

*Guido Motika/
Rainer Ressel/
Jürgen Schedler*

Wandern mit dem «Rad-Wander-Shuttle» zwischen Balingen und Schömberg

Versetzen wir uns in Gedanken um nur drei Jahre zurück und betrachten wir die damalige Nutzung des Nebenbahn-Schienenweges Balingen–Schömberg. Fahrplanmäßigen Personenverkehr gab es schon seit 1971 nicht mehr, und der Güterverkehr glich dem Flackern einer fast abgebrannten Kerze. Es war abzusehen, wann der letzte, mit fabrikneuen PKWs beladene Doppelstockwagen, das einzige verbliebene Beförderungsgut, am Streckenendbahnhof ankommen würde. Die Stilllegung zu betreiben, schien aus der Sicht der Deutschen Bahn AG die logische Folge. Entgegen jeder Erwartung regte sich aber «qualifizierter» Widerstand, der über nostalgische oder prestigeträchtige Motive hinausging. Dass dieser ernst gemeint war und schließlich zu einem Erfolg beim Güter- und Personenverkehr führte, beweist schon die Tatsache, dass die Verfasser Ihnen diesen Aufsatz präsentieren können. Was war geschehen?

*Bahnbau im Zuge der «Schweizerstraße» –
Wird es eine Privat- oder eine Staatsbahn?*

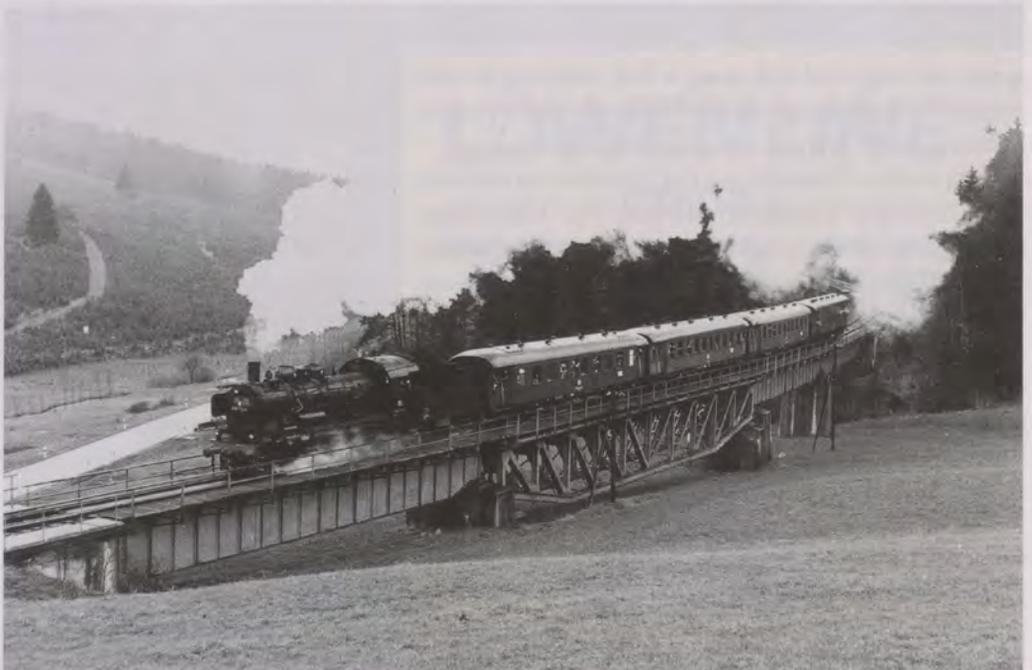
Unsere Bahn führte ursprünglich 29 km in reizvoller Trassierung am Fuß der höchsten Berge der Schwä-

bischen Alb entlang bis zum oberen Neckar. 13 km sind bis heute davon übrig geblieben; aber vielleicht werden es in fernerer Zukunft wieder mehr, insbesondere wenn wir an die Machbarkeitsstudie «RegionalStadtBahn Neckar-Alb» des Regionalverbands Neckar-Alb denken. Seit Herbst 2002 fahren in der warmen Jahreszeit sonntags «Wander-Shuttle-Züge» planmäßig zwischen Tübingen und Schömberg. Auch die Güterzuglok der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) hat wieder jeden Tag in Schömberg zu tun.

Beim Leser oder Nutzer der heute angebotenen Zugfahrgelegenheit mag der Wunsch entstanden sein, etwas über die Geschichte dieser Linie zu erfahren, die einige über das Übliche hinausgehende Komponenten aufweist. Wir müssen etwas ausholen. Die heutige Bundesstraße 27 folgt auf ihrem Teilstück von Stuttgart nach Süden in der Hauptrichtung einem Jahrhunderte alten Verkehrsweg, der «Schweizerstraße». Nebenbei gesagt: Goethe benutzte mittels Postkutsche diesen Weg auf seiner Reise in die Schweiz im Jahre 1797.

Es lag nahe, beim Eisenbahnbau solche historische Trassen abzudecken, weil sie oft seit alters gewachsene Verkehrsströme erwarten ließen. So war

*Im Mai 1970 wurde
dieser Sonderzug auf
der Strecke Rott-
weil–Balingen bei
Wellendingen
aufgenommen.*





Vor Schömberg überquert ein Zug aus Schienenbussen im Mai 1988 die Brücke über das Tal der Schlichem mit dem Stausee.

es auch mit unserer «Schweizerstraße», deren Verlauf von Stuttgart über den Schönbuch nach Tübingen und weiter über Hechingen–Balingen–Spaichingen–Tuttlingen in Schaffhausen die Schweiz erreichte. Als in den 1860er-Jahren die «Zollernbahn» Tübingen–Balingen–Sigmaringen geplant und ihr Bau begonnen wurde, dachte man bereits daran, von Balingen aus eine Zweigbahn nach Spaichingen oder Rottweil zu führen. Dass diese Absicht ernsthaft bestand, zeigte u.a. das Vorgehen, Balingen als einzigen Ort weit und breit nur mit einem «provisorischen» Bahnhofgebäude auszustatten. Das war ein barackenähnlicher Holzbau, der der aufstrebenden Oberamtsstadt von 1874 bis 1911 mehr schlecht als recht als Eingangstor dienen musste. Damit ist auch schon gesagt, dass der Bau der Zweigbahn genau so lange auf sich warten ließ und anders ausgeführt wurde als angedacht. Denn zur konkreten Planung einer Fernbahn kam es nicht mehr.

Erst als die Entwicklung der Industrie in den von der Eisenbahn berührten Städten wie Hechingen, Balingen und Ebingen die Heranführung weiterer Arbeitskräfte aus dem Hinterland wünschenswert machte, wurden die Bemühungen um einen Bahnanschluss gegen Ende des 19. Jahrhunderts wieder aufgenommen. Man dachte jetzt allerdings nur an eine Nebenbahn, die Balingen über Schömberg mit Rottweil verbinden sollte.

Am 19. Februar 1899 bildete sich in Balingen ein Komitee aus Vertretern von Wirtschaft und Verwaltung der interessierten Orte. Aufgabe des Komitees war es, die Bahnwünsche aufeinander abzustimmen und die Angelegenheit tatkräftig voranzutreiben. Weil seinerzeit wenig Aussicht auf die Erlangung

einer staatlichen Nebenbahn bestand, wollte das Komitee das Projekt einer Privatfirma übertragen. Man dachte dabei an die «Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG)», die um diese Zeit die «Talgangbahn» Ebingen–Onstmettingen baute. Bei den für die Genehmigung zuständigen staatlichen Stellen stieß diese Absicht jedoch auf Widerstand, weil der Staat zweiseitig angebundene Bahnen (hier in Balingen und Rottweil) aus Konkurrenzgründen in eigener Hand behalten wollte. So blieb nur das Projekt einer privat finanzierten und betriebenen Nebenbahn von Balingen nach Schömberg übrig. Das Komitee vergab die Ausarbeitung dieses Projektes noch im Jahr 1899 an die WEG. Hierfür waren 3300 Mark zu bezahlen, die auf die Anliegergemeinden umgelegt wurden.

