

Ziel dieses Wandervorschlags in der Reihe *Wandern mit der ... Bahn* sind das Heckengäu und der Nordschwarzwald zwischen Horb und Freudenstadt – ausgedehnte Wandergebiete, die teilweise im Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord liegen. Noch vor wenigen Jahren stand die Zukunft dieser Bahnlinie von Eutingen im Gäu nach Freudenstadt «auf der Kippe», die Streckenstilllegung war greifbar nahe. Doch nun ist diese seit dem Dezember 2006 sogar elektrifiziert, das Fahrplanangebot mehr als verdoppelt, und es bestehen erstmals seit über 20 Jahren wieder regelmäßige Direktverbindungen von der Landeshauptstadt Stuttgart zum «größten Marktplatz Deutschlands». Während in Baden-Württemberg seit Juni 2007 bedauerlicherweise viele Züge aus den Fahrplänen gestrichen wurden, bleibt der neue Stundentakt nach Freudenstadt zum Glück von den Kürzungen unberührt. Entlang der Gäubahn – so der historische Name der Bahn; heute trägt die gesamte Strecke Stuttgart – Singen den Namen Gäubahn, – gibt es viel Sehenswertes. Dieser Beitrag möchte zu einer Bahnfahrt samt Erkundung der Region ermuntern.

*Auf der Suche nach einer Bahnverbindung  
von Stuttgart nach Freudenstadt*

Als seit 1844 die württembergischen Staatseisenbahnen erbaut wurden, blieb der Nordschwarzwald zunächst abseits. Doch schon bald gab es Bestrebungen, auch den Waldreichtum im Schwarzwald mit der Eisenbahn zu erschließen. Es sollte allerdings



*Die Altstadt von Horb, vom Neckartal aus gesehen.*

noch mehrere Jahrzehnte dauern, bis die Bahnlinie nach Freudenstadt gebaut werden konnte.

Nach der Fertigstellung der württembergischen Hauptbahn von Heilbronn nach Stuttgart und weiter über Ulm bis Friedrichshafen im Jahre 1853 zeigte sich einerseits, dass die Eisenbahnen rentabel waren, d.h. eine Rendite abwarfen, die die Zinsen für die Baukosten überstieg. Andererseits wollten nun fast alle Regionen Württembergs an die Eisenbahn angeschlossen werden. 1861 gab es eine Eingabe der Gemeinderäte von Böblingen, Herrenberg und Freudenstadt bei der Regierung für eine Schwarzwaldbahn.

In den folgenden Jahren wurde im Landtag und in den Zeitungen heftig über die «richtige» Streckenführung einer württembergischen Schwarzwaldbahn debattiert. Während die Regierung die Streckenführung von Stuttgart über Zuffenhausen, Leonberg, Weil der Stadt nach Calw vorsah, schlug der Landtagsabgeordnete und Herausgeber des *Schwäbischen Merkur*, Dr. Otto Elben, eine Streckenführung von Stuttgart nach Böblingen mit Zweiglinien ab Böblingen nach Calw, Tübingen und Herrenberg vor. In den Zeitungsartikeln von Dr. Elben wurde die Bahn von Stuttgart nach Böblingen und weiter nach Horb als Teil der kürzesten Verbindung in die Schweiz herausgestellt. Im November 1864 fand in Tübingen eine «Eisenbahnversammlung» mit 710 Teilnehmern aus Verwaltung, Politik, Handel und Gewerbe, davon 21 Landtagsabgeordnete, unter Leitung des Stuttgarter OB Sick statt, bei der Entschlüsse für eine «Stammbahn» Stuttgart–Böblingen mit Weiterführung nach Tübingen, Calw und Horb/Freudenstadt verabschiedet wurden.

Doch die Regierung unter dem neuen Eisenbahnminister von Varnbühler legte im April 1865 dem Landtag einen Gesetzentwurf zum Eisenbahnbau vor, der zwar viele neue Bahnbauten, darunter auch die Strecke Zuffenhausen – Leonberg – Calw – Nagold, vorsah, doch die Strecke über Böblingen ignorierte. Der Regierungsentwurf wurde mehrheitlich angenommen, – für die Strecke nach Böblingen und weiter nach Freudenstadt war der Zug damit vorerst abgefahren. Die Bahn über Leonberg, Calw, durch das Nagoldtal über Eutingen nach Horb wurde damit nach Fertigstellung des letzten Abschnitts 1876 zur Transitbahn Richtung Schweiz. Das war von einer optimalen Streckenführung weit entfernt.

*In diesem Luftbild erkennt man den regelmäßigen Grundriss von Freudenstadt, der einem Mühlebrettspiel nachgebildet ist. Auf dem größten Marktplatz Deutschlands sollte einmal in der Mitte ein Schloss gebaut werden. In der linken Ecke der Winkelhakenbau der evangelischen Stadtkirche.*



Aus heutiger Sicht, gut 140 Jahre später, zeigt sich hingegen die Weitsicht eines Dr. Otto Elben: Während die Bahnlinie zwischen Calw und Weil der Stadt seit Jahren außer Betrieb ist, gibt es nun Überlegungen für neue Bahnlinien von Böblingen nach Calw sowie von Herrenberg nach Nagold. Der frühzeitige Bau der Strecke Stuttgart – Böblingen und weiter nach Horb mit Abzweigungen nach Calw und Tübingen hätte großen Einfluss auf die weitere Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Württemberg gehabt. Die schnellste Verbindung von Stuttgart nach Tübingen würde heute über Böblingen führen. Pikant an der damaligen Entscheidung der Streckenführung über Leonberg war auch der Wohnsitz des Ministers: Er lag in Hemmingen nahe bei Leonberg!

