



Der Bergbahncharakter wird besonders deutlich beim Strümpfelbach-Viadukt.

Manfred Steinmetz

Wandern mit der Schwäbischen Waldbahn

In Heft 4/1995 der «Schwäbischen Heimat» hatten wir die Geschichte der seit 1992 denkmalgeschützten Nebenbahn Schorndorf – Welzheim, der Wieslaufbahn, ihren Niedergang infolge einer fahrgastfeindlichen Politik der Deutschen Bundesbahn (DB) bzw. der Deutschen Bahn AG (DB AG), die Übernahme der Gesamtstrecke für 1 DM plus Mehrwertsteuer und die überaus erfolgreiche Reaktivierung der Talstrecke Schorndorf – Rudersberg-Nord durch den Zweckverband Verkehrsverband Wieslaufalbahn (ZVVW) ausführlich dargestellt und mit der Hoffnung auf eine Wiederinbetriebnahme auch der landschaftlich erlebnisreichen, technisch anspruchsvollen und touristisch lockenden Bergstrecke durch eine Ausflugsbahn hinauf in den Naturpark Schwäbisch-Fränkischer Wald verbunden.

2011: Hundert Jahre Nebenbahn Schorndorf – Welzheim

Zur 100-jährigen Jubiläumsfeier des Eintreffens des ersten Zuges im damaligen Oberamtsstädtchen Welzheim am 24. November 1911 ist nun zu vermeln-

den, dass 99 Jahre später – am 8. Mai 2010 – erneut ein Dampfzug festlich und zuversichtlich im Welzheimer Bahnhof empfangen wurde. Denn wie vor einem Jahrhundert – Zitat aus einem damaligen Eröffnungsgedicht: *Die Eisenbahn bringt Reichtum täglich (...)* *Die Zukunft kommt per Eisenbahn!* – begleiten wieder hochgesteckte Erwartungen das Ereignis: In dem landschaftlich reizvollen, wirtschaftlich aber strukturschwachen Raum ersehnt man sich kräftige Impulse für Fremdenverkehr und Gastronomie. Doch anders als vor einem Jahrhundert gab es von Seiten privater Anlieger auch Gegenstimmen, die jegliche Wertschöpfung bezweifelten, ja das Unterfangen sträfliches Geldverbrennen nannten –, oftmals genährt aus Befürchtungen individuellen Nachteils.

Zu Beginn des Jubiläumsjahres und ein gutes halbes Jahr nach Start der Touristikbahn deutet sich für diese ein ähnlicher Erfolg an wie für die privatisierte Wieslaufalbahn: Mit 5.000 Personenbeförderungen pro Tag werden die ihr in Gutachten prognostizierten Fahrgastzahlen ums Doppelte übertroffen (DB AG: zuletzt nur 1.250); die nur an Sonn- und Feiertä-



Geschmückte Zuglauftafel am 8. Mai 2010.

gen verkehrenden Museumszüge – ausgenommen Sonderfahrten für Betriebsfeiern etc. – der Schwäbischen Waldbahn verzeichneten schon zum ersten Saisonende mehr als 28.500 Passagiere (Prognose: 15.000). Insbesondere die Dampfzugfahrten waren regelmäßig ausgebucht, sodass deren Fahrtage 2011 zur Freude der Ausflügler von 17 auf 22 erhöht werden.



Gemeinde Rudersberg
Rems - Murr - Kreis

Informationen:
Gemeinde Rudersberg
Backnanger Str. 26
73635 Rudersberg
Telefon 07183/3005-0
Fax 07183/3005-55
→ info@rudersberg.de
→ www.rudersberg.de

SEHENSWÜRDIGKEITEN

- Burg Waldenstein mit wunderbarem Ausblick über das Wieslaufal
- Ölmühle in Michelau (Museum), seit diesem Jahr mit Kiosk am Mühlengarten
- Johanneskirche mit Altem Rathausplatz in Rudersberg
- Petruskirche und Altes Pfarrhaus in Steinenberg

VERANSTALTUNGSTIPPS 2011

- 9. bis 11. September 2011
52. Int. Rudersberger Moto-Cross, WM Finale Seitenwagen
- 18. September 2011
Tag des Schwäbischen Waldes
- 1.- 3. Oktober 2011
Modellisenbahnausstellung im Foyer der Rathauses
- 9. Oktober 2011
2. Berg und WieslaufTal Tour und Rudersberger Apfelmarkt des HGv, unterstützt durch das Life+–Projekt „Vogelschutz in Streuobstwiesen“
- 28. Oktober 2011
Schwäbisch-literarische Kleinkunst mit Johann Martin Enderle in der Gaststätte „Der Bahnhof“
- An den ersten drei Adventswochenenden Rudersberger Adventswald





DB stellt Verkehr ein;

Stadt und Privatinitiativen betreiben Wiederaufnahme

Rufen wir uns nochmals die Ausgangssituation in Erinnerung. Eine Hangrutschung am Grauhaldenhof zwischen den Rudersberger Ortsteilen Oberndorf und Klaffenbach gab der DB 1988 willkommenen Anlass, den seit 1980 nur noch aus Gütertransport bestehenden Zugverkehr auf der Bergstrecke Rudersberg – Welzheim endlich einzustellen und den «Wald» vom Schienenverkehr abzukoppeln.