Die fertige Planung sah neben der freien Strecke, die sich mit der später ausgeführten weitgehend deckt, zwei Varianten für die Anlage des Endbahnhofs Schömberg vor. Die erste, billigere enthielt einen Kopfbahnhof im Schlichemtal unterhalb der Stadt. Die zweite nahm im Wesentlichen die Trasse vorweg, die wir heute kennen, nämlich mit einer Überbrückung der Schlichem zu einem hochgelegenen Bahnhof, der eine spätere Weiterführung in Richtung Rottweil erlauben würde.

Nach heftigen Debatten kam 1902 aus Stuttgart die überraschende Nachricht, der Staat werde die Bahn bei Freiwerden von Mitteln in zwei Etappen selbst bauen. Beim Abwägen des größten Nutzens wurde der Teilstrecke Balingen–Schömberg der Vorzug gegeben. Schömberg–Rottweil sollte unmittelbar im Anschluss daran folgen. Der an die WEG bezahlte Betrag war damit als verloren abzubuchen.

Nun hieß es warten, bis im Sommer 1907 die erste Rate von 500.000 Mark genehmigt wurde. Im August 1909 war endlich die Planfeststellung abgeschlossen; der Bau konnte beginnen. Technische Schwierigkeiten ergaben sich im Verlauf der Arbeiten nicht. Lediglich die Kosten für die Errichtung des dreibogigen Viaduktes über die Schlichem waren beträchtlich. Am 24. Oktober 1911 wurde die ca. 13 km lange Bahn zusammen mit dem großzügig erweiterten Bahnhof Balingen der Öffentlichkeit feierlich zur Nutzung übergeben. An diesem Nachmittag fuhr auch die letzte Postkutsche von Balingen nach Schömberg.

Wer geglaubt hatte, die Verbindung mit Rottweil würde nun zügig folgen, sah sich enttäuscht. Dabei hatte man in Rottweil als zuständiger Oberamtsstadt alle möglichen Hebel in Bewegung gesetzt mit dem Ziel, die Staatsbahn zu veranlassen, von dort gleichzeitig wie von Balingen in Richtung Schömberg zu bauen. Zusätzliche Arbeitskräfte als Pendler zu gewinnen, sowie die Erleichterung des Behörden- und Schulbesuchs bildeten die Hauptmotive für den Einsatz. Man hatte nur erreicht, dass im Juli 1910 die volkswirtschaftliche Kommission des Landtages der Regierung den Weiterbau empfahl.

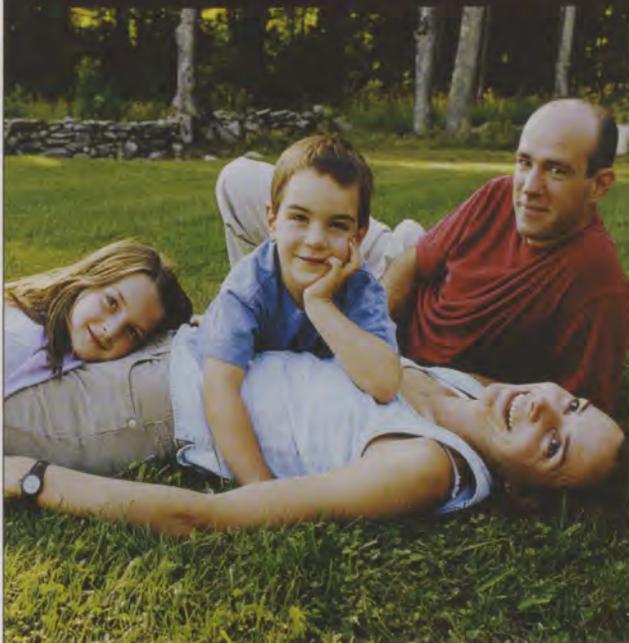
*Im Herbst 1928 wird Rottweil erreicht –
1971 wird Schömberg–Rottweil stillgelegt und abgebaut*

Immerhin erarbeiteten die Techniker der Staatsbahn während des Winters 1910/1911 die künftige Trasse bis vor das Empfangsgebäude des Bahnhofs Rottweil. Damit war die zeitweise in Rottweil gehegte Befürchtung vom Tisch, die Bahn würde nach Aldingen oder Spaichingen anstatt nach Rottweil gerichtet werden. Die anschließenden Detailplanungen zogen sich bis Mitte 1913 hin. Im Spätherbst dieses Jahres ließen geologische Untersuchungen in der Nähe von Wellendingen überdurchschnittliche Schwierigkeiten erwarten, die letztlich die Fertigstellung der Bahn später um Jahre verzögerten.

Endlich begann am 6. Juli 1914 der eigentliche Bau. Man sprach bereits von der Eröffnung im Jahre 1916. Dieser Optimismus währte nur Tage, denn Anfang August wurden alle Hoffnungen mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges zunichte. Für viereinhalb Jahre ruhte jegliche Tätigkeit an der Strecke.

Im Januar 1919 wandte sich der Arbeiterrat Rottweil an das württembergische Arbeitsministerium mit der Forderung, den Weiterbau als Notstandsarbeit wieder aufzunehmen. Mit Erfolg: Bis zum

**Wir wissen nicht,
wie der Tagesausflug ankommt.
Aber wie Sie hin & zurück kommen.**



LÖWENLINE

01805 -

77 99 66

Landesweite Fahrplanauskunft

Rund um die Uhr für nur 12 Cent/Min. aus dem Festnetz.

Baden-Württemberg



Spätherbst waren mehrere hundert Mann zwischen Schömberg und Wellendingen im Einsatz, der größte Teil Einheimische.

Doch 1920 blieben die Geldmittel ganz aus. Die Deutsche Reichsbahn hatte inzwischen das Erbe der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen angetreten. Das Bemühen von Gewerbeverein und Bezirksrat Rottweil sowie des Bezirksrates Balingen zeigte erst 1921 ein positives Ergebnis. Das Reichsverkehrsministerium setzte Mittel frei, die die Fertigstellung des Bahnkörpers bis Wellendingen ermöglichten. Bis dorthin lagen im April 1923 bereits die Schienen. Die Anliegergemeinden versuchten die Reichsbahn zu bewegen, eine vorläufige Betriebsaufnahme zuzulassen. Aber gerade die erwünschte Führung von Arbeiterzügen wurde aus Sicherheitsgründen abgelehnt. Auch wenn noch im November 1923 mit dem Bau des sechsbogigen Primitalviaduktes begonnen wurde, sollte sich die Vollendung aus bahntechnischen und finanziellen Gründen noch fast fünf Jahre hinziehen. Die offizielle Inbetriebnahme bis Rottweil erfolgte am 26. Oktober 1928.

Nach der ausführlichen Schilderung des lang dauernden Weges bis zur Vollendung unserer Nebenbahn noch etwas über ihren Betrieb von 1911 bis heute. Vor 1928 dienten zwischen Balingen und Schömberg in jeder Richtung fünf bzw. vier Züge (Sommer/Winter) der Abwicklung des gesamten Personen- und Güterverkehrs. Die durchschnittliche Fahrtdauer betrug 45 Minuten. Wie beabsichtigt, wurden die Züge von pendelnden Arbeitern alsbald gern benutzt. Besonders das Zementwerk im Balingen Süden, das heute restlos verschwunden ist, erwies sich als «Magnet». Dagegen blieb das Güteraufkommen zunächst bescheiden.

Im Ersten Weltkrieg wurde der Fahrplan auf drei Zugpaare täglich beschränkt. Die schwierige Zeit zwischen dem Kriegsende und 1923 erforderte sogar die Einstellung des Sonntagsverkehrs wegen Kohlenmangels. Erst nach der Währungsumstellung 1923 ging es wieder aufwärts. Nachdem seit 1928 die Züge bis Rottweil durchfahren konnten, kamen bessere Wagen zum Einsatz. In diesem Jahr wurde der Bahnhof Schömberg erweitert und mit einem kleinen Kurbelstellwerk ausgestattet. Jetzt hob man auch die Strecken-Höchstgeschwindigkeit von 30 auf 40 km/h an, Personen- und Güterverkehr wurden endlich getrennt.

