

Wandern mit dem Klosterstadt-Express - rund um Maulbronn

Abdruck aus „Schwäbische Heimat“, Heft 2/1999 mit freundlicher Genehmigung des Schwäbischen Heimatbundes e.V.

Von Matthias Lieb und Jürgen Schedler

Ziel unseres diesjährigen Wandervorschlags in der Reihe „Wandern mit der ...- Bahn“ ist das Kloster Maulbronn, idyllisch im Salzachtal am westlichen Rande des Strombergs gelegen. Verschiedene Jubiläen waren oder sind noch in dieser Gegend zu feiern. 1997 850 Jahre Kloster Maulbronn, im selben Jahr 500. Geburtstag von Luthers Mitstreiter Philipp Melanchthon in Bretten, 1998 900 Jahre Zisterzienserorden, in diesem Jahr 300 Jahre Waldenser in Südwestdeutschland, zum vierten Mal veranstaltet der Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. (VCD) Sonderfahrten mit dem VCD-Klosterstadt-Exxpress auf der nur 2,3 km langen Stummelstrecke zwischen Maulbronn West und Maulbronn Stadt. Zudem wird in diesem Jahr eine Premiere gefeiert. Im Nahverkehr wird der reguläre Stadtbahnbetrieb der Albtalverkehrsgesellschaft Karlsruhe (AVG) aufgenommen: die Verlängerung der S-Bahnlinie 9 Bruchsal - Bretten bis Mühlacker. So liegt es nahe, aus den saisonalen Aktionen des VCD eine ständige Schienenverbindung zum Kloster Maulbronn anzustreben, was auch der Schwäbische Heimatbund unterstützen möchte.

Historische Entwicklung der Eisenbahn rund um Maulbronn

Starken Einfluß auf die Streckenführung der Eisenbahn in der Mitte des vorigen Jahrhunderts hatten die vielen Landesgrenzen des in viele kleine Territorien zersplitterten Deutschen Reiches. Davon blieb auch die Eisenbahn rund um Maulbronn nicht verschont. Die ersten Pläne zur Anlage der sog. Westbahn der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn ins Großherzogtum Baden sahen einen Anschluß in Knittlingen oder Kleinvillars vor mit weiterer Linienführung über Bretten nach Bruchsal. Von württembergischer Seite wurde dabei eine Linienführung über Knittlingen, Maulbronn und das Mettetal nach Tamm bevorzugt. Dagegen richtete sich jedoch erheblicher Widerstand von Seiten der Stadt Heilbronn, die eine Verlängerung der Bahnlinie Stuttgart - Heilbronn nach Wiesloch vorschlug, sowie der Stadt Pforzheim, die einen Anschluß nach Stuttgart forderte. Oberbaurat Karl Etzel legte nach langen Verhandlungen eine Planung vor, die in den Staatsvertrag vom 4. Dezember 1850 mündete. Hiermit wurde geregelt, daß die Westbahn von Bietigheim nach Mühlacker geführt und dort später der Anschluß nach Pforzheim eingerichtet wird. Die Bahnlinie ab Mühlacker nimmt dann den weiteren Verlauf über Ötisheim nach Ölbronn und durch das Salzachtal nach Bretten.

Der Bahnknoten Mühlacker

Der Bau des Bahnhofs Mühlacker 1853 erfolgte auf der Gemarkung der Doppelgemeinde Dürrmenz-Mühlacker. Zwar war Dürrmenz der größere Ortsteil, doch man wollte den "guten Namen" für solch eine neumodische Sache nicht hergeben. So erhielt der Bahnhof den Namen Mühlacker. In den nächsten Jahren siedelten sich rund um den Bahnhof große Industriebetriebe an, Wirtschaft und Gewerbe in Mühlacker florierten, während Dürrmenz stagnierte. In der

weiteren Folge wurde 1930 mit Verleihung des Stadtrechts die Doppelgemeinde in Mühlacker umbenannt. Ab der Inbetriebnahme der Bahnlinie nach Pforzheim im Jahre 1863 trafen in Mühlacker die württembergische und die badische Bahnverwaltung aufeinander. Mühlacker wurde zum "Grenzbahnhof" mit einem badischen Bahnhof und einem württembergischen Bahnhof. Der eine Bahnhofsteil richtete seine Uhren nach der Stuttgarter Zeit, der andere Teil nach der Karlsruher Zeit. Die Differenz betrug 3 Minuten. Das hatte zur Folge, daß z.B. 1880 der Courierzug von Frankfurt um 12:01 (Stuttgarter Zeit) in Mühlacker eintraf und Anschluß hatte an den Zug, der um 12:00 Karlsruher Zeit in Richtung Pforzheim abfuhr.