Damit wollten sich einzelne Welzheimer Bürger, die Bürgerinitiative Wieslaufalbahnhof bis Welzheim, der Verein Historische Schienenfahrzeuge Dampf-bahn Kochertal e.V. und der Verein zur Erhaltung der Wieslaufalbahnhof e.V. jedoch nicht abfinden: Sie vereinigten sich im März 2000 im gemeinnützigen Förderverein Welzheimer Bahn e.V. zwecks Förderung des Erhalts der nach § 2 des baden-württembergischen Denkmalschutzgesetz als Kulturdenkmal geschützten Schienenstrecke nach Welzheim als Eisenbahninfrastruktureinrichtung. Dabei sollen die gesamte Schienentrasse nach Welzheim (Bahnhof) sowie alle bahntechnischen Bauten und Anlagen betriebsfähig erhalten bleiben.

Man glaubte, die Befreiung des Bahnkörpers von Bewuchs, die Freilegung der asphaltierten Schienenübergänge, einige bauliche Maßnahmen an Wasserableitungen, am Gleisbett und den Kunstbauten und die Befahrbarmachung des Hangrutsches einerseits sowie die notwendigen Genehmigungsverfahren andererseits bald gemeistert zu haben. Glücklicherweise war die Bergstrecke aufgrund beharrlichen Widerstands des Welzheimer Bürgermeisters Hermann Holzner nicht nach § 23 AEG stillgelegt und freigestellt worden, d.h. die Bahnanlage behielt ihre rechtliche Eigenschaft und konnte als solche deshalb 2003 von dem im Sommer 2000 gegründeten Eisenbahnbetreiber Schwäbische Waldbahn GmbH gepachtet werden.

Gesellschafter sind die Stadt Welzheim zu 60 % und der Förderverein zu 40 %. Zuvor war seitens der Stadt Welzheim 1999 ein Tourismuskonzept mit Zugverkehr gebilligt worden, dem auch der Rems-Murr-Kreis zustimmte und für den das Land im folgenden Jahr finanzielle Zusagen im Rahmen der Tourismus- und Denkmalförderung machte. Es bezifferte die Sanierungskosten der Bergstrecke auf 2,5 Millionen DM; 2,1 Mio DM sollten zwischen der Stadt Welzheim, dem Rems-Murr-Kreis und dem Land geteilt werden, die restlichen 400.000 DM wollte der Förderverein als ehrenamtliche Arbeitsleistungen erbringen.

*Unendlich viel Arbeit, Verwaltungsverfahren,
steigende Kosten und Prozesse*

Schon im Mai 1999 begannen freiwillige Arbeitseinsätze an der Bahnstrecke, galt es doch zunächst einmal, den seit 1988 aufgekommenen Bewuchs auf der Trasse zu beseitigen. Was mit Astschere, Freischneider und Motorsäge begann, wuchs sich im Laufe der Jahre zu semiprofessionellen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an Gräben, Drainagen und Durchlässen aus, bei denen zunehmend auch schweres Gerät wie ein Zwei-Wege-Bagger eingesetzt wurde. Bis zur Eröffnung der Museumsbahn sollten beim Förderverein so ehrenamtlich 24.000 Stunden Knochenarbeit bei Wind und Wetter auflaufen.

Kaum lagen der Förderbescheid für die Gewährung der Landesmittel sowie die Zustimmung des Verkehrsausschusses des Landkreises vor, türmten sich neue Finanzierungshürden auf: Die Eisenbahnaufsicht verlangte für sechs schienengleiche Bahnübergänge Sicherungsanlagen nach dem neuesten Stand, was nicht nur zusätzliche Baumaßnahmen, sondern aufwändige Planfeststellungsverfahren erforderte. Die technischen Mehrkosten in Höhe von 1,5 Mio Euro mussten sich nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz Schiene, Träger der Straßenbaulast und Land teilen; der Betreiberanteil von 544.000 Euro wurde vom Kreis, der Stadt Welzheim und einer 200.000-Euro-Spende der Andreas-Stihl-Stiftung aufgebracht.