Nachdem 1869 auch die Gotthardbahn in der Schweiz beschlossen worden war, organisierte Dr. Elben wiederum eine Eisenbahnversammlung in Stuttgart am 27. Dezember 1869, an der wieder eine Vielzahl von Entscheidungsträgern teilnahm. Auch wurde abermals mittels einer Denkschrift an Regierung und Parlament für den Bahnbau geworben. Doch der nächste Gesetzentwurf der Regierung zum weiteren Bahnbau aus dem Frühjahr 1870 enthielt immer noch nicht die Bahn nach Böblingen. Der deutsch-französische Krieg 1870/71 verhinderte die Beratung über die Gesetzesentwürfe. Nach der Entlassung des Ministers Varnbühler und nach dem gewonnenen Krieg wurde endlich auch der Bau einer Bahn von Stuttgart über Böblingen und Eutingen nach Freudenstadt von der Regierung vorge schlagen.

Bei den Beratungen im Landtag stellte die Einmündung in den Stuttgarter Hauptbahnhof den größten Diskussionspunkt dar. U.a. wurde der Vor-

schlag eines eigenständigen Bahnhofs für die Gäubahn am Feuersee eingebracht oder der Anschluss an die Hauptbahn statt in Stuttgart für Feuerbach empfohlen. Durch Bodenspekulationen in Stuttgart entlang der geplanten Trasse der Gäubahn bestand die Sorge um zu hohe Grunderwerbskosten. Die Abgeordneten aus den Landesteilen hatten großes Misstrauen gegenüber der Hauptstadt und fürchteten, dass der Kostenvoranschlag nicht eingehalten werden könne. Dem kam die Stadt Stuttgart entgegen, indem sie eine Kostengarantie übernahm.

*Am 1. September 1879 auf 87 km in den Schwarzwald – Elektrische Züge direkt zum «Freudenstädter Stern»*

1874 wurde endlich in beiden Kammern des Parlaments der Gesetzentwurf angenommen – 30 Jahre nach dem ersten Bahnbau in Württemberg. Baubeginn war 1875; nach unspektakulärem Bauverlauf erfolgte am 11. August 1879 von Eutingen nach Freudenstadt die erste Probefahrt, und am 1. September konnte die gesamte Strecke von Stuttgart bis Freudenstadt als Ganzes eröffnet werden. Dies war mit rund 87 Kilometern Streckenlänge die längste Strecke im Königreich Württemberg, die je auf einmal eröffnet worden war. Auf rund 1,5 Kilometern Länge durchquert die Strecke bei Schopfloch hohenzollerisches bzw. preußisches Gebiet, wofür ein Staatsvertrag notwendig war. Mit 31 Millionen Mark oder rund 360.000 Mark pro Kilometer waren die Baukosten relativ hoch. Dies lag u. a. an den drei Brückenbauwerken Kübelbach-, Stockerbach- und Ettenbachviadukt zwischen Dornstetten und Freudenstadt und den drei Tunneln zwischen Stuttgart und Böblingen.



Der Grüntal-Viadukt, eine Meisterleistung der Ingenieure.

Unten: Alter Bahnhof in Freudenstadt, ca. 1910.



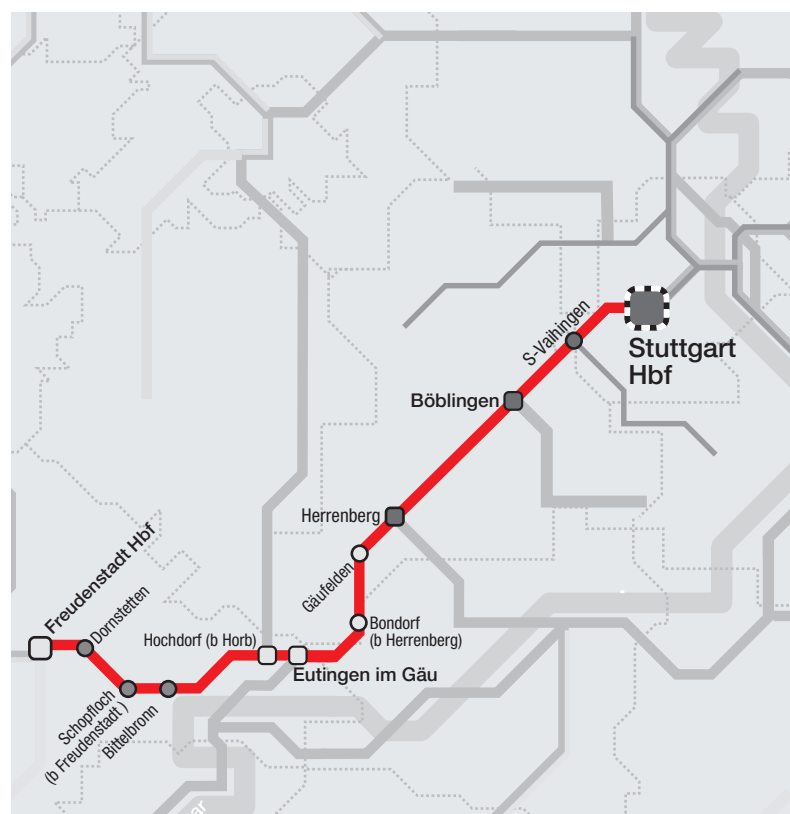
Der erste Fahrplan, gültig ab 1. September 1879, sah drei Verbindungen Stuttgart – Freudenstadt vor. Einen gemischten Güter-/Personenzug mit einer Fahrzeit von sechs Stunden sowie einen Personenzug, der die Strecke in 3 Stunden 42 Minuten bewältigte. Außerdem gab es noch eine Umsteigeverbindung mit einer Fahrzeit von 4 Stunden 20 Minuten. Dies ergab für die schnellste Verbindung eine Reisegeschwindigkeit von 23,5 km/h. Heute fährt der Regionalexpress von Stuttgart nach Freudenstadt im 2-Stunden-Takt und benötigt nur noch eine Stunde dreizehn Minuten. Das ergibt eine Reisegeschwindigkeit von 71,5 km/h. Damit hat sich die Fahrzeit im Laufe von 127 Jahren auf ein Drittel verkürzt. Bis zur Elektrifizierung der Gäubahn gab es immer direkte Züge von Stuttgart nach Freudenstadt – in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg sogar mit Kurswagen Stuttgart – Freudenstadt – Straßburg.