Für Maulbronn nur eine Stichbahn

Gewissermaßen durch die obengenannten "außenpolitischen" Einwirkungen auf die Trassenführung erhielt die Oberamtsstadt Maulbronn entgegen den ersten Planungen keinen zentral gelegenen Bahnhof, sondern 1853 nur eine ca. drei Kilometer vom Kloster entfernt mitten im Wald gelegene Station. Diese für

Die Wasserscheide Neckar/Rhein wurde beim Bahnhof Maulbronn-West mit einem 286,5 m langen Tunnel durchquert. Im Rahmen der Elektrifizierung 1951 - 1953 wurde neben dem Tunnel die Bahnlinie in einen Einschnitt verlegt. Anschließend wurde der stillgelegte Tunnel als Weinlager benutzt; sei 1998 befindet sich dort eine Freizeit-Schießanlage.

Bürger und Besucher unbefriedigende Situation führte zu verschiedenen Petitionen und Vorschlägen, wie Maulbronn doch noch direkt per Eisenbahn erreicht werden könnte. Von Belang waren hier auch die bekannten Sandsteinbrüche

("Maulbronner Sandstein"). Doch es sollten noch über 60 Jahre vergehen, bis am 1. August 1914 der erste Zug direkt nach Maulbronn dampfte. Die Bahnhofsanlage am Waldrand sollte den Weiterbau der Bahn bis Sternenfels ermöglichen. Doch dazu kam es nie. Schon die Eröffnungsfahrt war überschattet von der anstehenden Generalmobilmachung am Vorabend des 1. Weltkrieges. Der Fahrplan sah auf der 2,34 Kilometer langen Nebenbahn vom Bahnhof Maulbronn Stadt zum an der Hauptstrecke gelegenen Maulbronn (die Umbenennung in Westbahnhof erfolgte 1938, bis dahin hieß die Station an der Hauptstrecke zeitweise auch Maulbronn Hauptbahnhof) zunächst 13 Zugpaare vor, die kriegsbedingt reduziert wurden. Der Stadtbahnhof erhielt ein - einem Sakralbau ähnliches - repräsentatives Empfangsgebäude, dessen Architektur dem Kloster nachempfunden war. Schon nach wenigen Jahren zeigte sich, daß lokbespannte Züge auf der kurzen Strecke zu unwirtschaftlich waren. So wurde 1923 der Sonntagsverkehr vorübergehend eingestellt. Durch den Einsatz eines Triebwagens (bis 1949 Dampftriebwagen Bauart "Kittel", später Benzoltriebwagen VT 75 und Schienenbus VT 95) konnte ein rationellerer Betrieb durchgeführt werden. Der Sommerfahrplan 1939 zeigt 15 Zugpaare. Wie vielen anderen Stichbahnen nach dem 2. Weltkrieg erging es auch der Bahnlinie nach Maulbronn: Noch 1962 fuhren bis zu 17 Zugpaare, aber der Früh- und Spätverkehr war schon auf Bahnbusse verlagert, später folgte der Sonntagsverkehr. Die Einstellung des Personenzugverkehrs zwischen Westbahnhof und Stadtbahnhof erfolgte mit Fahrplanwechsel zum Sommer 1973. Mit der Schließung des Bahnhofs im Jahre 1975 endete auch die Annahme von Stückgut. Sporadisch wurde aber bis 1997 noch Güterverkehr auf der Schiene durchgeführt.

Auch der Westbahnhof an der Hauptstrecke wurde von der Stilllegung nicht verschont. Aufgrund des stark gewachsenen Fernverkehrs mit IC-Zügen und des dichten Güterverkehrs waren vor Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mannheim - Stuttgart nur wenige Fahrplanlücken für die Nahverkehrszüge zwischen Bretten und Mühlacker gegeben. Dies und die steigende Motorisierung führte zu einem ständigen Fahrgastschwund. Zeitgleich mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke im Sommer 1991 wurden die Stationen Ruit, Ölbronn und Maulbronn-West geschlossen. Die zuletzt nur noch 6 Zugpaare entfielen. Nur in Ötisheim hielten im Berufsverkehr noch 3 -4 Eilzüge.