Ende Juli 2003 erteilte das Umwelt- und Verkehrsministerium Baden-Württemberg der Schwäbischen Waldbahn GmbH die verkehrsrechtliche Genehmigung zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur und noch im gleichen Sommer wurden von ihr alle Planfeststellungsunterlagen beim Regierungspräsidium Stuttgart eingereicht. Die Planfeststellungsbeschlüsse zu Neu- und Umbau von Gleis- und Bahnsteiganlagen, Bahnübergängen und der Hangrutschsanierung lagen dann bis Mitte 2005 vor und ein Zugbetrieb noch 2006 erschien somit möglich.

Doch weitere Probleme, diesmal im Verantwortungsbereich des Streckeneigentümers ZVW, bremsten die Museumsbahn erneut: Eine Streckenverlängerung vom Haltepunkt Rudersberg-Nord bis Oberndorf, die dem inzwischen liebevoll «Wiesel» genannten ÖPNV-Bähnle auf der Talstrecke zusätzliche Fahrgäste bringen sollte und als Bindeglied unabdingbare Voraussetzung für den durchgängigen Tourismusbahnbetrieb von Schorndorf bis Welzheim war, geriet der Kostensteigerungen wegen 2005 in die Zwickmühle der Rudersberger Kommunalfinanzen, aus der sie schließlich eine zweckgebundene Spende des Fördervereins befreite.



Oben: So sah die Bahntrasse zu Beginn der Streckenarbeiten fast überall aus.

Unten: Schweres Gerät der Ehrenamtlichen im Einsatz.



Zudem klagten sich mehrere Anlieger gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Streckenverlängerung durch die gerichtlichen Instanzen. Zwar lehnte der Verwaltungsgerichtshof Mannheim die Klagen ohne Revisionszulassung ab und auch eine Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesverwaltungsgericht Leipzig blieb ohne Erfolg, doch dann verlegten sich die Gegner auf Forderungen nach Entschädigungszahlungen. Und dies blieben nicht die einzigen verfahrenshemmenden und bauaufschiebenden

Winkelzüge: Ein Anlieger der Bergstrecke hatte immer wieder versucht, Details der Bauausführung mit allen rechtlichen Mitteln in Frage zu stellen, wurde aber letztendlich vom Gericht abgewiesen, und ein anderer rief wegen möglicher Belästigung durch Fahrgäste sogar den Petitionsausschuss des Landtags an.

Erfolgreiche Wiederinbetriebnahme der Bergstrecke nach 99 Jahren – Verbandpartner sehen Chancen im Tourismus

Als (fast) alles ausgestanden war, schrieb man bereits Dezember 2006. Schon ein Jahr zuvor war ein Ingenieurbüro mit den Ausführungsplanungen, der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und der Ausschreibung beauftragt worden, sodass die Auftragsvergabe im Mai 2007 erfolgen konnte. Mit dem ersten Spatenstich beim Bahnhof Welzheim war am 22. Mai 2007 offizieller Baubeginn; und dann ging alles relativ schnell: Neue Bahnsteige waren erstellt, weitere Haltepunkte eingerichtet – Breitenfürst und Tannwald –, Schienen und Weichen verlegt, Signalanlagen montiert und verkabelt, verschiedene Sicherheitsauflagen erfüllt, Tragplatten an Bahn-

übergängen eingebaut, Viadukte, Hangrutschung und Gleisbett saniert, Kilometersteine erneuert, das Lichtraumprofil wiederholt ausgeschnitten und Mess-, Test- und Abnahmefahrten durchgeführt, bis endlich das jährlich verschobene Einweihungsfest auf den 8. Mai 2010 festgesetzt werden konnte.

Aufgrund der unerwartet hohen Fahrgastzahlen der Tourismusbahn sehen sich Welzheims Verwaltungsspitze und die Fördervereinsmitglieder nach



11. TAG DES SCHWÄBISCHEN WALDES

18. SEPTEMBER 2011

INFO ▶ FREMDENVERKEHRSGEMEINSCHAFT SCHWÄBISCHER WALD E.V.
TELEFON 0 71 51 - 5 01 13 76 • INTERNET ▶ www.schwaebischerwald.com



Waldeslust

Unter dem Stichwort „Waldeslust“ sind große und kleine Waldfreunde am Sonntag, 18. September eingeladen, den Schwäbischen Wald mit allen Sinnen zu erleben: auf Themenwanderungen, besonderen Führungen, Radtouren und Veranstaltungen. Die Mühlen laden wieder zur Besichtigung und Einkehr ein, die Oldtimerbusse zu nostalgischen Fahrten. Die Schwäbische Waldbahn feiert ihren 100. Geburtstag mit vielen Festveranstaltungen.