Doch Mitte der 1970er-Jahre stand die Bahnlinie zwischen Freudenstadt und Eutingen als «unrentable Nebenstrecke» zur Stilllegung an. Aber die Bürger entlang ihrer Bahn und die örtliche Politik setzten sich vehement für den Erhalt der Bahnlinie ein. Als besonderes Problem zeichnete sich die Sanierung der Viadukte ab. Nach langwierigen Verhandlungen kam es im Jahr 1985 zu einer Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, der damaligen Bundesbahn und den betroffenen Landkreisen. Damit konnte die Strecke für die nächsten zehn Jahre

erhalten werden, der Einsatz von Einmanntriebwagen und weitere Rationalisierungen wurden vom Land und den Landkreisen finanziell unterstützt.

Nach Ablauf der zehn Jahre war das Land Baden-Württemberg im Rahmen der Regionalisierung für die Bestellung der Zugleistungen im Nahverkehr verantwortlich. Nachdem die Sanierung der Brücken, die zeitweise nur im Schrittempo zu befahren waren, gelungen war und die Bahnlinien in das Regionalnetz «Freudenstädter Stern» der DB überführt werden konnten, wurde die Murgtalbahn zur elektrischen Stadtbahnstrecke ausgebaut. Es zeigte sich rasch, dass die Stromversorgung nur von Rastatt aus dauerhaft nicht ausreichend sein wird. Da der Neubau eines sog. Unterwerkes zur Stromspeisung ungefähr so teuer wie die Stromzuführung von Eutingen her war, beschloss man letztere Variante, welche gleichzeitig die Elektrifizierung der Bahnlinie von Eutingen bis Freudenstadt bedeutete.

Damit können nun erstmals wieder direkte Züge von Stuttgart nach Freudenstadt verkehren. In Freudenstadt Hauptbahnhof, dem Endpunkt der Direktverbindungen von Stuttgart, bestehen seit 2004 Anschlüsse zu den Stadtbahnwagen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) nach Freudenstadt Stadtbahnhof und weiter auf der erst 1928 durchgängig gewordenen Murgtalbahn in Richtung Rastatt und Karlsruhe sowie zu den Regio-Shuttles der Ortenau-



S-Bahn (OSB) der Südwestdeutschen Verkehrs AG (SWEG) auf der 1886 fertiggestellten Strecke ins Kinzigtal und weiter nach Offenburg und Straßburg oder direkt über Appenweiler nach Bad Griesbach. Mit Abfahrt sonntags um 7:18 in Stuttgart erreicht man sogar Straßburg um 10:34 mit einmaligem Umsteigen in Freudenstadt.

*In modernen Triebwagen nach Freudenstadt –  
Eine kurze Beschreibung der Bahnstrecke*

Vom Stuttgarter Hauptbahnhof (246,6 m) bis zum Hauptbahnhof in Freudenstadt (663,5 m) überwindet die Bahn über 400 Höhenmeter. Der erste – steile – Anstieg (1:52) zwischen Stuttgart und der Station Hasenberg (dem späteren Westbahnhof) konnte zunächst nur mit Schublokomotiven bewältigt werden. Dieser Abschnitt, später auch «Panoramabahn» genannt, beinhaltet kleine Radien von nur 300 m, die die Geschwindigkeit bis heute reduzieren. Eine Fahrt hier aus der Tallage heraus, den Keuperschichten entlang und in drei Tunneln (Kriegsberg-, Hasenberg- und Berghautunnel) durch diese hindurch mit dem sich immer wieder ändernden Blick hinunter auf die Landeshauptstadt ist insbesondere bei Sonnenaufgang ein beeindruckendes Erlebnis.

Der heute stillgelegte Westbahnhof wurde damals großzügig angelegt als mögliche Abzweigung Richtung Zuffenhausen. Damit sollte der Güterverkehr im Transit an Stuttgart vorbei geführt werden. Doch diese – im Gesetz von 1874 zunächst zurückgestellte Maßnahme – wurde nie realisiert. Später wurde stattdessen am Nordbahnhof ein Gleisdreieck angelegt. Über Stuttgart-Vaihingen und S-Rohr (s. «Wandern mit der neuen Filderbahn», *Schwäbische Heimat* 2/2002) und Böblingen (hier zweigt die Schönbuchbahn ab, s. «Wandern mit der Schönbuchbahn», *Schwäbische Heimat* 3/1997) nähern wir uns Herrenberg (Endpunkt der S-Bahn, Knoten mit Ammertalbahn, s. «Wandern mit der Ammertalbahn», *Schwäbische Heimat* 2/2000), immer entlang des Keuperstufenrands mit Blick auf den Schönbuch. Durch die Gäulandschaft, die *blaue Mauer* der Alb in der Ferne, über Nebringen, Bondorf und Ergenzingen gelangen wir nach Eutingen im Gäu.