Initiativen retten die Stichbahn vor dem Abbau

Zeitgleich mit der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Bretten und Mühlacker 1991 befaßte sich der Fahrgastverband PRO BAHN Nordschwarzwald mit ersten Überlegungen für einen verbesserten Nahverkehr zwischen Bretten und Mühlacker. Schon zu diesem Zeitpunkt stand fest, daß kurze Zeit später die Stadtbahn von Karlsruhe bis Bretten fahren sollte. Im Vorfeld der Bahn-Regionalisierung beauftragte u.a. das Land Baden-Württemberg die Deutsche Bundesbahn, ein Konzept für den zukünftigen Schienenverkehr im Südwesten vorzulegen. In dieser Studie wurde 1994 vorgeschlagen, zwischen Bretten und Mühlacker einen Stadtbahnverkehr unter Einbeziehung der Nebenstrecke nach Maulbronn einzurichten. Im Jahre 1996 anlässlich des bundesweiten Aktionstages "Mobil ohne Auto" organisierte PRO BAHN zusammen mit dem VCD Sonderfahrten im Studentakt mit der Stadtbahn zwischen Bretten und Mühlacker sowie auf der Nebenstrecke nach Maulbronn. Ermöglicht wurde dies durch die finanzielle Beteiligung

der Städte und Gemeinden an der Strecke. Ende 1996 schreckte die Deutsche Bahn AG durch die Ankündigung, die Nebenstrecke Maulbronn-West - Maulbronn-Stadt abzugeben oder endgültig stillzulegen, Stadt Maulbronn und den Enzkreis auf.

Die zunächst zögerliche Haltung der Stadt Maulbronn zu ihrer Bahn veranlaßten den VCD zu einem ungewöhnlichen Versuch: Zum 850jährigen Klosterjubiläum 1997 organisierte und finanzierte der VCD in Zusammenarbeit mit dem Land Baden-Württemberg und der DB AG, Geschäftsbereich Nahverkehr, den sonntäglichen Ausflugszug "VCD-Klosterstadt-Express", der von Juni bis September von Pforzheim bzw. Vaihingen/Enz nach Maulbronn fuhr. Insgesamt nutzten 3372 Fahrgäste das Angebot des VCD. Auch im Jahre 1998 wiederholte man den Zugbetrieb dank finanzieller Beteiligung der Stadt Maulbronn. Fahrplanverbesserungen mit Anschlußfahrten der Karlsruher Stadtbahn von Bretten bis Maulbronn-West ergaben 4246 Fahrgäste.

Inzwischen erfolgten auch Aktivitäten im politischen Bereich. Der Gemeinderat der Stadt Maulbronn sprach sich gegen die Stilllegung der Bahnlinie aus, mit der AVG in Karlsruhe wurden Gespräche über eine Übernahme der Bahnlinie geführt. Die Stadt Bretten forderte nachdrücklich verbesserte Zugverbindungen nach Stuttgart in Form einer Stadtbahn-Linie bis Mühlacker. Mit der Neukonzeption des Nahverkehrs auf der Strecke Pforzheim - Mühlacker - Bietigheim-Bissingen ergab sich die Möglichkeit, kurzfristig ab Sommer 1999 einen Stadtbahn-Vorlaufbetrieb zwischen Bretten und Mühlacker einzurichten. Aus Sicht von PRO BAHN und VCD könnte durch den Bau einer Verbindungskurve am Westbahnhof in Richtung Maulbronn die Bahnstrecke zum Stadtbahnhof sinnvoll in eine Stadtbahnlinie

Mühlacker - Bretten integriert werden. Die Diskussionen über den dauerhaften Fortbestand der Bahnlinie nicht nur als Touristikbahn an Sommer-Sonntagen sondern im täglichen Fahrgastbetrieb werden in den nächsten Jahren noch spannend sein.

Dank finanzieller Unterstützung durch die Stadt Maulbronn und der erfolgten Streckenübernahme durch die AVG ist auch 1999 eine Wiederauflage der sonntäglichen Zugfahrten nach Maulbronn möglich.

Auch 1999 fährt wieder der VCD-Klosterstadt-Express

Große Änderungen bringt das dritte Betriebsjahr des VCD-Klosterstadt-Express. Am 30. Mai 1999 geht die vor genau acht Jahren eingestellte Nahverkehrsverbindung Bretten - Mühlacker neu als Stadtbahnlinie S 9 Bruchsal - Bretten - Mühlacker in Betrieb. Auf dieser Linie besteht täglich ein Stundentakt mit den Karlsruher Zweisystem-Stadtbahnwagen. Diese Fahrzeuge, die sowohl als Straßenbahn durch die Karlsruher Fußgängerzone wie auch auf Eisenbahngleisen fahren können, haben die Fahrgastzahlen in der Region Karlsruhe spürbar ansteigen lassen; z.B. ergaben sich auf der Strecke Karlsruhe - Bretten Fahrgaststeigerungen um mehrere hundert Prozent!