Nie geahnte Bedeutung erlangte die Strecke vom Sommer 1944 bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges, als sie zum Rückgrat des Verkehrs zu den eiligst geplanten und mit höchster Dringlichkeit aufgebauten sieben Werken des Unternehmens «Wüste»



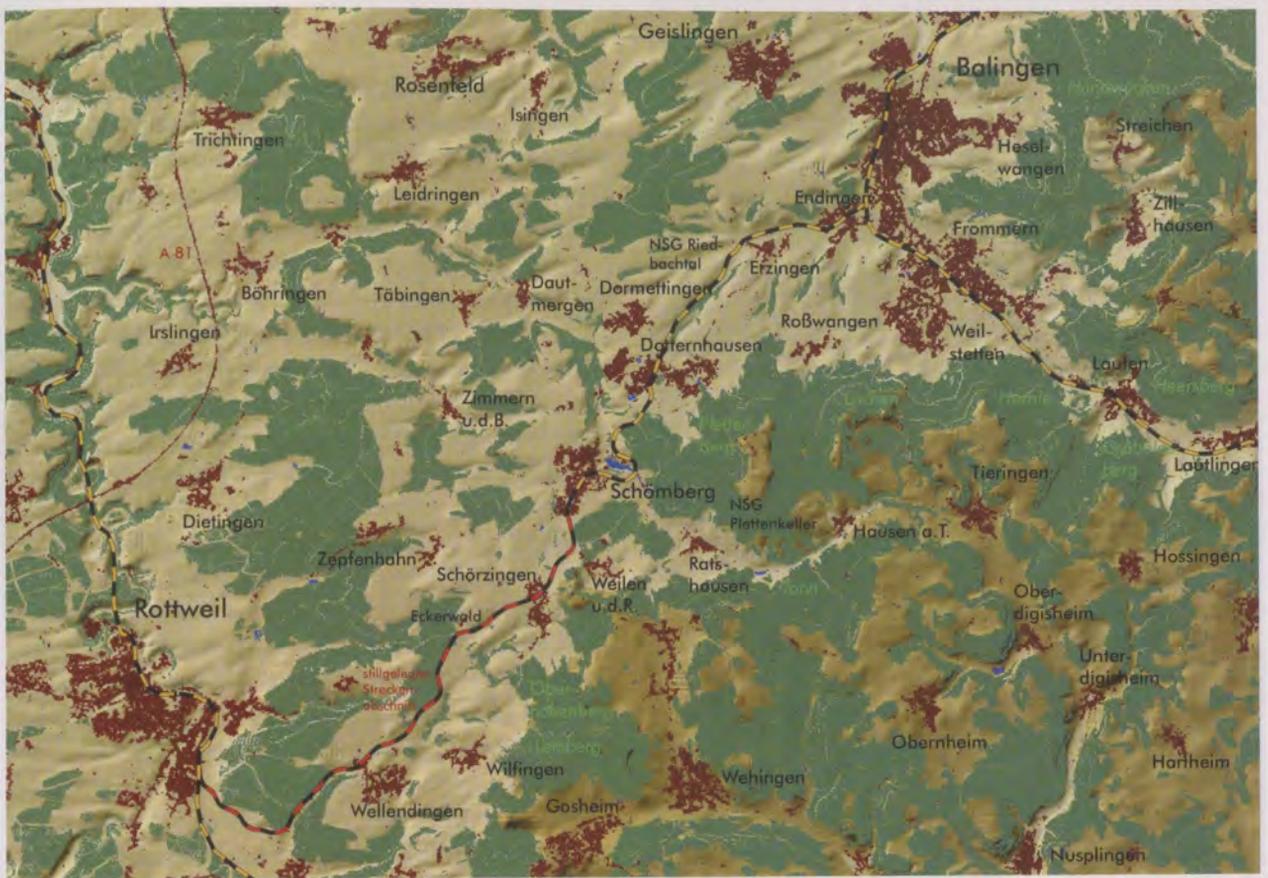
Der Kreis schließt sich! Rangierdienst im Bahnhof Schömberg im März 1972. Die Lok 11 gehörte ursprünglich der Hohenzollerischen Landesbahn, die auch heute wieder mit modernen Dieselloks in Schömberg tätig ist.

wurde, auf das später eingegangen wird. Auch KZ-Häftlinge in großer Zahl, die in den Werken arbeiten mussten, wurden mit der Bahn an- und abtransportiert.

Mit der Besetzung unserer Gegend durch die Franzosen wurde der Betrieb auf der Bahnlinie eingestellt. Erst seit August 1945 fuhren wieder Züge in bescheidener Zahl. Dann steigerten sich die Zugzahlen im Laufe der Jahre, bis 1952 eine schienenparallele Bahnbuslinie eingerichtet wurde. Ihre ständige Ausweitung führte letztlich zur Einstellung des Personenverkehrs auf der Schiene im September 1971. Gleichzeitig wurde der zuletzt eröffnete Streckenabschnitt Schömberg–Rottweil nach nur 43 Betriebsjahren stillgelegt und bald abgebaut.



Rad-Wander-Shuttle der Hohenzollerischen Landesbahn auf dem Weg nach Schömberg, links ist der Schlichem-Stausee zu erkennen.



Dagegen wurden im Güterverkehr auf dem Restabschnitt zwischen 1976 und 1996 noch bedeutende Tonnagen bewegt. Während fabrikneue Autos zu einem Verteilerplatz am Bahnhof Schömberg gefahren wurden, verließen gleichzeitig ganze Sonderzüge mit Betonfertigteilen das Werksgleis der Fa. Schwörer. Nach dem Wegfall dieser Transporte wurden Übergabezüge nur noch bedarfsweise gefahren. Im Juli 2000 gab die DB AG die zum Jahresende 2001 geplante Einstellung des Einzelwagenverkehrs bekannt.

2002 pachtet die Hohenzoll. Landesbahn die Strecke – Rad-Wander-Shuttle-Züge sonntags ab Tübingen

Auf Seiten des Landkreises, der Kommunen und einiger Firmen stieß diese Absicht auf massive Kritik. Man suchte nach Ersatzlösungen für den Güterverkehr und fand sie bei der HzL, die zum Einspringen bereit war, wenn ein Finanzkonzept eine angemessene Bezuschussung erwarten ließe. Dieses wurde im Frühjahr 2001 unter der Federführung des Zollernalbkreises erstellt. Es sah eine Kostenbeteiligung von Kreis, vier Gemeinden sowie drei Firmen vor. Nach entsprechender Vereinbarung pachtete die HzL die Strecke von der DB mit Wirkung vom 1. Januar 2002 bis 31. Dezember 2006. Im Rahmen der räumlich noch weiter gefassten Zusammenarbeit mit DB Cargo ging die Bedienung zum genannten

Termin auf die HzL über. Mit dem Ziel, Neuverkehr zu gewinnen, wurde im Oktober 2002 zur Probe ein Umlauf von sieben Wagen mit Kies von Schwackenreute nach Schömberg eingerichtet, der vom Zollernalbkreis bezuschusst wird. Die Beibehaltung ist derzeit noch offen.

Doch beschränkten sich die Aktivitäten des Kreises nicht auf den Güterverkehr. Mit der beabsichtigten sommerlichen Dauereinrichtung wurden noch im Frühherbst 2002 sonntags «Rad-Wander-Shuttle-Züge» zwischen Tübingen und Schömberg eingeführt, die bisher guten Zuspruch fanden. Vorausgegangen war der vom Kreis und den Gemeinden bezahlte und von der HzL ausgeführte Neubau von drei 60 m-Bahnsteigen (Dotternhausen-Dormettingen, Schömberg-Stausee und Schömberg-Bahnhof). Im Frühjahr 2003 folgten Edingen und Erzingen. So erscheint unsere Nebenbahn nach über dreißig Jahren wieder mit planmäßigem Personenverkehr im Kursbuch! Diesen Wander-Shuttle wollen wir für unsere Wanderungen benutzen.