Dieser Naturraum Obere Gäue ist Teil der naturräumlichen Haupteinheit Neckar- und Tauber-Gäuplatten. Seinen Gesteinsuntergrund bildet der Muschelkalk. Wo dieses Schichtpaket von Unterkeuper und Löss überdeckt ist, hat die Landwirtschaft günstige Bedingungen. Hier wird dann u. a. Getreide angebaut – daher der Name Korn Gäu. Liegt der Muschelkalk dagegen an der Oberfläche, sind die Äcker steinig, vielfach begleitet von Steinriegeln und



*Ein typisches Landschaftsbild im Hecken- oder Schlehengäu.*

ausgedehnten, die Landschaft gliedernden Heckenzügen – daher auch die Bezeichnung Hecken- oder Schlehengäu. Wald wächst vor allem auf den hoch liegenden flachgründigen Kuppen und auf den Talhängen und -schultern. Vielfach handelt es sich dabei um Nadelwald. Vereinzelt sind die Hänge oder Kuppen aber auch unbewaldet und werden von Schafen beweidet. Dolinen und kleine Trockentälchen sind sichtbare Zeichen dieser Karstlandschaft, was besonders auf der Fahrt von Eutingen nach Freudenstadt deutlich wird.

Der Bahnhof von Eutingen im Gäu (472 m) liegt abseits der Gemeinde und wurde 1933 im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau der Gäubahn neu gestaltet. Er löste einen westlicher gelegenen ersten Bahnhof – heute noch in Resten erhalten – ab, der 1874 zusammen mit dem Bau der Nagoldtalbahn Horb – Pforzheim gebaut wurde. Jetzt noch kann man die ehemals ausgedehnten Gleisanlagen erahnen, die von der Vegetation erobert wurden. Hier spaltet sich die heutige Gäubahn in zwei Teilstrecken: Einerseits in die historische Gäubahn nach Freudenstadt, andererseits hinab ins obere Neckartal in Richtung Horb und weiter nach Singen und in die Schweiz. Die von Stuttgart kommenden Regional-Express-Züge der Baureihe ET 425 werden seit 10. Dezember 2006 hier geflügelt, d.h. der vordere Triebwagen fährt nach Rottweil, der hintere Triebwagen fährt nach Freudenstadt. In der Gegenrichtung werden hier die Züge aus Rottweil und Freudenstadt zu einem Zug nach Stuttgart gekuppelt. In Eutingen beginnen ebenfalls seit Dezember 2006 die gelben Karlsruher Stadtbahnen der Linie S 41 ihre Fahrt über Freudenstadt und das Murgtal mit Ziel Karlsruhe-Markt- platz.

Nach der Ausfahrt aus Eutingen im Gäu (nicht zu verwechseln mit dem Bahnhof Eutingen, Baden, bei Pforzheim) sehen wir links die Verbindungskurve



Ehemalige Idylle im Bahnhof Hochdorf.

Unten: Dieser Bahnhof ist leider längst stillgelegt.



nach Horb, die von den Zügen Tübingen – Horb – Pforzheim (mit Verlängerung als «Klosterstadt-Express» sonntags im Sommer, s. «Wandern mit dem Klosterstadt-Express», *Schwäbische Heimat* 2/1999) der «Kulturbahn» genutzt wird. Von Eutingen bis Hochdorf führten einst die Gleise der Freudenstädter Bahn und die der Nagoldbahn parallel. Heute noch erkennen wir dies an dem breiteren Trassenquerschnitt der jetzt eingleisigen Strecke. Nach wenigen Kilometern erreichen wir den Bahnhof Hochdorf auf 511 m Höhe.

Dieser Bahnhof wurde in den letzten Jahren vollständig umgebaut und modernisiert. Von hier aus bietet sich ein weiter Blick auf die Schwäbische Alb, der vom Hohenneuffen bis zum Plettenberg reicht. Während rechts die Nagoldtalbahn abzweigt und im Hochdorfer Tunnel verschwindet, führt uns die Kinzigtalbahn mit steter Steigung auf der Wasserscheide zwischen Nagold und Neckar immer weiter Richtung Freudenstadt, *im richtigen Gefühl, daß die Gegend noch nicht Schwarzwald ist, aber auch kein Gäu mehr*, wie Oscar Fraas in seinem Buch *Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn* 1880 die Landschaft hier beschreibt. Links kommt nun das Gewerbegebiet von Horb mit Gleisanschluss in den Blick. Kurz darauf passieren wir den ehemaligen Bahnhof

Altheim-Rexingen, der 1979 geschlossen und anschließend verkauft wurde. Hier halten jetzt wieder Züge – der privaten schmalspurigen Feldbahn auf dem Bahnhofsgrundstück. Die Ortschaften Altheim und Rexingen sind vom Bahnhof aus nicht zu sehen. Der erste Halt nach Hochdorf ist das kleine Dörfchen Bittelbronn, eines der 17 Stadtteile der Großen Kreisstadt Horb; dann folgt der Bahnhof Schopfloch, der neu als Kreuzungsbahnhof errichtet wurde. Erst dadurch war wieder ein Stundentakt möglich, – vor 2006 konnten auf der Bahnlinie die Züge nur im 2-Stunden-Takt fahren.