Eingebunden in diesen Stadtbahn-Verkehr ist an allen Sonn- und Feiertagen vom 30. Mai - 19. September 1999 auch die Bahnlinie nach Maulbronn: Der VCD-Klosterstadt-Express pendelt von ca. 10 - 19 Uhr zwischen dem Westbahnhof und dem Stadtbahnhof und stellt zu jeder Stadtbahn-Fahrt zwischen Bretten und Mühlacker einen Anschluß am Bahnhof Maulbronn-West her. Günstige Anreisemöglichkeiten aus dem Raum Stuttgart

und sogar aus Tübingen ermöglicht die erste Fahrt am Sonntagmorgen: Eine Direktverbindung ab Horb (Abfahrt 8:49) durch das Nagoldtal und Pforzheim mit Anschluß aus Tübingen (ab 8:03). Wenn Hermann Hesse heute von seiner Geburtsstadt Calw das Seminar in Maulbronn erreichen wollte, könnte er umsteigefrei hingelangen; zu seiner Zeit existierte erst der Westbahnhof, so daß er damals noch einen längeren Fußweg hätte zurücklegen müssen. Von Stuttgart ist Maulbronn mit einmaligem Umsteigen zu erreichen (Abfahrt Stuttgart Hbf. um 9:20 und 10:20). Am Abend gibt es wieder eine direkte Rückfahrmöglichkeit nach Horb und günstige Anschlüsse in Richtung Stuttgart.

Während des bekannten Klosterfestes der Maulbronner Vereine am Wochenende 26./27. Juni fährt der VCD-Klosterstadt-Express auch am Samstag bis in die späten Abendstunden.

Diese komfortablen Zugverbindungen möchten wir nun zu einer Wanderung nach Maulbronn nutzen.

Eine Wanderung voller Geschichte von Vaihingen/Enz nach Maulbronn

Ausgangspunkt unserer Wanderung, die auch bequem mit dem Fahrrad durchgeführt werden kann, ist der 1990/91 im Zuge des Neubaus der Schnellbahnstrecke Stuttgart - Mannheim errichtete moderne Bahnhof Vaihingen. Hier halten auch IR - Züge und die Stadtbahnzüge von Mühlacker nach Bietigheim. Es besteht auch die Möglichkeit, die Wanderung in Illingen oder Mühlacker zu beginnen.

Auf dem Bahnsteig in Vaihingen stehend, verraten in westlicher Richtung die Senderanlagen des SWR die Lage von Mühlacker, in nördlicher Richtung erheben sich die Hänge des

Strombergs. Wir verlassen den Bahnsteig in Fahrtrichtung Mühlacker und wandern auf dem gut ausgeschilderten kombinierten Rad- und Fußweg nach Illingen (3 km).

Illingen wurde bereits 766 erwähnt und gehörte 200 Jahre zum Kloster Maulbronn. Davon zeugt der alte „Posthof“ bei der Kirche, der ehemalige klösterliche Pflanzhof. Wie der Name schon sagt, war der „Posthof“ bis zur Eröffnung der Bahnstation wichtiger Knotenpunkt der Postkutschentour Stuttgart - Straßburg und Stuttgart - Heidelberg - Frankfurt.

Entlang der Schmie, die bei Vaihingen in die Enz mündet, durch das Lienzinger Tal, kommen wir nach weiteren 4 km nach Lienzingen, ein Stadtteil von Mühlacker, ebenfalls 766 erstmals genannt. Auch diesen Ort erwarb das Kloster Maulbronn ab 1302 Zug um Zug, bis er 1504 wie auch das Kloster württembergisch wurde. Lienzingen war an der alten Heerstraße gelegen und daher schon früh mit Wassergräben und Hecken geschützt. Sehenswert ist die zwischen 1476 und 1482 an Stelle einer kleinen Wallfahrtskapelle erbaute Frauenkirche, in der im Sommer Konzerte stattfinden ("Musikalischer Sommer"). Ein weiteres Gebäude erinnert an die baulichen Aktivitäten der Maulbronner Mönche: die im 12. Jahrhundert erbaute Peterskirche, die nach 1400 als Wehrkirche mit Mauern, Wassergraben und Zugbrücke gesichert wurde. Die Innenseite der Mauer ist mit sog. Kirchengaden ausgebaut, in denen für Notzeiten Feldfrüchte gelagert wurden. Viele Fachwerkhäuser zieren den Ort, besonders schön restauriert und reizvoll in der Knittlinger Straße. Von dort biegen wir am Ortsrand links in die Schelmenwaldstraße ein und überqueren die Bundesstraße 35 (abweichend vom ausgeschilderten Radweg) am Stoppschild. Wir wandern