Die reaktivierte Linie Balingen–Schömberg erschließt eines der schönsten Naherholungsgebiete der westlichen Schwäbischen Alb nun auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Rad-Wander-Shuttle fährt mittlerweile vom Frühjahr bis in den Herbst (dieses Jahr bis 17. Okt. jeweils sonn- und feiertags) direkt ab Tübingen über Balingen nach Schömberg ins Schlichemtal. Aus Richtung Sigma-

ringen bestehen heute Umsteigeverbindungen in Balingen. Über die ermäßigten Fahrpreise im Rahmen der «NALDO»-Wochenend-Karte des Verkehrsverbundes lassen sich die hier dargestellten Ziele sehr kostengünstig erreichen.

Die Fahrt beginnt im Bahnhof Balingen und verläuft zunächst parallel zur Zollernbahn im Eyachtal aufwärts nach Süden. Dann biegt die Trasse nach Südwesten ins Steinachtal ein, und bei km 2,6 folgt die Haltestelle Eendingen. Sanft ansteigend kommen wir entlang dem Brühlbach nach Erzingen (km 4,6). Unmittelbar danach beginnt eine Steigung von 1:37 auf 3,5 km Länge. Dann haben wir an der Stelle des 1985 abgebrochenen Bahnhofs Dotternhausen-Dormettingen (km 8,6) die Schieferebene am Fuß des Plettenbergs (1002 m) erreicht und befinden uns jetzt 136 m höher als in Balingen. Das große Zementwerk dominiert das Bahnhofsumfeld. Fast eben geht es jetzt in der Nähe der Wallfahrtskirche am Palmbühl weiter zum erst 2002 eröffneten Haltepunkt Schömberg-Stausee (km 10,9). Zur nachfolgenden Überquerung des Schlichemtales senkt sich das Gleis auf den dreibogigen, 75 m langen und 19 m hohen Betonviadukt ab. Auf der anderen Talseite geht es sofort wieder hinauf zum Bahnhof Schömberg (km 12,8), heute wieder Streckenendpunkt.

Für den «Eisenbahnliebhaber», der Interesse an der Erkundung alter Spuren im Gelände hat, kann durchaus die Begehung der alten Bahntrasse in Richtung Rottweil empfohlen werden, wenn auch mittlerweile weite Bereiche bereits mit Gebüsch und Bäumen überwachsen sind. Die Strecke entlang der Trasse verläuft über gut ausgebaute Feldwege und ist mit Hilfe einer Wanderkarte hervorragend zu finden. Überrascht sein wird man, wenn man die Strecke durch Schömberg-Schörzingen verfolgt, dass direkt auf dieser Trasse inzwischen Gebäude stehen. Im weiteren Verlauf berührt man südwestlich von

Schörzingen den Eckerwald, die einzige Gedenkstätte neben den noch vorhandenen Friedhöfen der Konzentrationslager, die noch Ruinen eines der «Wüste-Werke» umfasst und die das Leiden der Zwangsarbeiter aufzeigt.

Die erste Wanderung führt von Erzingen über das Naturschutzgebiet Riedbachtal nach Dormettingen und weiter über das bekannte Fossilienmuseum nach Dotternhausen. Zum zweiten soll die Strecke vom neuen Schömberger Haltepunkt am Stausee zum Palmbühl und über den Plettenberg weiter zum Schafberg und Lochenstein beschrieben werden.

«Unternehmen Wüste»: Ölschieferabbau bei Kriegsende – Seltene Vogelarten im Naturschutzgebiet Riedbachtal

Diese Strecke beläuft sich auf etwa 8 km bei insgesamt 200 m Höhendifferenz im Auf- und Abstieg. Wir verlassen den Shuttle am Haltepunkt Erzingen (560 m), wandern wenige Meter in östlicher Richtung bis zum befestigten, nach Norden hangaufwärts führenden Weg und verfolgen diesen 850 m weit bis zum Wasserbehälter. Nicht diesem Wasserbehälter, der etwa 50 Höhenmeter oberhalb von Erzingen liegt, sondern dem hier angeschnittenen ehemaligen «Meiler», der Ende 1944 zur Ölschiefergewinnung von den Zwangsarbeitern des nahe liegenden KZ-Außenlagers Erzingen errichtet wurde, schenken wir unser Augenmerk: Der Meiler ist heute nicht mehr als ein etwa 250 m langer Wall, der dicht mit Bäumen, Sträuchern und Büschen bewachsen ist. Das steinige Material zeigt oberflächliche Spuren des Abbrands und stammt aus dem heute von Wald bedeckten, westlich liegenden Abbauareal für Ölschiefer im Gewann Kilchsteige.

Das hier aufgeschichtete Material enthielt die Substanz Kerogen, die in verwertbaren Brennstoff umgewandelt werden sollte. Unter dem Tarnnamen

Kempten Allgäu



**Museums
Meile**

- Allgäu-Museum**
- Kunsthalle Kempten**
- Alpenländische Galerie**
- Alpinmuseum**
- Residenz**
- Naturkundemuseum**
- Römisches Museum**
- Allgäuer Burgenmuseum**
- APC Archäologischer Park**

InfoTelefon: 0831/2525-200

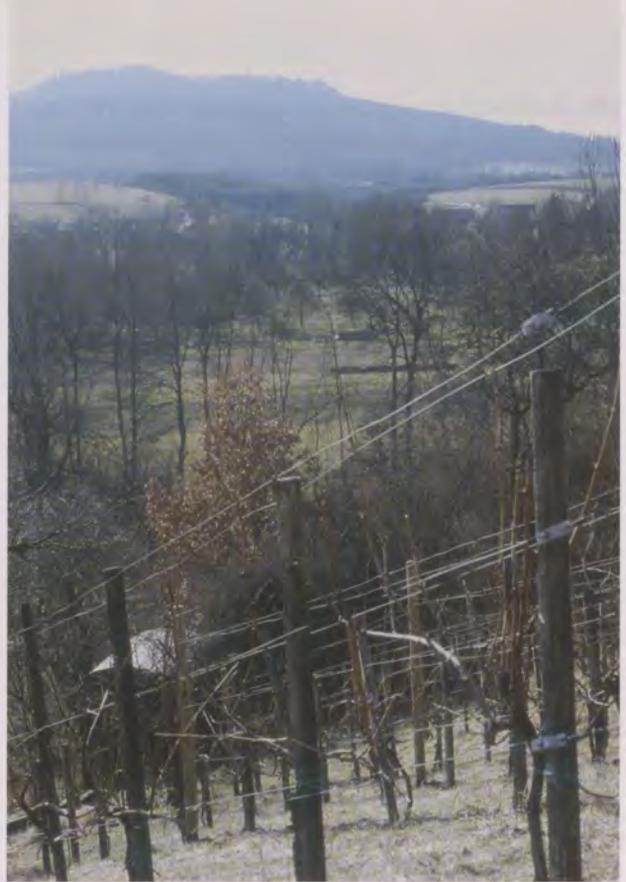
«Unternehmen Wüste» errichtete in den letzten Kriegsmonaten des Zweiten Weltkriegs die SS sieben Konzentrationslager am Rande der Schwäbischen Alb. In großem Stil sollte aus Ölschiefer Benzin gewonnen werden. In mehreren Steinbrüchen mussten sich über 10.000 KZ-Häftlinge mit Hacke und Pickel schinden. Dabei kamen über 3.000 Häftlinge zu Tode, obwohl die sieben Schieferöl-Fabriken zwischen Tübingen und Rottweil bis zum Kriegsende nicht einen Tropfen Benzin produzieren konnten.

Wichtig ist an dieser Stelle ein kurzer Exkurs des zum Unteren Jura (Schwarzer Jura, Lias) gehörenden Ölschiefer und zum Meilerverfahren, da die Gewinnung dieses Rohstoffes das Albvorland im Großraum Balingen und vor allem den Bereich Dotternhausen und Dormettingen mitgeprägt hat. Seinen Namen bekam der Posidonienschiefer nach der in einigen Lagen weit verbreiteten Muschel *Steinmannia Bronni*.