Wir durchfahren den 21 m tiefen Einschnitt in den Muschelkalk der «Eckhalde» und gelangen vor die Tore der Stadt Dornstetten, deren auf dem Bergsporn thronenden Kern wir auf unserer Wanderung besuchen werden. Wir genießen diesen Ausblick, der bis nach Freudenstadt und zu den Höhen des Nord-schwarzwalds reicht. Der nächste Halt ist Dornstetten. Hier sollte eine Bahn nach Pfalzgrafenweiler abzweigen. Mit dem Bau dieser für Hallwangen als Bergbauort wichtigen Nebenstrecke wurde 1914 begonnen, kriegsbedingt endeten die Baumaßnahmen schon fünf Monate später. Endgültig wurde 1938 ein Schlussstrich unter den unvollendeten Bahnbau gezogen. Reste der Bahndämme sind in der Landschaft immer noch zu erkennen.

Nun folgen der 25 m tiefe Einschnitt durch das Hochgericht und unvermittelt die bekannten Viadukte, zunächst der Kübelbach-, dann der Stockerbachviadukt. Der ehemalige Haltepunkt Grüntal wurde 1911 eröffnet, 1976 geschlossen. Nun kommt als letztes der Ettenbachviadukt. Nach der Unterführung unter der Bundesstraße vereinigt sich von rechts die Steigungsstrecke aus Richtung Murgtal und dem zweiten Freudenstädter Bahnhof, dem Stadtbahnhof. Der in den Oberen Buntsandstein gebaute Hauptbahnhof mit seinen neuen Gleisanlagen und Bahnsteigen, Treffpunkt dreier verschiedener Bahnen aus Nord, West und Ost ist erreicht.

*Eine Wanderung von Dornstetten nach Freudenstadt – Erzgänge, Waldgericht und geologische Umkehrung*

Entlang der Bahnstrecke bestehen viele Wandermöglichkeiten unterschiedlicher Länge. Der Stundentakt in beiden Richtungen erleichtert das «Wandern mit der Bahn». Eine Ganztageswanderung, von den Bahngleisen gewissermassen begleitet, bietet sich an von Freudenstadt über Dornstetten, Schopfloch und Bittelbronn hinab ins Neckartal nach Horb bzw. umgekehrt. Natürlich sind auch kürzere Abschnitte von Haltepunkt zu Haltepunkt möglich, so beispielsweise von Schopfloch nach Bittelbronn.

Eine abwechslungsreiche Wanderung geht von Schopfloch oder Dornstetten hinunter ins Tal der Glatt nach Glatten und weiter das Lautertal durch den Wald hinauf nach Lauterbad und durch den Palmenwald nach Freudenstadt. Auch ein Stadtpaziergang durch Freudenstadt in Verbindung mit einem «Bahnerlebnis» von Stuttgart aus ist denkbar. In diesem Beitrag empfehlen wir eine rund 8 km lange Wanderung von Dornstetten über den «Freudenstädter Graben» nach Freudenstadt. In diesem Fall endet unsere Bahnfahrt in Dornstetten. Den Rest der Bahnstrecke erleben wir dann auf der Heimreise.

Wir verlassen den Haltepunkt Dornstetten. Gegenüber vom ausgedienten, aber renovierten Bahnhofsgebäude, das heute als Jugendhaus dient, informiert uns eine Tafel des Schwarzwaldvereins: Die mit der blau-gelben Raute markierte Wanderstrecke über Aach, Grüntal nach Freudenstadt beträgt 7,5 km. Doch zunächst gehen wir zu einem Stadtrundgang in die Gegenrichtung.

Auf einem Muschelkalk-Bergsporn hoch über dem Glatttal ist die Stadt gelegen. Sie ist viel älter als das 1599 gegründete Freudenstadt und wurde von ihrer ehemaligen «Tochtersiedlung» hinsichtlich ihrer Bedeutung überholt. Dornstetten ist eine der ältesten Siedlungen auf den Höhen des Nordschwarzwalds; 767 wurde sie erstmals erwähnt, um 1270 zur Stadt erhoben. Ursprünglich zähringerisch, dann fürstenbergisch, kam sie 1320 zu Württemberg und war lange Zeit die einzige württembergische Stadt auf den Schwarzwaldhöhen. Durch Wald und Bergbau kam sie zu Wohlstand. 1755 wurde sie Sitz des Oberamts, der aber 1807 an Freudenstadt abgegeben werden musste. Mindestens sechs Stadt-

brände ließen von der mittelalterlichen Stadt fast nichts übrig. Sehenswert ist die Altstadt mit Fachwerkhäusern aus der Zeit nach dem letzten Großbrand von 1676, mit Gassen und Resten der Stadtbefestigung, den auf der Stadtmauer aufgesetzten Häusern und dem Rathaus, Zehntscheuer und Fruchtkasten, beherrscht von der spätgotischen Martinskirche mit dem Chor von 1490.