Großer Bahnhof im Bahnhof Welzheim für den ersten Zug – wie vor 99 Jahren!

der ersten Saison in ihrem kräftezehrenden Engagement bestätigt, hatten sie die Hoffnung doch nie aufgegeben, Zentrum eines aus der ganzen Region Stuttgart bequem und umweltfreundlich über die Schiene erreichbaren Naherholungsgebietes zu werden und damit wieder an die Zeiten anzuknüpfen, als Sonntagsausflugszüge von Stuttgart nach Welzheim dampften. Wohl keine andere Museumsbahn in Deutschland ist über einen S-Bahn-Anschluss mit einem so bevölkerungsreichen Hinterland verbunden, – dennoch bestehen aber weiterhin Zweifel, ob sich die Waldbahn finanziell selbst tragen kann. An Welzheim blieb ein Großteil der Mehrkosten von 1,5 Millionen Euro für die Streckeninstandsetzung hängen; die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich inzwischen auf 3,4 Millionen Euro. Während Schorndorf, wenn es ums Geld ging, stets erklärte, dass die Waldbahn nicht gerade erste Priorität genießt, sieht Rudersberg – trotz knapper Kassenlage – die Chance, mittels eines noch zu erstellenden Tourismuskonzepts an der Museumsbahn zu partizipieren.

In Zukunft wird der Streckeneigentümer ZVVW die Betriebsführung für die Infrastruktur übernehmen, d.h. Wartung, Kontrolle und Störungsmanagement. Diese jährlichen Kosten werden mit 30.500 Euro veranschlagt; auf Initiative des Landrats wird der Kreis davon die Hälfte, Schorndorf und Ruders-

berg je ein Viertel beisteuern; überdies werden die Verbandspartner die Vermarktung der Tourismusbahn jährlich mit 2.500 Euro unterstützen. Welzheim muss den erwarteten Abmangel von 45.000 Euro pro Jahr selbst schultern. Allerdings sehen die Zweckverbandvertreter ihre Unterstützung nur als eine auf zwei Jahre begrenzte Anschubfinanzierung an, – dann wird neu zu verhandeln sein. Vielleicht vermag aber folgende Meldung die Verhandlungspositionen aufzuweichen: Statt des nach Wirtschaftsplan 2010 erwarteten Minus von 75.000 Euro belief sich der Fehlbetrag am Jahresende nur auf 60.000 Euro.

An absehbar notwendigen Investitionen stehen in den nächsten Jahren nur ein Sicherheitssteg auf der Trogbücke bei Oberndorf, Bahnsteigbeleuchtungen sowie Lautsprecher in den Zügen an, um den Fahrgästen touristische Informationen geben zu können. Noch nicht genutzt werden kann vorläufig der als Ausgangspunkt für Wanderungen ideal gelegene Bahnhof Klaffenbach-Althütte. Da das Bahnhofsgebäude wie alle anderen an der Strecke an Privatleute verkauft wurde, harren Zugang und Zufahrt zum Gleis und die Einhaltung neuer (Sicherheits-)Standards am Bahnsteig noch einer Lösung.

Regelmäßige Unterhaltsarbeiten werden weiterhin vom Verein ausgeführt. Deshalb freuten sich die Aktiven besonders, als sie mit dem 1. Platz in der Kategorie Denkmalschutz und Heimatpflege beim Wettbewerb um den Förderpreis des ForumRegionStuttgart 2010 für das Projekt «Reaktivierung der denkmalgeschützten Bahnstrecke Rudersberg-Welzheim als Tourismusbahn» ausgezeichnet wurden.



Gepäcktransport wie damals.

«Unsere Waldluft sei gepriesen,
Jedem Städtler sei's bekannt,
Daß er jetzt hier haben kann,
Ruhe – Luft – und Eisenbahn!»

Ganz so ruhig und genügsam wie in einem Eröffnungsgegedicht von 1911 geht es heute nicht mehr zu. Waren die Erwartungen der Wäldler damals noch stark geprägt von den nur rund 2.000 jährlichen Kurgästen des im 17. Jahrhundert entstandenen Mineralbades Tierbad – eines 1899 nach Brand vollständig abgegangenen Weilers ca. einen Kilometer südöstlich der Stadtmitte Welzheims – und deren bescheidenen Ansprüchen, so beförderten die seit 1927 – mit Kriegsunterbrechungen – eingesetzten und 1968 von der Bundesbahn selbst abgeschafften, von Stuttgart aus durchgehenden Sonntagsausflugszüge trotz zunehmender Individualmotorisierung auch zuletzt noch 150 Personen pro Zug hinauf nach Welzheim.