weiter durch den Schelmenwald bis zum Sauberg.

Naturpark Stromberg-Heuchelberg und "Eppinger Linie"

Hier nun gelangen wir erstmals vollständig in den Naturpark „Stromberg - Heuchelberg“. Er ist einer von nun 6 Naturparken in unserem Land und wurde 1980 ausgewiesen. Mit 330 km² gehört er zu den kleinen Naturparks in Deutschland. Zwischen den Ballungsräumen von Stuttgart, Ludwigsburg, Heilbronn, Pforzheim und Karlsruhe gelegen erfüllt er aber wichtige Erholungsfunktionen.

Nach 2 km sind im Wald deutlich die alten Wälle und Gräben und die Reste der „Sternschanze“ am „Sauberg“ oberhalb des Dorfes Schönenberg erkennbar - Relikte einer ehemaligen Verteidigungslinie, auch „Eppinger Linie“ genannt. Am Waldrand steht ein rekonstruierter Wachturm (sog. Chartaque) mit gutem Ausblick ins Ötisheimer Tal und nach Mühlacker. Ein stilisierter Wachturm wird uns als Zeichen des "Eppinger-Linien-Weges" im folgenden den Weg weisen. Die Schanzanlagen stammen aus der Zeit des „Orlean'schen Krieges“, besser bekannt als „Pfälzischer Erbfolgekrieg“. Dieser zwischen 1688 und 1697 geführte Krieg entwickelte sich aus angeblichen Erbensprüchen des französischen Königs Ludwig XIV. Während dieser Zeit fielen mehrmals französische Truppen nach Südwestdeutschland ein. Bedeutende Städte wie Mannheim, Speyer, Worms und Heidelberg wurden von General Melac angegriffen. Am bekanntesten ist die Zerstörung des Heidelberger Schlosses 1689 und 1693. Bei der "Schlacht von Ötisheim", in Frankreich unter "Combat de Pforzheim" bekannt, wurde Herzog Friedrich Karl von Württemberg von den Franzosen gefangen genommen. In der Folge wurden die umliegenden Städte und Dörfer von den Franzosen geplündert

und in Brand gesteckt. Erst Markgraf Ludwig Wilhelm von Baden, aufgrund seiner Erfolge im Türkenkrieg (1663 - 1699) als „Türkenlouis“ bekannt geworden, konnte den Übergriffen ein Ende setzen. Um Truppen einzusparen ließ er von 1695 bis 1697 die „Eppinger Linien“ in Fronarbeit errichten. Diese 86 km lange Verteidigungslinie zog sich von Neckargmünd über Eppingen, Maulbronn und Mühlacker bis nach Pforzheim. Bestimmte Abschnitte waren mit Schanzen versehen, die aus 2,5 m tiefen Gräben und ebenso hohen Wällen bestanden. Die Sternschanze (327 mNN) war, wie der Name schon sagt, sternförmig angelegt und als Artilleriestellung ausgebaut. Von hier aus wurde das Enztal gesichert. Entlang der ehemaligen Verteidigungsanlage führt heute ein 40 km langer Wanderweg, der „Eppinger-Linien-Weg“, von der Naturparkverwaltung angelegt und mit zahlreichen Informationstafeln ausgestattet. Zunächst wollen wir jedoch die 75 Höhenmeter auf dem "Waldenserweg" am Rand der Weinberge nach Schönenberg hinabsteigen. Für diesen Abstecher benötigt man ca. 1,5 Stunden.