Der nördlich gelegene Stadtteil Hallwangen und seine Umgebung waren einst Bergbaurevier. Dort vorhandene Erzgänge wurden vermutlich schon im 13. Jahrhundert erschlossen, nachweislich Anfang des 16. Jahrhunderts in einem Stollen abgebaut, Mitte des 16. Jahrhunderts reaktiviert und 1564 wegen Wassereintruchs stillgelegt. Von 1723 bis 1726 hat man in der Grube «Himmlich Heer» nach Silber und Kupfer gegraben. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts grub man Schwerspat ab und transportierte das Material mit dem Fuhrwerk zum Bahnhof Dornstetten. 1912 fand der Bergbau ein endgültiges Ende, weitere Versuche schlugen fehl. Heute betreibt ein Förderkreis die Grube als Besucherbergwerk, und der Ort ist wegen seines Barfußparks bekannt.

Wir gehen wieder zurück zum Bahnhof und folgen dem Wanderweg, gelangen – am Bahnübergang links – durch die Hohewilstraße zum Aacherberg. Hier müssen wir die schöne Aussicht genießen, die zunächst hinunter in den Stadtteil Aach im Tal des Kübelbachs geht. Dabei wird unser Blick sogleich auf die markanten Stahlgitterbrücken der Bahn gelenkt, die uns den bevorstehenden Wanderweg weisen. Im Hintergrund dehnt sich Freudenstadt aus, angelehnt an die von Nadelwald bestandenen Höhen des Nordschwarzwalds Finkenbergr, Kien-

*Das Städtchen Dornstetten war vor der Gründung von Freudenstadt der Mittelpunkt dieser Landschaft im Herzogtum Württemberg.*





*Triebwagen der Altal-Verkehrs-Gesellschaft auf dem Kübelbach-Viadukt bei Dornstetten-Aach.*

berg, weiter links ist Loßburg zu erkennen. Im Grunde genommen blicken wir über einen Graben, den «Freudenstädter Graben».

Zwischen Freudenstadt – Hallwangen – Schopfloch – Loßburg liegt die fast waldfreie Platte des Muschelkalks in 600 bis 700 m Höhe. Die umgebenden geologisch älteren Buntsandsteinhöhen sind aber 700 bis 800 m hoch. Wie kann das erdgeschichtlich jüngere Gestein tiefer liegen als das ältere in der Umgebung? Normal müsste doch das jüngere auf dem älteren liegen. Diese Lagerungsverhältnisse können hier nur durch tektonische Störungen, also durch Senkungen, Hebungen oder Verwerfungen verursacht worden sein. Tatsächlich verlaufen Verwerfungslinien von Freudenstadt Richtung Loßburg und von Hallwangen Richtung Schopfloch, und es ist hier eine etwa 7 km breite und 10 km lange Scholle eingebrochen. In diesem Grabenbruch hat sich der Muschelkalk durch seine tiefere, geschützte Lage erhalten können, während außerhalb davon seine ursprünglich über dem gesamten Buntsandstein abgelagerten Schichten längst abgetragen wurden.

Flott geht es hinunter nach Aach am Zusammenfluss von Ettenbach, Stockerbach und Kübelbach, welche nun die Glatt bilden. Der Ort wurde 1150 schon erstmals erwähnt. Sehenswert ist das Gebäude des Gasthofs «Waldgericht». Hier tagte im Mittelalter zwei Mal jährlich ein eigenes Gericht, das strittige Fragen des «Waldgedings» klärte. Im Waldgeding, das bis 1834 bestand, waren mehrere Gemeinden zu einer Waldnutzungs-Genossenschaft zusammengeschlossen. Von Aach aus, wo es zwei Floßweiher gab, wurde bis zum Bau der Gäubahn auf der Glatt Flößerei betrieben. Das Holz flößte man zum Neckar und zum Rhein. Am Silberberg wurde bis 1850 Schwerspat abgebaut.

Vorbei an seinem alten Kirchlein aus Tuffsteinmauerwerk, auf einem Brücklein den Bach querend,

unter der Bundesstraße hindurch, geht es vor dem Waldgericht links hoch. Deutlich können wir jetzt die Konstruktion des Kübelbach- und des Stockerbachviadukts studieren, ersterer mit Stahlfachwerk, 300 m lang, 45 m hoch, letzterer mit Stahlträgerüberbau, 280 m lang, 46 m hoch, – beachtliche Ingenieurleistungen jener Zeit, die am Ende des Zweiten Weltkriegs gesprengt, 1949 wieder errichtet wurden. Der Weg zweigt vom Sträßchen nach Wittlensweiler rechts ab und geht schließlich am Bahndamm entlang durch Wiesen und Felder bis zum Bahnübergang der Straße Wittlensweiler – Grüntal. Das ehemalige «Bahnhöfle» Grüntal dient heute als Ferienhaus. Der Bau eines neuen Haltepunktes hier wird derzeit diskutiert. Wir queren die Bahn und halten uns sogleich links. Der Wanderweg führt uns durch einen Einschnitt auf den «Forchenkopf» zu, ein kleines aber feines Naturschutzgebiet von 5,8 ha.

Diese weithin sichtbare, vom Unteren Muschelkalk gebildete Kuppe (665 m) liegt am Rande des «Freudenstädter Grabens». Das umgebende Landschaftsschutzgebiet umfasst den tiefer liegenden Buntsandsteinsockel. Der Wald wird auf den trockensten Flächen von Kiefern oder Forchen bestimmt, die waldfreien Ost-, Süd- und Westhänge nehmen Halbtrockenrasen mit Wacholder, Silberdistel und Enzianen, Magerwiesen mit verschiedenen Orchideenarten und Gebüsche ein. Wir brauchen das Schutzgebiet nicht betreten, – vom durchführenden Wanderweg aus sind alle Schönheiten zu sehen. Dass dieser artenreiche «Charakterkopf» so erhalten bleiben kann, verdanken wir dem behördlichen und privaten Naturschutz. Es lohnt ein Blick zurück: er reicht über das Glatttal hinweg auf den Hohwiel bis zur Schwäbischen Alb in der Ferne! Westlich des Forchenkopfs wird Wittlensweiler im Tal deutlich, wir sehen die Bahnstrecke auf Freudenstadt zuführen, die ausgedehnten Gewerbegebiete östlich der

Stadt, und dazwischen blicken die Türme der Stadtkirche heraus.