Die Bezeichnung «Ölschiefer» ist eigentlich irreführend, denn weder sind diese Sedimente Schiefer im geologischen Sinn, noch enthalten sie Öl. Ihr organischer Inhalt besteht vielmehr zu 80–90% aus Kerogen, was griechisch «das Brennbare» bedeutet. Erst durch Erhitzen entstehen aus diesen Kerogenen Verbindungen, die dann erdölartige Eigenschaften zeigen.

Beim Meilerverfahren wurde Schiefer im Tagebau gebrochen, gemahlen und im freien Gelände wie Holzkohlemeiler geschichtet, in die Absaugrohre ragten. Die Oberfläche der Meiler musste zur Zündung mit einer Schicht brennbaren Materials bedeckt werden, wozu man Torf bzw. Braunkohle einsetzte. Nach der Entzündung von oben schmolzen die Meiler durch das gleichzeitige Absaugen von unten durch. Die dabei durch den Schiefer wandernde Wärmefront führte zum Austreiben des Öls, das anschließend gesammelt und aufgearbeitet wurde. Der Wirkungsgrad dieses Verfahrens war allerdings sehr gering, da zur Produktion von 1 t Schieferöl etwa 35 t Schiefer aufgearbeitet werden mussten. Von den ursprünglich geplanten und in Angriff genommenen zehn Wüstenwerken zwischen Reutlingen und Rottweil konnten nur vier die Produktion von Schieferöl tatsächlich aufnehmen, unter ihnen auch das Erzinger Werk «Wüste 4».

Vom Erzinger Wasserbehälter, an dessen Fuß sich der neu angelegte höchstgelegene Weinberg Württembergs findet, genießen wir einen phantastischen Rundblick von der Balingener Bucht über die Balingener Berge zum Plettenberg und bis über den Kleinen Heuberg hinweg. Die noch relativ überschaubaren Dörfer vermitteln den Eindruck einer kleinteiligen beschaulichen Landschaft.



In Erzingen bei Balingen findet man den höchstgelegenen Weinberg in Württemberg. Im Hintergrund der Plettenberg.

Unten: Das Naturschutzgebiet Riedbach.

Die technische Überformung ist allerdings zumindest in der Ferne zu erkennen: Balingen mit seinen wachsenden Gewerbegebieten prägt inzwischen das Talbecken des mittleren Eyachtales; Dotternhausen mit seinem dominanten Zementwerk zeigt auf der anderen Seite die bedeutende Wirtschaftskraft dieses Raumes. Auf dem Plettenberg thront der immer noch etwas futuristisch anmutende Plettenbergturm, und wenn man sich vergegenwärtigt, dass der Plettenberg selbst eigentlich



ein «hohler Zahn» ist, muss klar werden, wie nachhaltig der neuzeitliche Mensch diese Landschaft gestaltet hat. Wir werden später, wenn wir über das Naturschutzgebiet «Riedbachtal» den Ort Dormettingen und später Dotternhausen erreicht haben, nochmals kurz auf die heutige Verwertung des Ölschiefers zurückkommen.

Der Weg in Richtung Dormettingen verläuft am Erzinger Meiler entlang nach Westen wieder hinunter ins Steinachtal am nordwestlichen Ortsrand Erzingens. Wir überqueren hier die Straße, die Erzingen mit Geislingen und Dautmergen verbindet, und laufen wieder auf die Bahnlinie zu, verlassen aber vor Überqueren derselben die Straße in Richtung Westen und bleiben auf dem parallel zur Bahn verlaufenden befestigten Weg. Später entfernen wir uns von der Bahn, die weiter durchs Katzenbachtal nach Dotternhausen führt, erreichen eine Anhöhe im Gewann Katzensteig und gelangen schließlich hinunter ins Riedbachtal, das seit 1984 als Naturschutzgebiet geschützt ist. Wenige hundert Meter später können wir den Riedbach überqueren.

Das Naturschutzgebiet Riedbach zeichnet sich durch einen reizvollen Wechsel unterschiedlichster Lebensräume aus. Hier ist das flachwellige Vorland der Südwestalb am breitesten. Unter- und Mitteljura und nach deren Abtragung der Keuper formen in diesem Landschaftsraum den Kleinen Heuberg. Hohe Niederschläge, extreme kleinklimatische Unterschiede zwischen Nord- und Südhängen, nasse und rutschige Böden sowie Hangquellen machten das Gebiet für die Landwirtschaft uninte-

ressant. Die Bauern nutzten es seit alters nur als Dau-erweide und für einen bescheidenen Obstanbau. Mittlerweile liegen viele dieser ehemaligen Schafweiden brach.

Das Schutzgebiet beeindruckt vor allem durch die Fülle an sehr seltenen Vogelarten wie Wachtel, Wachtelkönig, Raubwürger, Neuntöter und Braunkehlchen, was für die hohe Strukturvielfalt des Geländes und ein reichhaltiges Nahrungsangebot spricht. Darüber hinaus brüten in den Höhlen alter Obstbäume Wendehals, Kleiber und verschiedene Spechte. Von den zahlreichen Singvögeln und anderen Tieren ernähren sich wiederum Wanderfalke, Habicht, Sperber, Wespenbussard, Rot- und Schwarzmilan. Zusammen mit den regelmäßig auftauchenden Durchzüglern registrierten die Ornithologen hier insgesamt 110 verschiedene Vogelarten. Um verschiedenste Bedrohungen fernzuhalten, war es richtig, diese 38 Hektar als Naturschutzgebiet auszuweisen.

800 Tonnen Ölschiefer täglich für Zementherstellung – Bei Dotternhausen im Werkforum ein Fossilienmuseum

Wir verfolgen, nachdem wir den Riedbach überquert haben, den befestigten Weg nach Dormettingen, die eindrucksvolle Dorfkirche im Blick. Der weitere Wegeverlauf in südlicher Richtung entlang der Straße nach Dotternhausen wirkt auf den ersten Eindruck technisch geprägt. Große Ölschieferabbauflächen westlich der Straße verdeutlichen die aus landschaftsökologischer Sicht gravierenden Auswir-



Das Zementwerk Dotternhausen ist für die Gegend ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Diese Aufnahme wurde am 13. Januar 1973 gemacht.



Zu Füßen des über 1000 Meter hohen Plettenbergs liegt das Dorf Dotternhausen. Der Turm auf der Höhe dient dem Funkverkehr.

kungen des Abbaus. Weite Teile der Markungsflächen von Dormettingen und Dotternhausen sind potenzielle Abbaufelder für Ölschiefer; die so genannten Bergrechte für den Abbau dieser Flächen gehen bis ins Jahr 1920 zurück.

Heute, in Zeiten zunehmender Energieverknappung, wird die außergewöhnliche Bedeutung des abgebauten Rohstoffs klar. Das Abbaumaterial liefert zuerst Energie und dann auch noch einen Teil der Rohstoffe, die für die Erzeugung des so genannten Portland-Ölschieferzements notwendig sind. Die Firma Rohrbach Zement in Dotternhausen baut hierzu den Ölschiefer ab. Es ist das einzige Unternehmen im Land, das auch heute noch (seit 1939) diese fossile Energie industriell nutzt. Pro Tag werden ca. 800 Tonnen Schiefer gebrochen und in Wirbelschichtöfen verbrannt. Der darin unter gezielten Bedingungen gebrannte Ölschiefer hat hydraulische Eigenschaften und ergibt mit Zementklinker vermahlen den Portland-Ölschieferzement. Bei der Verbrennung wird außerdem Dampf und Strom erzeugt. Die Leistung des firmeneigenen Kraftwerks deckt circa 95 % des Strombedarfs für die Zementherstellung. Außerdem wird feingemahlener Schiefer vor dem Drehofen dem Rohmehl aus Kalkmehl, Quarzsand und Ton beigemischt. Sein Energiegehalt hilft, Kohle zu sparen, mit der der Drehofen befeuert wird. Auch ein Teil des Kalksteins – der mengenmäßig weitaus wichtigsten Komponente für die Zementherstellung – wird eingespart. Neben dieser wirtschaftlichen Nutzung werden aus dem Ölschiefer Fossilien geborgen, präpariert und in einem öffentlich zugänglichen Museum ausgestellt.