Ruhe und gute Luft locken immer noch Wanderer in den Luftkurort Welzheim und in den Naturpark, doch das Konzept Ausflugsbahn steht und fällt mit zusätzlichen attraktiven touristischen Angeboten an der Strecke und im Zielgebiet. Zeitungsberichten zufolge haben in Welzheim bereits drei neue Cafés

eröffnet und auch der Biergarten beim neuen Haltepunkt Tannwald (Stadtpark) wurde erfreulich stark frequentiert. Noch in diesem Jahr soll ein renovierter ehemaliger DDR-Reisezugwagen als kombinierter Bistro- und Informationswagen direkt am Bahnhof zusammen mit einem Flachwagen als Cafe-Terrasse («Espresso Gleis 1») den Gästen einen exklusiven Blick auf die am neuen, gegenüber liegenden Wasserkran tankenden Dampflok gestatten.

Sehenswürdigkeiten, die mit und ohne Führung zu Fuß oder mit dem Rad – Fahrradmitnahme im Gepäckwagen ist frei – erkundet werden können, gibt es zuhauf längs der Strecke und im Welzheimer Wald. Nun sind die Anliegergemeinden gefordert, die Gelegenheit beim Schopf zu fassen und die Werbetrommel zu rühren, um einerseits Gäste auf ihre spezifischen Attraktionen aufmerksam zu machen oder sich andererseits durch die Schaffung eines entsprechenden Umfeldes ein Stück vom Tourismuskuchen abzuschneiden. Und so präsentiert der Anfang Januar 2011 von der Schwäbischen Waldbahn GmbH herausgegebene, 60 Seiten starke Veranstaltungs- und Erlebniskatalog «Steil bergauf! Aktivitäten rund um die Schwäbische Waldbahn» nicht nur Höhepunkte wie UNESCO-Welterbe Limes, archäologischen Park, Naturpark, Freizeitpark, Geologischen Pfad, Mühlen- oder Stollenwanderweg, um nur einige Attraktionen zu nennen, sondern auch die seit Jahren gewachsene «weiche» Infrastruktur: Limes-Cicerones, Naturparkführer und seit kurzem auch «Obstler» genannte «Kulturlandschaftsführer Streuobstwiesen» bieten geführte Wanderungen an, auf denen Historie, Natur- und Kulturlandschaft, Sagen und Lebenswelten den Besuchern greifbar nahe gebracht werden; auch Römertage, Apfelmarkt, Adventswald, literarische Zugfahrten mit Lesungen an Haltestellen und andere saisonale und wiederkehrende Veranstaltungen finden sich darin.

Wer die Museumsbahn besteigt, sollte dieses kostenlose Angebotskompendium im Rucksack haben, auch sollte er sich schon vorab unter www.schwaebischerwald.com von Badeseen über Naturparkteller und Sternwarte bis Wanderbus informiert haben, um seinen Ausflug optimal zu gestalten. Ab Januar 2012 wird zudem das neue Online-Buchungssystem einsatzbereit sein, das Fahrkartenverkauf und Sitzplatzreservierung erleichtert.

Wessen Herz nun bei der Bahnfahrt hinauf in den «Wald» schneller schlägt, der wird sich auch das Festwochenende 18./19. September 2011 rot in den Terminkalender schreiben: 100 Jahre Eisenbahn nach Welzheim! Und gewiss wird wieder hoffnungsvoll aus den damaligen Jubelgedichten zitiert werden: ... die Zukunft kommt per Eisenbahn!



Entdecken Sie WELZHEIM – Limesstadt und Luftkurort im Naturpark Schwäbischer Wald

Erlebnisreich!

Fahren Sie mit der Schwäbischen Waldbahn in historischen Dampf- und Dieselmotoren nach Welzheim auf einer der schönsten und steilsten Bahnstrecken, die das Schwabenland zu bieten hat.

Sehenswert!

Zahlreiche sichtbare Zeugnisse des UNESCO-Welterbes Limes, Städtisches Museum, Sternwarte, einladende Innenstadt.

Festlich!

Am Jubiläumswochenende vom 17.-18. Sept. feiert die Schwäbische Waldbahn mit einem Bahnhofsfest und weiteren Highlights ihr 100jähriges Bestehen. Feiern Sie mit!



Freizeit-Tipps!

Aichstruter Badeseen, Mühlenwanderweg, Limeswanderweg, Limesradweg, Geologischer Pfad, Naturparkrallye u.v.m.