Nun hinab nach Wittlensweiler ins Tal mit seiner Kirche, die Heinrich Schickhardt 1592 an einen älteren Turm baute, dominiert vom dritten Viadukt, dem Stahlfachwerk des Ettenbachviadukts (130 m lang, 20 m hoch). Wir kommen direkt an den mächtigen wie bei den anderen Viadukten aus Buntsandstein gebauten Widerlagern der Brücke vorbei, die sich schon zu Biotopen für Flechten, Moose und Farnen entwickelt haben. Wir queren den Bach und gehen geradeaus weiter, die Bahnstrecke links lassend. Nach sanftem Anstieg nimmt uns an einer Wegegabelung der Ostweg des Schwarzwaldvereins auf (schwarzrote Raute), führt uns auf einer Brücke über die B 294, durch Obstwiesen und Gärten an den Rand der Stadt. Wir kommen am Friedhof vorbei und können entweder dem markierten Weg direkt in die Stadt folgen oder wir nehmen die Stadtbahn und fahren vom neuen Haltepunkt Freudenstadt Schulzentrum bis zum Stadtbahnhof, um von dort aus die Stadt zu besichtigen.

*Die «Schickhardtstadt» mit dem größten Marktplatz Deutschlands – Winkelbau der Stadtkirche*

Freudenstadt, «Portalgemeinde» des Naturparks Schwarzwald Mitte/Nord, liegt auf der in durchschnittlich 760 m Höhe gelegenen Buntsandsteinhochfläche zwischen Kienberg (799 m) mit dem Herzog-Friedrich-Turm und der sog. Kohlstädter Hardt direkt am Steilabfall zum tief unten gelegenen Christophstal, dem einstigen «Ruhrgebiet» dieser Gegend mit Erzgruben und Erzstollen, Hütten- und Hammerwerken seit 1550, auch «Wiege Freudenstadts» genannt, heute Besucherbergwerk Freudenstadt. Über diesen Sattel verläuft die Wasserscheide zwischen Murg (zum Rhein) und Glatt (zum Neckar). *Dort, wo mit viel verzweigten Wurzeln die Flussgebiete der Glatt, der Kinzig und der Murg und Nagold sich nachbarlich berühren, entsteht durch den Zusammentritt der diese Flußthäler begrenzenden Höhen ein Plateau, das gegen das Murgtal steil, gegen die anderen Thäler flach abfällt und auf seinem Rücken die Stadt Freudenstadt trägt*, so die Lagebeschreibung im 1881 erschienenen *Führer durch Freudenstadt und Umgebung*, herausgegeben von Postverwalter E. Luz.

Den fast unzugänglichen, dichten Tannenwald, der einst hier stand, ließ Herzog Friedrich I. von Württemberg (Regent 1593–1608) roden und gründete 1599 die Stadt. Sie sollte der Förderung des erfolgreichen Bergbaus im nahen Christophstal dienen, war aber wohl mehr gedacht als Festung gegen den Kniebis-Pass und zur Deckung der Verbindung

zum Amt Oberkirch (Württemberg 1597 unterstellt) und zu den oberrheinischen Besitzungen Württembergs (Grafschaft Horburg-Wihr, Herrschaft Reichenweiher / Riquewihr sowie Grafschaft Mömpelgard / Montbéliard). Vielleicht wollte der Herzog auch hier die Landeshauptstadt einrichten. Der Vision des kunstsinnigen Herzogs entsprechend wurde der Grundriss der Stadt einem Mühlebrettspiel nachempfunden – in Anlehnung an den französischen und italienischen Städtebau jener Zeit und als Ausdruck absolutistischer Herrschaft. Stadtplaner war sein Hofbaumeister Heinrich Schickhardt (1558–1635), der «schwäbische Leonardo».

Den Mittelpunkt der Stadt bildet der zentrale, fast quadratische Marktplatz (219 x 216 m, 4,5 ha), bis heute der größte in Deutschland, in dessen Mitte ein mächtiges Schloss platziert werden sollte, das aber nie errichtet wurde. Der Platz diente später auch als Exerzierplatz. 1829 kaufte ihn die Stadt dem Staat ab. Heute steht das Stadthaus auf einem Teil davon. Zwei Hauptstraßen kreuzen sich inmitten des Platzes und teilen die Stadt in vier Teile. In den vier Ecken standen bzw. stehen vier im Winkelhaken erbaute Hauptgebäude: Kirche, Kaufhaus, Rathaus und Spital.