Über den Ölschiefer berichtete bereits der berühmte Geologe Friedrich August Quenstedt (1809–1889), der die drei Abteilungen des Jura in jeweils sechs Stufen gliederte, diese jeweils mit den ersten sechs Buchstaben des griechischen Alphabets bezeichnete und diese Schichten noch weiter unterteilte. Er regte in der Mitte des 19. Jahrhunderts auch an, aus Posidonienschiefer Öl zu destillieren. Tatsächlich gelang das bei Reutlingen, musste jedoch bald wieder aufgegeben werden, weil das eben entdeckte amerikanische Erdöl den Preis so stark drückte, dass die aufwändige Destillation nicht mehr rentabel war. In den 1870er-Jahren wurde bei Reutlingen eine kombinierte Nutzung zur Mineralölgewinnung, Energiegewinnung und Zementfabrikation versucht. Daneben liefen Versuche, aus Schiefer und Steinkohle im Verhältnis 5:1 so genanntes «Schiefergas» herzustellen und zu Brennzwecken zu nutzen. Die im Zeitraum zwischen 1917 und 1923 in Württemberg durchgeführten Untersuchungen haben ergeben, dass aus dem Ölschiefer auch unter günstigsten Bedingungen kaum nennenswerte Mengen an Öl gewonnen werden können und die Verfahren unwirtschaftlich sind. Daher wandelte sich das ursprüngliche Produktionsziel, nämlich die Ölgewinnung, und man legte in den späten 1920er-Jahren das Gewicht mehr auf die Herstellung von Zement und Kunststeinen. Kleinere Werke, die aus ausgeschweltem Schiefer und Zement laufend Bausteine herstellten, bestanden in Holzheim, Mössingen, Bodelshausen und Schömberg.

Mit diesem Exkurs zum Ölschiefer möchten wir an dieser Stelle schließen und uns nun, nachdem wir Dormettingen durchquert haben, dem Museum widmen, zu dem in der «Schwäbischen Heimat» (1992/1) ein längerer Artikel erschienen ist. Das 1989 eingeweihte Fossilienmuseum ist in einem postmodernen Werkforum integriert, wobei den ausgestellten Fossilien eine moderne Industriearchitektur gegenübersteht. Neben großen Objekten wie Sauriern, Krokodilen, Seelilien und Ammoniten präsentiert das Museum auch kleine, unscheinbare Objekte wie Krebse, Würmer und Muscheln. Eingestreut zwischen den Vorzeigestücken finden paläologische Lehrsammlungen Platz. Darstellungen heutiger Lebewesen und Lebensräume kontrastieren und ergänzen das Bild vom Leben im Jura-Meer vor 185 Millionen Jahren. In weiteren Abteilungen werden Fossilien aus anderen Schichten des süddeutschen Jura vorgestellt und wird die Entwicklung des Lebens auf der Erde dargestellt. In unregelmäßigen Abständen finden Sonderausstellungen und Vortragsveranstaltungen zu bestimmten geologisch-paläontologischen Themen statt. Vor dem Gebäude



Auf einer Hochfläche links der Schlichem liegt das Städtchen Schömberg, auf einer Höhe rechts des Flusstals steht beherrschend die Wallfahrtskirche auf dem Palmbühl.

kann der Besucher auf dem «Klopfplatz» selber nach Fossilien suchen. Öffnungszeiten Fossilienmuseum: Di, Mi, Do 13–17 Uhr, So 11–17 Uhr; Führungen für Gruppen nach telefonischer Anmeldung; Eintritt frei; Telefon: 07427/79211.

Sogleich sind wir in Dotternhausen (651 m NN), das sich zu Füßen des Plettenbergs, des dritthöchsten Berges der Schwäbischen Alb, erstreckt. Der Ort wurde erstmals 1064 als Doderenhusen erwähnt. Zwischen 1228 und 1314 werden die Herren von Dotternhausen als Gefolgsleute der Grafen von Urach, Tübingen, Hohenberg und Zollern genannt. Eine Burg lag auf dem Platz der heutigen Grund- und Hauptschule, wo noch der Flurname Schlossgarten darauf hinweist. Eine zweite Burg befand sich an der Stelle des heutigen Schlosses. Um 1388 geriet das Rittergut Dotternhausen an die Herren von Bubenhofen, später an Österreich und fiel 1805 an Württemberg. 1814 kaufte der Verleger Hofrat Friedrich Cotta das Rittergut.

Von Schömberg zur Wallfahrtskirche Palmbühl und durch das Schlichemtal hinauf auf den Plettenberg

Eine zweite Wanderung soll uns auf bzw. über den Plettenberg führen. Sie beginnt am Haltepunkt Schömberg-Stausee und führt mit einem Abstecher

über den Palmbühl hinunter zum Schlichemstausee, dann zum Plettenberg hinauf und weiter über Schafberg und Lochen hinunter ins Eyachtal. Die Gesamtstrecke dieser Tageswanderung von Schömberg über den Plettenberg zum Hörnle und weiter nach Frommern Bhf. beträgt etwa 23 km bei zu überwindenden 1600 Höhenmetern im Auf- und Abstieg. Um diese Wanderung auch abzukürzen, gibt es Möglichkeiten, vom Plettenberg nach Schömberg, Dotternhausen oder Frommern abzustiegen oder aber vom Lochenpass aus mit dem Bus zurück nach Balingen zu fahren.

Als Ausgangspunkt wählen wir den neuen Haltepunkt Schömberg-Stausee. Wer jedoch vor der Wanderung noch einen kleinen Spaziergang durch das Städtchen Schömberg machen möchte, fährt weiter über die imposante Schlichembrücke bis zum Endbahnhof Schömberg. Die Stadt liegt auf einer Anhöhe über dem Schlichemtal im Albvorland bei etwa 675 m über Meeresspiegel unterhalb des Plettenbergs.

Obwohl Schömberg vor der Gründung durch den Grafen von Zollern 1255 urkundlich nicht erwähnt wird, reichen die Anfänge der Besiedlung weit zurück in die Frühgeschichte. 1268 werden als Stadtherren die Grafen von Hohenberg genannt. Mit der Herrschaft Hohenberg wurde die Stadt 1381 an Österreich verkauft. 1806 fiel sie an Württemberg. Alljährlich am Fastnachtsonntag 8.11 Uhr findet in Schömberg der Narrensprung statt, bei dem zum Abschluss altüberlieferte Masken wie die Fransenkleidle, Fuchswadel und Husaren ihre Polonaise tanzen.

Vom Haltepunkt Stausee steigt man direkt über den Stationenweg zur Wallfahrtskirche auf den Palmbühl. Die im 17. Jahrhundert wieder errichtete Leonhardkapelle wurde aufgrund von Wunderberichten im 18. Jahrhundert zu einer Wallfahrtskirche ausgebaut. Die Ausstattung der Kirche wird dem Altarbauer und Bildhauer Urban Faulhaber zugeschrieben, der das Gnadenbild, eine hochgotische Pietà, in die Gestaltung der Kirche einbezog. Neben der Wallfahrtskirche ist das Bruderhaus für die die Kirche betreuenden Franziskaner gelegen.

Der Bahnlinie entlang orientieren wir uns nach Süden, auf der Straße zum Stausee hinunter und wandern am Ufer entlang. Für den etwas schweißtreibenden Aufstieg durch den Hangwald hinauf zum Plettenberg wählen wir den Albvereinsweg ab der „Unteren Säge« oder den Forstweg ab der «Obere Säge». Bevor wir die Hochfläche erreichen, kommen wir am Rande des Naturschutzgebiets «Plettenkeller» vorbei, worauf wir später noch zu sprechen kommen. Dann erreichen wir das Schafhaus mit

Spiel- und Rastplatz und einer Grillstelle, häufig an Sonn- und Feiertagen von der Ortsgruppe Dotternhausen des Schwäbischen Albvereins bewirtschaftet. Hier erholen wir uns vom Aufstieg.