300 Jahre Waldenser in Württemberg

Schönenberg ist heute eine Teilgemeinde von Ötisheim. 1699 wurde der Ort von Waldensern gegründet. Henry Arnaud, der bekannte Waldenserpfarrer, wohnte hier. Etwa 3000 seiner protestantischen Glaubensgenossen wurden 1699 aus ihrem Siedlungsgebiet an der heutigen Grenze zwischen Frankreich und Italien vertrieben und von Herzog Eberhard Ludwig aufgenommen. Das Haus Arnau's, der 1721 starb und in der Schönenberger Kirche beigesetzt wurde, beherbergt heute das Waldensermuseum. Um 1700 wurde

hier von Waldensern die ersten Kartoffeln in Württemberg angebaut. Noch heute weisen Ortsnamen wie Serres, Pinache, Klein- und Großvillars auf Waldenserdörfer hin. Der „Schwäbische Heimatbund“ veranstaltet in diesem Gedenkjahr mehrere Exkursionen, die der Geschichte der Waldenser in ihrer „neuen Heimat“ Württemberg als auch in ihren Ursprungsländern nachspüren.

Geologie und Landschaft von Stromberg und Heuchelberg

Nach diesem Exkurs besteigen wir wieder den Sauberg und folgen die nächsten 3 km bis Maulbronn dem schon bekannten Wanderzeichen des „Eppinger-Linien-Weges“. Wir queren einen schönen Wald, den „Wannenwald“, auf einem südwestlichen Ausläufer des Strombergs mit Schilfsandsteinüberdeckung, zwischen den Tälern von Erlenbach, Schmie und Salzach. Hier ist Gelegenheit, sich ein wenig mit Geologie und Landschaft zu befassen.

Die Höhenzüge von Stromberg und Heuchelberg ragen inselartig als mächtige Keuperschichten aus den lößbedeckten Muschelkalk - Gäulandschaften des Neckar - Enz - Beckens und des Kraichgaus heraus. Zerrfurcht werden die Schichten von den Tälern der nach Osten unmittelbar in den Neckar fließenden Flüsse Lein und Zaber sowie der in die Enz - mit ihr später in den Neckar - mündenden Kirbach, Metter und Schmie, aber auch von der direkt dem Rhein zustrebenden Salzach mit Weißbach und Kraich und der nach Norden entwässernden und in Neckargemünd vom Neckar aufgenommenen Elsenz. Diese Flüsse haben im Lauf der Erdgeschichte im weichen Keuper breite Täler ausgeräumt und die einst durchgehenden Schichtlagen zerteilt. Die Täler im Wechsel mit den

Höhenrücken verleihen dieser Landschaft ihren besonderen Reiz. Die Plateaus und Bergnasen dieses Mittelgebirges werden in der Regel vom Schilfsandstein gebildet, der feinkörnig und fest ist und in zahlreichen Steinbrüchen als wertvoller Baustein für bekannte Gebäude gewonnen wurde. Die Höhen des Strombergs schließen - im Gegensatz zum Heuchelberg - mit der jüngeren Schichtenfolge des Stubensandsteins ab, der gröber und weniger widerstandsfähig ist. Die seit Jahrhunderten den Reben ,vorwiegend Trollinger, Lemberger, Portugieser und Schwarzriesling, vorbehaltenen, steilen und warmen Südhänge bildet der Gipskeuper. Höhenrücken und Nordhänge sind bewaldet. 64 % des Waldes ist Laubwald mit Eiche und Buche, 36 % ist Nadelwald mit Fichte und Kiefer. Der Wald war früher Jagdgebiet der württembergischen Herzöge.

Der Wald öffnet sich, über die letzten Gräben hinweg treten wir heraus auf die Höhenstraße zwischen dem alten Maulbronner Ortskern und dem Neubaugebiet Schefenacker. Zu unserer Linken liegt der Bahnhof, rechts das Kloster.

Das Kloster Maulbronn - seit 1993 UNESCO-Weltkulturerbe

Es ist hier nicht der Platz, das Kloster und seine Geschichte im Detail zu beschreiben. Einzelheiten möge der interessierte Leser der zahlreichen Literatur entnehmen, von der hier auch nur die offiziellen Führer der staatlichen Schlösser- und Gärtenverwaltung und der Klassiker Eduard Paulus von 1890 (s. Literaturverzeichnis) empfohlen seien. In diesem Beitrag sind nur einige wichtige Informationen zusammengefaßt:

Im Jahr 1147 haben im engen, steil in den Schilfsandstein eingeschnittenen Salzachtal nahe der in Richtung Speyer verlaufenden alten Römer- und Reichsstraße 12 Zisterziensermönche mit dem Bau des Klosters begonnen, nachdem der Legende nach das mit dem Hab und Gut beladene Maultier an einer Quelle gerastet und seinen Durst gestillt hatte. Daher rührt der Name „Maulbrunnen“ und das Maultier als Wappentier. Die Mönche kamen aus dem ursprünglich in Eckenweiher bei Mühlacker angesiedelten Filialkloster der Zisterz Neuburg im Elsaß und verlegten es ins Salzachtal. Die Lage hier für ein Kloster des Ordens der „weißen Mönche“, 1098 vom ehemaligen Prior eines Benediktinerklosters Robert von Molesme gegründet und nach dem Gründungskloster im burgundischen Citeaux, lateinisch Cistercium, benannt, ist charakteristisch: ein abgeschiedenes Tal und die Nähe zum Wasser für Fischzucht und Bewässerung der Kulturen, zudem findet sich hier der geeignete Baustein, nämlich der Schilfsandstein. Im Jahre 1997 beging man feierlich das 850-jährige Gründungsjubiläum des Klosters, im Jahr 1998 das 900-jährige Bestehen des Zisterzienserordens, was auch ein Schwerpunktthema des „Schwäbischen Heimatbundes“ war. Eingeweiht wurde das Kloster im Jahre 1178 mit der Weihe der Kirche, wie die übrigen Bauten schlicht und streng nach den Bauregeln der in Burgund bereits bestehenden Klöster errichtet, in den folgenden Jahren ausgebaut zu einer gewaltigen Anlage, umgeben von Mauern und Türmen. Bis zur Reformation haben die Mönche hier gebetet, gewirkt und gearbeitet, gemäß ihrer Regel „ora et labora“. Beeindruckend ist die Geschlossenheit und der gute Erhaltungszustand der Anlage - die am vollständigsten erhaltene Klosteranlage des Mittelalters nördlich der Alpen - mit ihren zahlreichen sakralen Bauten und Ökonomiegebäuden aus den

verschiedensten Stilepochen und Bauphasen, von staufischer Romanik bis zur Spätgotik, sowie die vom Kloster geprägte umliegende Kulturlandschaft mit den ehemaligen fast 20 Fischteichen - Aalkistensee (Naturschutzgebiet seit 1979), Roßweiher (NSG seit 1937) und Tiefer See (Badensee, Bootsfahrten) sind heute noch erhalten -, ausgedehnten Wasserkanälen und ehemaligen Wirtschaftshöfen (Grangien), zum Beispiel die heutige Domäne Elfinger Hof. Dieses Ensemble war auch letztlich der Grund für die 1993 erfolgte Aufnahme von der UNESCO in die Liste des Weltkulturerbes.

1504 gelangt das Kloster unter Herzog Ulrich von Württemberg unter württembergische Herrschaft. Die Einführung der Reformation 1537 veranlaßte die Mönche schließlich zur Flucht ins Elsaß. Nach der Reformation ließ Herzog Christoph 1556 eine evangelische Klosterschule einrichten, das Jagdschloß im Renaissance-Stil wurde gebaut. Maulbronn und seine evangelische Klosterschule werden weltweit berühmt durch zahlreiche Schüler. Zu nennen sind hier u.a. der Astronom Johannes Kepler (Seminarist 1586 - 1589), der Pfarrer und Kirchenliedschreiber Philipp Friedrich Hiller (1716 - 1719), die Dichter und Schriftsteller Friedrich Hölderlin (1786 - 1788), Hermann Kurz (1827 - 1831), Georg Herwegh (1831 - 1835) und Hermann Hesse (1891 - 1892). Der Arzt und Dichter Justinus Kerner verbrachte von 1795 - 1799 hier einen Teil seiner Jugend und Victor von Scheffel widmete sich in verschiedenen Gedichten dem Kloster. Beeindruckend, wie Hermann Hesse beschreibt: „Wer das Kloster besuchen will, tritt durch ein malerisches, die hohe Mauer öffnendes Tor auf einen weiten und sehr stillen Platz. Ein Brunnen läuft dort, und es stehen alte ernste Bäume da, und zu beiden Seiten alte steinerne und feste Häuser

und im Hintergrund die Stirnseite der Hauptkirche mit einer spätromanischen Vorhalle, Paradies genannt, von einer graziösen, entzückenden Schönheit ohnegleichen...“

1838 wird der Klosterort zur Gemeinde, 1886 zur Stadt ernannt, erst 1914 erhält sie den Bahnhof.