Erhalten geblieben ist bis heute der Winkelbau der Stadtkirche, nach Schickhardts Plänen 1601–1608 erbaut, Wahrzeichen und ältestes Gebäude der Stadt. Die Kanzel in der Winkelecke beherrschte beide für Männer und Frauen getrennte Kirchenräume. *Wir belächeln hierbei ein wenig die Sorge des Landesherrn um das Seelenheil und die Andacht seiner Untertanen, die so weit führte, daß Männlein und Weiblein geschieden wur-*



*Der Hakenbau der evangelischen Stadtkirche in Freudenstadt von Heinrich Schickhardt und die sich anschließenden Arkaden um den weiträumigen Marktplatz.*





Freudenstadt Hauptbahnhof, mit Stadtbahn und Regio-Shuttle.

den. Ein Gutes dürfte diese unfreiwillige Trennung gehabt haben: die Wiedersehensfreude der Getrennten nach Beendigung der Predigt, so der Reise- und Heimatschriftsteller Max Rieple (1902–1981). Die Kirche beherbergt ein einmaliges Lesepult und einen Taufstein aus dem 12. Jahrhundert. Nach der Zerstörung am Ende des Zweiten Weltkriegs wurde das Bauwerk 1949–50 wiederhergestellt.

Die Ansiedlung von Glaubensflüchtlingen und Bergleuten sowie Privilegien für die Bürger ließen die *Stadt ob Christophstal* zur Freude des Herrschers als Emigranten- und Bergwerksstadt gedeihen, sodass sie 1601 noch unter dem Gründer den Namen «Freudenstadt» erhielt. Pest und Stadtbrand beendeten 1632 ihre erste Blüte. Unter Eberhard III. (regierte 1628/33–1674), den Enkel des Gründers, sollte die Stadt zur Festung ausgebaut werden, was mangels Geld und auf Abraten des Militärs unterblieb. Ihre zweite Blüte beginnt 1667 mit dem Ausbau als bescheidenere Grenzfestung und Handelsplatz. Sie wird im 18. Jahrhundert Etappenort für die Reichsfestung Kehl. 1876 beginnt mit dem Bau des Kurviertels die bis heute andauernde Zeit als heilklimatischer Kurort.

Empfehlenswert ist ein Stadtrundgang. Dabei beeindruckt den riesige Marktplatz mit dem Stadthaus (Heimatmuseum), das neue Rathaus an der Nordecke mit 39 m hohem Turm (1954), der *gleich einem italienischen Campanile schwerelos in die Höhe schießt und über schlanken Säulen, welche der letzten Turmetage etwas von einem Aussichtspavillon geben, die verspielte Kupferkugel der Turmbekrönung trägt*, so Max Rieple, außerdem die Wasserfontänen, die einzigartige Stadtkirche, die umlaufenden Arkaden und das Kurhaus (1952–54) mit städtischer Kunstsammlung.

Das Erscheinungsbild des Marktplatzes nach der fast vollständigen Zerstörung der Stadt durch fran-

zösische Artillerie im April 1945 – dabei wurden 670 Häuser vernichtet – und dem Wiederaufbau aus Trümmern – dem «Wunder von Freudenstadt» – ist geprägt durch die einheitliche traufständige, anstelle einer giebelständigen Randbebauung mit den dazugehörigen Eckbauten. Heute steht der gesamte Stadtkern unter Denkmalschutz. Freudenstadt liegt an der 1997 gegründeten «Kulturstraße des Europarats Heinrich Schickhardt», welche die deutschen und französischen Schickhardt-Städte verbindet.

Unsere Rückfahrt können wir wieder vom Stadtbahnhof antreten. Von hier aus fährt die Karlsruher Stadtbahn auf der einstigen Zahnradstrecke hinunter zum Hauptbahnhof und von dort, im Wechsel mit den DB-Triebwagen, zurück nach Eutingen. So kommen wir in den Genuss, von der Höhe der drei Viadukte unsere vorherige Wanderstrecke nachvollziehen und die schöne Aussicht bis zur Schwäbischen Alb genießen zu können. Dieser Beitrag möge ein Anreiz sein, den Nordschwarzwald und Freudenstadt von Stuttgart aus bequem und umweltfreundlich zu besuchen, sei es zu einer sommerlichen Wanderung, einem Sonntagsausflug zum größten Marktplatz in Deutschland, zum Weihnachtsmarkt dort oder zu einem Winterspaziergang. Nutzen Sie diese Möglichkeiten, die mit stündlichen Verbindungen in den modernen Triebwagen nunmehr geboten sind, – die Natur wird es Ihnen danken.

#### Auskünfte zum Besucherbergwerk Freudenstadt:

KTK Freudenstadt, Marktplatz 64,  
72250 Freudenstadt, Tel: 07441/864730,  
E-Mail: [touristinfo@freudenstadt.de](mailto:touristinfo@freudenstadt.de)

#### LITERATUR

- Elben, Otto: Lebenserinnerungen 1823-1899, Darstellungen aus der Württ. Geschichte, 22. Band, herausgegeben von der Württ. Kommission für Landesgeschichte, Kohlhammer Verlag Stuttgart 1931.
- Fraas, O.: Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn, Stuttgart 1880.
- Luz, E.: Führer durch Freudenstadt und Umgebung, Freudenstadt 1881.
- Morlok, G. v.: Die Königlich Württembergischen Eisenbahnen, Rückschau auf deren Erbauung, 1890.
- Scharf, H.-W & B. Wollny: Die Eisenbahn im Nordschwarzwald, EK-Verlag Freiburg, 1995.
- Scharf, H.-W & B. Wollny: Die Gäubahn, EK-Verlag Freiburg, 1992.
- Schedler, J.: Von Hohenlohe durch die Rheinebene in den Schwarzwald – ein Reisebegleiter für die längste Stadtbahnstrecke der Welt, verlag regionalkultur, Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel, 2006.
- Supper, O.: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, 1895.