WELZHEIM – Champagnerluft seit römischen Zeiten

Stadt Welzheim, Kirchplatz 3, 73642 Welzheim,
Telefon: 07182 8008-15, www.welzheim.de

Fordern Sie noch heute kostenloses Informationsmaterial an!



Wandervorschlag: Rund um Rudersberg (16 km).

Ölmühle bei Michelau und Burg Waldenstein – Weingärtner gruben Mergel zur Bodenverbesserung

Neben einfachen Rundwander- oder Radwegen verzeichnet das Fahrplanfaltblatt der Waldbahn zahlreiche Themenwanderwege. Abseits dieser vielbegangenen Routen ist es jedoch oftmals stiller, aber nicht minder interessant, – wandern wir deshalb mal eine Runde um Rudersberg.

Die Fahrt von Schorndorf nach Rudersberg verläuft durch das hier recht breite und offene Tal der unteren Wieslauf. Sie und ihre seitlichen Zuflüsse haben sich in feuchteren Klimaepochen bei weitaus stärkerer Wasserführung bis in den leicht ausräumbaren Gipskeuper eingeschnitten, bei geringerer Wasserzufuhr Auensedimente abgelagert und bis in jüngste Zeit darin mäandriert. Gut erkennbar ist dies bei der restaurierten Ölmühle, die der Zug am südlichen Ortsrand von Michelau passiert: Sie liegt gewissermaßen «auf dem Trockenem», denn die gebändigte Wieslauf fließt nun am westlichen Talrand entlang und das Mühlrad greift nur noch in einen tümpelähnlichen Rest des einstigen Mühlkanals.

Am Bahnhof Rudersberg umgehen wir rechts die neue Wagenhalle und wandern ein kleines Stück längs der Straße nach Zumhof hinauf und folgen noch innerhalb der Bebauung dem Wegweiser Richtung Edelmannshof. Kaum ist der Hohlweg verlassen, öffnet sich der Blick über das Wieslauftal zum Gegenhang mit dem Teilort Mannenberg auf der Höhe und auf die Burg Waldenstein unterhalb unseres Standorts. Sie liegt auf einer vom harten Kiesel sandstein gebildeten Bergnase; darüber stehen am steilen Hang die Schichten der Oberen Bunten Mergel an und über diesen lagern Stubensandstein-Formationen. Sie bestimmen das Vegetationsbild des an der vor uns liegenden Waldspitze beginnenden Naturschutzgebiets «Jägerhölzle». Aus Mergelzwischenlagen haben sich dort wechselfeuchte Tonböden gebildet, die von Pfeifengras bestanden sind; sogar Sumpf-Herzblatt ist zu finden. Das unruhige Relief rührt von Mergelabgrabungen her; Weingärtner nutzten Mergelgaben früher zur Bodenverbesserung. Auch Pfeifengras fand im Weinberg Verwendung: Als Ramschaub bezeichnet, diente das lange, knotenlose Gras zum Anbinden der Reben. Am obo-



Ölmühle bei Michelau – im Sommer ein Besuchermagnet.

ren Waldrand streicht sandig zerfallender Sandstein aus, hier finden sich trockenheit- und säureliebende Pflanzenarten wie Bostgras, Heidelbeere und Flügelnster. Charakteristisch fürs «Jägerhölzle» sind aber im zentralen Teil die im Keuperbergland seltenen, lichten Pfeifengras-Kiefern-Gesellschaften mit extrem schwachwüchsigen Waldkiefern und mehreren Enzian- und Orchideenarten im Unterwuchs.

Lenken wir unsere Schritte nun abwärts zur Burg Waldenstein. In beherrschender Lage geht sie wohl auf das frühe 13. Jahrhundert als Sitz staufischer Ministerialen zurück. Eine urkundliche Erwähnung

lässt sich jedoch erst 1251 nachweisen, aber da sind die Herren von Waldenstein bereits württembergische Lehensleute. Es folgen Verpfändungen und Lehen an vielerlei Geschlechter, bis die Burg 1792 an das Amt Rudersberg übergeht. Heute stellt sie eine ausgebaute Ruine dar, lediglich der Sechseckbau und Mauerteile gehen mit ihren Polster- und rauen Buckelquadern auf die ursprüngliche Burg zurück.