Der Plettenberg, wegen seiner exponierten Ecklage einer der schönsten Aussichtsberge der Schwäbischen Alb, ist ein der Alb vorgelagerter Ausliegerberg, durch das Tal der Schlichem abgetrennt und nur über einen schmalen Sattel vor dem Schafberg mit dem Albkörper verbunden. Der größte Teil seiner Hochfläche – Schichtkalk- und Schwammfazies des Oberen Jura – samt dreier Kuppen – das ehemalige Dotternhauser Hörnle reichte bis auf eine Höhe von 1005 Metern – wie auch die östliche Bergflanke sind mittlerweile dem Abbau von Kalkstein als wichtigem Rohstoff für die Zementherstellung zum Opfer gefallen. In drei Stufen wird das Gestein bis auf die Sohle des Oberen Jura in einer Tiefe von 60 m abgebaut. Der Osttrauf hinter dem Schafhaus soll erhalten bleiben und steht heute wegen einer vielfältigen, seltenen Flora bis hinunter zum «Plettenkeller» unter Naturschutz. In Form eines «hohlen Zahns» zeugt der Plettenberg davon, wie sich der Stufenrand der Alb aufgrund der Erosion langsam zurückverlagerte. Der verbliebene nordwestliche Rand erreicht heute noch eine Höhe von knapp 1002 m NN.

In älterer Zeit wurde der Plettenberg stets als die Blaikte oder Plaikten genannt, der Name ist wahrscheinlich aus dem Keltischen abgeleitet. In vorgeschichtlicher Zeit war die Hochfläche besiedelt, was Funde aus der Jungsteinzeit bis zur Zeit der Alamannen bestätigen. Sichtbar ist noch ein Wallgraben, etwas südlich des Bergkreuzes, der aus der Keltenzeit stammt. Im Mittelalter befand sich auf dem Plettenberg ein Gut Plaikten und im südlichsten Eck ein Bergstall, von dem es aber keine schriftlichen

Beweisstücke gibt. Die Hochfläche, bis nach dem Zweiten Weltkrieg von den Dotternhausener Landwirten genutzt, ist heute Schafweide.

Der Bergschliff von Ratshausen und die Erosion – Lochenstein und Lochenhörnle bieten weite Ausblicke

Das Naturschutzgebiet «Plettenkeller» beinhaltet den schmalen Streifen der Hochfläche und den «Bergschliff von Ratshausen». Dieser Bergsturz ereignete sich am 5. Oktober 1851. Der Opalinuston des Mittleren Jura war nach starken Niederschlägen so stark aufgequollen, dass die darüberliegenden Schichten ins Rutschen und erst unten am Berg zum Stillstand kamen. Dabei wurde ein Wall nach außen gedrückt, der wiederum die leicht rutschenden Massen des Mittleren Jura vor sich herschob. Die riesigen Massen kamen erst nach zwei Wochen zur Ruhe. Die Geologen gehen bei diesem Bergsturz von etwa 1,1 km² zerstörter Fläche und etwa 15 Mio. m³ aus. Damit ist dieses Ereignis die größte bekannte Massenverlagerung der gesamten Schwäbischen Alb in historischer Zeit. Die zwischen Wall und Bergwand entstandene Vertiefung ist inzwischen wieder mit Geröllschutt verfüllt. Heute zeugt nur noch die Vererbung, die den Südbereich des Plettenbergs auf etwa 900 Meter Höhe umläuft, von dem vorgeschobenen Wall. Die im unteren Bereich krummschäftigen Bäume, so genannte Säbelwüchse, weisen darauf hin, dass die beim Bergsturz von 1851 überdeutlich sichtbar gewordene Erosion weiter fortschreitet.

Wegen der starken Sonneneinstrahlung kommt es am Südhang des Plettenbergs in Bodennähe oft zu relativ hohen Lufttemperaturen. Andererseits werden dort auch häufig Nachtfroste registriert. Diese besonderen Klimafaktoren prägen die Tier- und



Das Panorama des Plettenbergs vom Süden her. Die großen Berggrutschflächen von 1861 sind schon wieder vom Wald bedeckt. Rechts hinten erhebt sich der Schafberg.

Pflanzenwelt in dem Schutzgebiet ebenso wie die flachgründigen, zum Rutschen neigenden Böden. Direkt unterhalb der Steilfelsen breiten sich Blaugras-Halden und Bergkronwicken-Laserkraut-Gesellschaften aus, und die hängigen Schuttbereiche darunter besiedelt ein Ulmen-Ahorn-Eschen-Schuttwald. Auf den beruhigten, ebenen Blockhalden entwickelte sich nach dem Bergrutsch ein Blockfichtenwald. Die Vegetationskundler gehen von einer natürlichen Fichtenwaldgesellschaft aus. Auch der Blaugras-Buchenwald mit Eiben und Gesellschaften der Steppenheide mit vielen Relikten der Eiszeit sind im Plettenkeller gut ausgeprägt vertreten.

An dieser Stelle bietet sich ein kleiner Exkurs zur Rückverlagerung des Albtraufs an: Im oberen Schlichemtal ereigneten sich in den vergangenen Jahrhunderten weitere großflächige Massenverlagerungen, beispielsweise die Ortenberg-Bergstürze am 14. Mai 1787 und am 7. Februar 1789. Zusammen mit dem Plettenberg-Bergsturz richteten diese drei Großereignisse erhebliche Schäden an, da sie teilweise bis in den Talraum hinunter reichten und die Schlichem aufstauten.

Nicht unerwähnt bleiben darf auch der Bergsturz am Irrenberg bei Thanheim/Bisingen vom 26. August 1972, der immerhin 0,3 km² verwüstete. Das Volumen des jüngsten Bergsturzes vom 12. April 1983 am Hirschkopf bei Mössingen beträgt etwa 6 Mio. m³ und verwüstete eine Fläche von etwa 0,5 km², die Ortenbergereignisse waren von ähnlicher Größe. Der Begriff «Bergsturz» ist bei diesen Volumina durchaus angebracht, wenn auch nur ein geringer Teil des bewegten Volumens im oberen Bereich des Stufenhangs tatsächlich gestürzt ist. Der weitaus größere Teil der hier genannten Massenverlagerungen ist in Form von Schollengleitungen und Schuttrutschungen an den Mittel- oder Unterhang verlagert worden.

Dem aufmerksamen Betrachter werden aber nicht nur diese Großereignisse im Gelände auffallen. Sehr viel häufiger sind kleinflächige Massenverlagerungen, die an den bewaldeten Hängen meist erst bei genauerer Betrachtung auffallen. Aufgrund ihrer großen Anzahl zeugen aber gerade diese kleineren Rutschungen davon, dass der Stufenhang vielerorts instabil ist. Zur Rutschung neigende Bereiche sind anhand von Schäden an Vegetation, Böden und Wegen zu erkennen. Später verbleiben vor allem an den Unterhängen des Mittleren Jura wellige Areale oder Fließzungen, deren Alter auch von Wissenschaftlern schwer abzuschätzen ist. Zu den typischen Hangbewegungen gehört auch das gerade im Bereich des Schlichem- und des Eyachtals häufig festzustellende Hangkriechen.



Schafberg und Lochenstein samt dem Oberhauser Hof.

Den Plettenberg überschreitet man am Besten, wenn man vom Schafhaus ausgehend dem Fahrweg am westlichen Rand über knapp 700 m folgt und dann eine Freifläche mit phantastischer Sicht auf das westliche Albvorland erreicht. An der eigentlichen Ostflanke des Plettenbergs ist kein Weg vorhanden. Hier nagt der Steinbuch direkt an der Bergflanke, der «hohle Zahn» ist hier bereits ausgebrochen. Ein Begehen des Steinbruchareals ist lebensgefährlich und daher verboten. Der Weg führt zu einem Aussichtspunkt mit Bank und Tisch. Von dort genießen wir den Blick über die weite Landschaft des Kleinen Heubergs bis zum Schwarzwald und bei klarer Sicht bis zu den Vogesen.

