – bis zur Weggabelung bei einer Hütte. Dort hat man wieder die Lias-Auflage erreicht, hält sich nun links und tritt beim Wasserturm aus dem Wald auf die Rodungsinsel hinaus. Links am Waldrand erreichen wir als letzte Station die «Liaskante beim Langenberger Wasserturm». Dann überquert man die Freifläche, um am jenseitigen Waldrand rechts auf den Wanderweg zum Edelmannshof einzuschwenken (Rodungsinsel, Luftmeßstation). Von dort geht es am Naturschutzgebiet Jägerhölzle vorbei zur Burg Waldenstein (ehemaliger Sitz staufischer Ministerialen, Buckelquadermauerwerk aus dem 13. Jahrhundert, Aussicht) und von dort über Zumhof zurück zum Bahnhof Rudersberg.

Mit sechs Stunden Wanderzeit ist die Strecke reichlich bemessen (Abkürzung um fast eine Stunde durch Start am Haltepunkt Michelau); Einkehrmöglichkeiten bieten sich in Rudersberg, Steinenberg, Edelmannshof und Burg Waldenstein.

#### LITERATUR:

Anonymus (1961): 50 Jahre Eisenbahn nach Welzheim. In: Bl. d. Welzheimer Wald-Vereins 40, 1961, S. 316–319 u. 41, 1961, S. 326–328.

Kircher, G. (1911): Die Welzheimer Bahn 1911. 11 S., Welzheim. (Neudruck in: Jahreshft Hist. Ver. Welzheimer Wald 10, 1994, S. 4–9.)

Knupfer, H.J. (1995): Bahn-Regionalisierung: Einmalige Chance im Wieslaufftal genutzt. – In: ECOregio 2, 1995, S. 9.

Rogoll, V. (1994): Die Welzheimer Bahn. Betrachtungen zu Geschichte und neuerer Entwicklung der Wieslaufftalbahn. In: Jahreshft Hist. Ver. Welzheimer Wald 10, 1994, S. 30–43.

Zweckverband Verkehrsverband Wieslaufftalbahn (1994; Hrsg.): 1. Januar 1995 – Ein neuer Zug im Wieslaufftal. – Beilage d. Schorndorfer Nachrichten v. 30. 12. 1994, 8 S.

## Anschriften der Autoren

Hermann Bausinger, Prof. Dr., Biesinger Straße 26, 72070 Tübingen

Reinhold Fülle, Neckarstraße 246, 70190 Stuttgart

Carlheinz Gräter, Dr., Spartaweg 35, 97084 Würzburg

Roland Irlinger, Prof., Nonnenwaldstraße 14,

72108 Rottenburg a. N.

Wolfgang Läßle, Lehenstraße 18/1, 71679 Asperg

Jörg Mauk, Bezirksstelle für Naturschutz, Ruppmanstraße 21, 70565 Stuttgart

Werner Mezger, Priv.-Doz. Dr., Zundelbergstraße 12, 78628 Rottweil

Winfried Mönch, Schurwaldstraße 76, 70186 Stuttgart

Ulrich Müller, Dr., Danziger Straße 6, 73550 Waldstetten

Wilfried Setzler, Prof. Dr., Zwehrenbühlstraße 11, 72070 Tübingen

Bärbel und Manfred Steinmetz, Traubenweg 15,

73635 Rudersberg-Steinenberg

Klaus Thinius-Hüser, Prof. Dr.-Ing., Hohentwielweg 6, 76337 Waldbronn

Heinz Sperlich, Prof. Dr., Durlacher Straße 18, 76229 Karlsruhe

Christian Turrey, Bergstraße 43, 74321 Bietigheim-Bissingen

## Bildnachweis

Titelbild: Stadtarchiv Ludwigsburg; S. 331: Projektphoto Sach und Schnetzer, Marbach a.N., aufgenommen am 20. Mai 1992; S. 332 f.: Prof. Klaus Thinius-Hüser, Waldbronn; S. 335–346: Süddeutscher Rundfunk, Fernsehen, die Grafiken auf den Seiten 340 und 342: Süddeutscher Rundfunk, Medienreferat; S. 347–357 oben: Stadtarchiv Ludwigsburg; S. 357 unten: Richard P. Zeller, Ludwigsburg; S. 358–365: Stadtarchiv Stuttgart; S. 366 f., S. 370–372: Hauptstaatsarchiv Stuttgart, M 1/8, Bü 83 und M 701/1, Reihe 99; S. 368 f.: Württembergische Landesbibliothek; S. 373: Hauptstaatsarchiv, Militärarchiv, M 321 Bü 9 Münsingen; S. 374–384: Sammlung Erich Schraml, 95697 Nagel-Reichenbach; S. 385–388: Privatbesitz; S. 389: Christian Turrey, Bietigheim-Bissingen; S. 397–400: Stadtarchiv Tübingen; S. 403–405: Stadtarchiv Tübingen; S. 406, 409 f., 412 f.: Manfred Steinmetz, Rudersberg-Steinenberg; S. 407: Archiv K. Katz, Welzheim: Aufnahme von H. Bilfinger; S. 408: Archiv J. Fuchs, Althütte; S. 411: Reinhard Wolf, Marbach a.N.; S. 414: Darstellung auf der Grundlage der topographischen Karte 1 : 50 000, Ausschnitt aus Blatt L 7122; mit Erlaubnis des Landesvermessungsamts vom 31. 10. 1995, AZ 5.11/1158; S. 427 f.: Schwäbischer Heimatbund; S. 454: Manfred Grohe, Kirchentellinsfurt.