So verwirrend sich die weltlichen Besitz- und Herrschaftsverhältnisse im mittleren Remstal darstellen – hauptsächlich Waldensteiner, Württemberger, Limpurger oder Besitz der Klöster Lorch und Adelberg –, so beständig orientierten sich die vier Bistumsgrenzen, die sich bei Rudersberg trafen, das ganze Mittelalter hindurch an Flussläufen, welche gleichzeitig auch die Stammesgrenzen zwischen Franken und Alemannen markierten: Zu den fränkischen Bistümern zählten Rudersberg (Speyer), Welzheim und Kirchenkirnberg (Würzburg), während Steinenberg mit seinen Nebenorten Zumhof, Michelau, Ober- und Mittelschlechtbach sowie Klaffenbach zum Bistum Augsburg, Oppelsbohm mit seinen Nebenorten Unterschlechtbach und Lindental zum Bistum Konstanz gehörten. Auch auf Grenzsteinen, die der aufmerksame Wanderer im Wald findet, wird diese Fülle sichtbar. So weisen beispielsweise «Konstanzer» genannte Grenzsteine eine Mitra mit Kreuz auf, zum Stift Backnang gehörendes Land wurde mit einem Kelch markiert, württembergischer Waldbesitz mit einer einfachen Hirschstange, Limpurger Steine tragen die markanten Streitkeulen.



Burg Waldenstein und der Ortsteil Mannenberg auf der jenseitigen Höhe.

*Der Juxkopf und eine Schicht Stubensandstein –
Königstein bei der Schaidbuche, früher Weinbau*

Wir steigen weiter ab, queren die Wieslauf und das Bahngleis bei Oberndorf (Rückfahrmöglichkeit bei Abkürzung der Strecke!) und folgen dem blauen Punkt auf weißem Grund hinauf auf den Juxkopf (496 m NN). Wenn wir aus dem Mischwald in die offene Feldflur hinaustreten, haben wir seit einiger Zeit bereits wieder die Stubensandsteinbedeckung erreicht. Inmitten der landwirtschaftlich genutzten Rodungsinsel erhebt sich eine felsige, bewaldete Kuppe, die wir umrunden sollten, um auf der Südseite auf einen mit einem Gittertor verschlossenen Stolleneingang zu treffen. Er führt zu einer dahinterliegenden Abbauhalle von etwa 20 m im Durchmesser und einer maximalen Höhe von 5 m, in welcher der anstehende weiße und bröselige Sandstein abgegraben wurde. Sandgewinnung zum Scheuern der Holzböden in der guten Stube war eines der zahlreichen Waldgewerbe, mit denen die Bewohner des Keuperberglandes versuchten, wenigstens etwas Bargeld zu verdienen und wofür sie einen Vertrieb nicht nur ins dichter besiedelte Remstal, sondern bis nach Stuttgart auf sich nahmen. Die Zweckbestimmung ist anschaulich in die geologische Nomenklatur eingegangen: Stubensandstein.

Wir umrunden die Kuppe nun ganz und verlassen die Lichtung nach Nordwesten, um auf einem lang gestreckten Höhenrücken parallel zur Straße Kallenberg – Königsbrunnhof (L 1120) bis zum Motocross-Platz zu wandern. Der Straßenverlauf folgt



Der Königstein bei der Schaidbuche.

dem Prinzip aller frühen überregionalen Verbindungswege: Nach Möglichkeit eben, auf der schnell abtrocknenden Höhe verlaufend, Steigungen und die versumpften, oft überschwemmten Talniederungen meidend. Einige ihrer Namen – wie Hohe



*Naturschutzgebiet
Jägerhölzle.*



Stubensandsteinstollen auf dem Juxkopf.

Straße, Hochstraße, Kaiserstraße, Heerstraße, Römerstraße, Hallweg u.a. – werden uns im Folgenden begegnen.

Spätestens seit der Latène-Zeit existierte ein Fernhandelsweg von den keltischen Salinen im heutigen Schwäbisch Hall über das Kochertal hinauf auf die Höhen des Welzheimer Waldes, über den Höhenrücken von Althütte bis zum Königsbrunnhof. Dort teilte er sich, um einerseits nach Westen über die Kleffersteige ins früh besiedelte Gäu abzusteigen bzw. andererseits über Necklinsberg nach Süden zu führen, bis er südöstlich Hößlinswart auf die von Schorndorf übers Ramsbachtal heraufziehende Hohe Straße traf, welche längs den Remstalhöhen der Berglen über Korb in die Waiblinger Bucht mündet. Der Altstraßen-Abschnitt südlich Königsbrunnhof wird im Volksmund «Pflästerlesweg» oder «Römerstraße» genannt (was er nicht war) – dennoch weist die teilweise Befestigung auf die Bedeutung des Fernhandelswegs durch die Zeiten hin.

Am Schönbühl-Wanderparkplatz folgen wir dem Königstein-Weg und erreichen nach ca. 700 m einen der zahlreichen Königsteine, die in den Wäldern der

Berglen und des Welzheimer Waldes zu finden sind. Dieser, der «Königstein bei der Schaidbuche», wurde König Wilhelm I. zur Erinnerung an eine königliche Jagd am 30. Oktober 1841 von seinem zuständigen, auf der Rückseite genannten Forstpersonal gewidmet.