Über die Brücke der Materialbahn, am Fuße des Plettenbergturms vorbei, gelangen wir, dem breiten Waldweg folgend, in den bei etwa 840 m NN liegenden Sattel zwischen Plettenberg und Schafberg. Eine Abstiegsmöglichkeit besteht hinunter nach Rosslingen und Balingen. Auf einem gut markierten Wanderweg erreicht man über einen steilen Anstieg die Hochfläche des Schafbergs. Dieser markante Berg der «Hohen Schwabenalb», die folgenden Felsen und der Lochenstein sind mit einer Größe von 102 ha seit 1987 als Naturschutzgebiet «Schafberg-Lochenstein» geschützt. Immer an der nördlichen Flanke des Höhenrückens entlang passiert man den Hohlen Fels und gelangt bei fast 1000 m NN zum gespaltenen Fels, rund 400 m über dem Albvorland. Unterhalb der alten Burgstelle beim Wenzelstein nähern wir uns dem nächsten Gipfel und großartigen Aussichtspunkt, dem Lochenstein (963 m). Diesen müssen wir aber auf schmalen Pfad, vorbei an der Lochenhütte, – vom Albverein 1899 als Schutzhütte errichtet –, durch eine typische Step-

penheideflora mit Eiszeitrelikten auf flachgründigem und sonnigem Fels, erst erklimmen.

Geologisch gesehen ist das Lochengebiet ein ehemaliges Schwammriff aus dem Jurameer, das vor rund 170 Mio Jahren gebildet wurde. An den Straßenböschungen beim Lochenpass findet der aufmerksame Wanderer verschiedene Versteinerungen: kleine Amoniten, Seeigel, Brachiopoden oder Kieselschwämme. Die harten Schwammkalke hielten der Erosion stand, die weicheren Tonlagen wurden von der Erosion abgetragen. So entstand die wellig-hügelige Hochfläche mit den so genannten Härtingskuppen. Der Ausblick vom Gipfelkreuz ist herrlich und die aufgebaute Windrose hilft bei der Orientierung: Richtung Norden schaut gerade noch der Hohenzollern heraus, unter uns Frommern, weiter entfernt Balingen, bei klarem Wetter ist der Nord-schwarzwald zu sehen. Die exponierte Lage dieses herausragenden Felsen war auch sicher der Grund seiner frühen Besiedlung. Vermutlich nutzten die Römer ihn auch als Wachtposten.

Wir steigen wieder hinab und überqueren beim Lochenpass die Landesstraße und gelangen, an der Jugendherberge vorbei, in den Wald. Hier ist ein direkter Abstieg nach Frommern möglich und die Weiterfahrt mit dem Bus. Immer an der Hangkante, später am Waldrand entlang, rechts von uns die Hochwiesen im Gewann Bühlen, links immer wieder einzelne Ausblicke ins Tal, kommen wir zu den Hülenbuchwiesen, seit 1984 ein Naturschutzgebiet.

Die malerischen Holzwiesen sind ein kulturhistorisches Relikt einer ehemals extensiven landwirtschaftlichen Nutzung. Die Bauern des nahen Tieringen mähten noch bis in die 1970er-Jahre ein Mal zur Heunutzung. Gleichzeitig dienten die auf den besonders flachgründigen Stellen aufkommenden Sträucher und Einzelbäume der Bau- und Brennholznutzung. So verleihen die bis heute erhaltenen Gehölzgruppen dem Gebiet einen parkartigen Charakter. Die geschützten einmähigen, artenreichen Kalkmagerrasen enthalten aufgrund der hohen Lage auch besondere montane Pflanzenarten.

Am Gedenkstein für die 4. Gebirgsjägerdivision vorbei kommt man zum nächsten Aussichtspunkt der Balinger Berge, dem Lochenhörnle oder Hörnle (956 m). Von diesem in das Eyachtal hinausragendem Sporn aus bietet sich wiederum ein sehr schöner Ausblick auf das Eyachtal und das Balinger Albvorland. Sitzbänke laden zum Verweilen ein. Vom Hörnle aus ist der Abstieg zurück nach Frommern möglich (5 km), wir wählen den Wanderweg nach Laufen (6 km). Zunächst geht es am Trauf entlang, dann beginnt der etwas steile Abstieg auf schmalen Pfad – Abkürzungen sind gefährlich und zudem ver-

boten – durch das Felsenmeer und den Hangwald, das seit 1939 als Naturschutzgebiet geschützte «Untereck». Dieser Steilhang war schon immer bewaldet, und da er als ehemaliger Herrschaftswald des Hauses Württemberg (Herrschaft Schalksburg) sehr extensiv, wegen der Steilheit und Unzugänglichkeit auch gar nicht bewirtschaftet wurde, in weiten Teilen sich aus der Naturverjüngung entwickelte und sehr ursprüngliche Bestände aufweist, wurde er schon 1924 zum Bannwald erklärt. So treffen wir unterhalb der Schwammstotzen mit den Schuttbahnen, Felsbandgesellschaften und Blaugras-Halden einen Buchen-Tannenwald mit reichem Eibenvorkommen, Schluchtwälder mit Esche, Bergahorn und Bergulme und einem hohen Anteil von Totholz an – ein richtiger Urwald. In der Krautschicht bilden Silberblatt und Hirschzungenfarn ausgedehnte Bestände.

Der Hang wird flacher, wir kommen in den Bereich des Braunen Jura, was wir auch an den Tannen-Fichten-Wäldern auf tiefgründigeren Lehmböden erkennen. An einem Spielplatz mit Feuerstelle vorbei auf dem «Untereckweg» links der Kreisstraße erreichen wir Laufen (616 m), heute ein Stadtteil von Albstadt, und seinen modernen Bahn-Haltepunkt «Albstadt-Laufen Ort». Vor einigen Jahren erhielt Laufen eine Umgehungsstraße, die in einem Tunnel unter dem Bahngelände und dem Haltepunkt hindurchführt und den Ort wesentlich entlastet. Hier endet unsere Wanderung, am Haltepunkt nehmen uns die Triebwagen der Zollernbahn wieder auf in Richtung Sigmaringen oder Balingen-Tübingen.

LITERATUR

- Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Tübingen; 250 Naturschutzgebiete im Regierungsbezirk Tübingen; Sigmaringen 1995.
- Birnbacher, H. et al.: Zollernalb. Kreiswanderbuch des Zollernalbkreises; Stuttgart 1987.
- Jäger, M.: Das Fossilienmuseum im Werkforum. Führer durch die Ausstellung von Jura-Fossilien; Dotternhausen 1993.
- Kallinich, J.: Verbreitung, Alter und geomorphologische Ursachen von Massenverlagerungen an der Schwäbischen Alb; Tübingen 1999.
- Motika, G.: Schienen an der Zollernalb. Die Eisenbahn in und um Balingen. Balingen 2004. Info-Telefon: 07433/7168.
- Waibel, R.: Museen des Landes. Das Fossilienmuseum in Dotternhausen bei Balingen. In: Schwäbische Heimat 1992/1.
- Sehr viele Wanderungen und Radtouren werden in einer vom Landratsamt Zollernalbkreis herausgegebenen Broschüre «**Mit dem Rad-Wander-Shuttle nach Schömberg im Oberen Schlichental**» beschrieben. Die Broschüre ist beim Landratsamt in Balingen und bei den Tourismus-Informationsstellen erhältlich. Bei allen Wanderungen, die hier beschrieben werden, ist die Zuhilfenahme eines guten Kartenwerks hilfreich. Empfohlen wird für die hier beschriebenen Wanderungen das **Kartenblatt 7718** der TK25 (Geislingen) und für ausgedehntere Wanderungen zu den Balinger Bergen auch das östlich anschließende **Blatt 7719** der TK25 (Balingen) oder das **Blatt 7718** der TK50 (Balingen)