Betrachtet der Wanderer nach oben Gesagtem die Anlage des weiteren Weges nach Schlechtbach, so kann er sich bestätigt fühlen: Wir befinden uns auf einem schmalen Grat mit einem weiteren Abschnitt einer «Hohen Straße», welche bei Schlechtbach das Wieslauftal überquert, über den Kirschenwasenhof, den Edelmannshof und Langenberg die steilen Klängen des Westabfalls des Welzheimer Waldes umgeht und auf der ebenen Lias-Auflage über Pfahlbronn und Alfdorf schließlich den Kreis verlässt und ins Ries führt.

Der Nordhang links des Wegs ist von Wald bedeckt, der Hang südlich des Grats von Streuobstwiesen überzogen. Lichtet sich der Wald oder tritt der Wanderer auf die Obstwiesen hinaus, so grüßt ihn immer wieder Burg Waldenstein in der Ferne. Lindental, unter uns im Talschluss gelegen, besitzt

noch eine der wenigen erhaltenen Keltern des Wieslauffals; sie trägt das Wappen der Limpurger. Hatten wir im Naturschutzgebiet Jägerhölzle vom Mergeln der – dort nicht mehr vorhandenen – Weinberge gesprochen, so vermissen wir auch hier die bei einer Kelter zu erwartenden Rebanlagen.

Weinbau ist schon 1298 im Wieslauffal belegt, er war bis Ende des 19. Jahrhunderts wirtschaftlich außerordentlich bedeutsam und landschaftsprägend, da er alle südexponierten Hänge überzog. Dann führten natürliche Faktoren und soziale Veränderungen zur Umwandlung der Rebflächen in Streuobstwiesen: Pilze und die aus Amerika eingeschleppte Reblaus vernichteten die Rebstöcke, Missernten infolge mehrjähriger Witterungsunbilden sowie notwendige kleinklimatische Anpassungen zur Qualitätssteigerung zeigten die natürlichen Grenzen auf. Ferner wandelte sich die Arbeitswelt durch zunehmende Industrialisierung, und der Mostobstbau versprach in dieser Situation einen weniger zeitaufwändigen Nebenerwerb.

Seit einiger Zeit lässt sich jedoch beobachten, dass die Pflege der Obstwiesen stark nachlässt, sei es hinsichtlich Baumschnitt, Ersatzpflanzung nach Abgang alter Hochstämme oder Mahd der Wiesen. Längerfristig ist dadurch mit einem starken Verlust von alten Obstsorten und einem einzigartigen Lebensraum für seltene Vogelarten wie Steinkauz, Wendehals, Halsbandschnäpper oder Grauspecht, für Eidechsen und Schlingnattern, für Wildbienen,

unzählige Insektenarten, für Bilche und anderes Kleingetier zu rechnen. Nicht ohne Grund ist das Wieslauffal als Vogelschutzgebiet ein wichtiger Bestandteil des Naturschutzkonzepts Natura 2000 der Europäischen Union und im Rahmen des LIFE+-Finanzierungsprojekts «Vogelschutz in Streuobstwiesen» Maßnahmenschwerpunkt zur Erhaltung der biologischen Vielfalt in Europa.

Mit Austritt aus dem Wald sind wir wieder im Gipskeuperuntergrund angelangt. Das Gewann vor uns nennt sich Galgenberg; hier stand, für Reisende auf der Hohen Straße weithin sichtbar, bis 1552 der Rudersberger Galgen. Seit dem Königstein fiel unser Wanderweg mit dem «heimatkundlichen Lehr- und Wanderpfad Schlechtbach» zusammen, dem wir nun ab Waldrand rechts einige Meter bis zu einem früheren Weinbergunterstand folgen. Hier trifft der heimatkundliche Pfad auf einen sehr informativen Streuobstwiesenlehrpfad, der uns bis zum Gewerbegebiet zwischen Schlechtbach und Rudersberg begleitet.

Eine der Tafeln weist uns auf einen Erdfall und damit auf rezente Auslaugungsvorgänge im Untergrund hin; eine weitere Doline ist im Winter 2009/2010 rd. 250 m nördlich des Ortsrandes von Miedelsbach, ebenfalls über einer ausgelaugten Gipslinse, eingebrochen. Damit schließt sich auch thematisch der Kreis unserer Wanderung um Rudersberg und wir kehren zum Ausgangsbahnhof zurück.



Und wo sind die Rebstöcke? Die Lindentaler Kelter steht heute einsam in den Streuobstwiesen.