Zum Weltkulturerbe noch einige Informationen: 1972 wurde von der Generalkonferenz der UNESCO, - eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur- die „Internationale Konvention zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt“ verabschiedet. Vorrangige Aufgabe ist, das kulturelle und natürliche Erbe der Welt zu bestimmen und eine Liste solcher außergewöhnlicher Objekte zu erstellen. Der Schutz dieses Objekts liegt in der Verantwortlichkeit der ganzen Menschheit. Somit ist dies auch ein Beitrag zur Förderung der internationalen Zusammenarbeit zwischen den Völkern. Mit der Unterzeichnung dieser Konvention verpflichtet sich jedes Land seine Objekte zu schützen und zu erhalten. In Deutschland sind derzeit 19 Objekte auf der Liste geführt, davon in Baden-Württemberg als bislang einziges das Kloster Maulbronn.

Weit über die Grenzen Maulbronn bekannt sind die Klosterkonzerte unter Kirchenmusikdirektor Jürgen Budday. Im Sommer finden im Klosterhof Freilufttheateraufführungen statt.

Weitere Wandertips

Entlang der neuen Stadtbahnlinie S 9 bieten sich noch weitere Wanderungen mit landes- und kulturgeschichtlichem Hintergrund an:, z.B. von

- Mühlacker: Eppinger-Linien-Weg nach Maulbronn - Eppingen,

- Ötisheim: Waldensermuseum im Ortsteil Schönenberg, Waldenserweg,
- Maulbronn-West: Aalkistensee, Fauststadt Knittlingen,
- Bretten: Melanchthonhaus.
- Maulbronn-West - Maulbronn-Stadt als kurzer Waldspaziergang

Weitere Informationen:

Stadtverwaltung Maulbronn, Postfach 47, 75429 Maulbronn, Tel 07043 - 103- 11 (Fax - 45) www.maulbronn.de
stadtverwaltung@maulbronn.de
(Konzerte, Veranstaltungen)

Informationszentrum Kloster Maulbronn, Klosterhof 5, 75433 Maulbronn
Tel. 07043 / 92 66 10 (Fax -11),
Öffnungszeiten Kloster: täglich 9:00 - 17:30, Führungen um 11:15 und 15:00

Naturpark Stromberg-Heuchelberg
Brettener Straße 42, 75447
Sternenfels, Tel + Fax 07045-3105

Touristik-Gemeinschaft Kraichgau-Stromberg, Melanchthonstr. 1, 75015
Bretten, Tel. 07252-9576 10 (Fax -12),
TouristikKraichgau-Stromberg@t-online.de

Waldensermuseum Schönenberg,
Henri-Arnaud-Haus, 75443 Ötisheim,
Tel 07041 7436, Fax 07041 863677,
geöffnet Sonntag und Dienstag 14 - 17
Uhr

Ehlers, Martin: Maulbronn - Von Pietisten, Zechern, Bürgerfreunden, Geiger-Verlag, Horb 1993

Fraas, Oscar: Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn, Nachdruck der Erstausgabe 1880 durch Edition Erdmann, K. Thienemanns Verlag, Stuttgart 1987

Höschle, Ulrich: Der Eisenbahnbau in Württemberg und Baden von den Anfängen bis 1914, Manuskript, Esslingen 1984

Knöllner, Karl: Unser Dürrenz-Mühlacker, Verlag Elser, Mühlacker 1928

Kursbücher 1880, 1914, 1939, 1962, Nachdrucke Verlag Ritzau, Pürgen

Linck, Otto: Kloster Maulbronn (Deutsche Laute, Deutsche Kunst), Berlin 1938

Morlok, G. von: Die königlich württembergische Staatseisenbahn - Rückschau auf deren Erbauung während der Jahre 1835 - 1889, Nachdruck 1986 der Erstausgabe 1890, Rescribo-Verlag Ravensburg

Paulus, Eduard: Die Cisterzienser-Abtei Maulbronn, Stuttgart 1890

Schierle-Lutz, Herbert: Auf Hermann Hesses Spuren, Wanderführer, Walz Wanderferien Verlag, Neckartenzlingen 1999

Wanderführer "Naturpark Stromberg-Heuchelberg", Hrsg. Schwäbischer Albverein e.V., 3. Auflage, Stuttgart 1999

Wanderkarte mit Radwanderwegen, 1:50000, Blatt 29: Naturpark Stromberg-Heuchelberg, Landesvermessungsamt Baden-Württemberg

Literaturverzeichnis

Anstett-Janßen, Marga: Kloster Maulbronn, ein Kurzführer, Dt. Kunstverlag, München/Berlin 1997

Adressen der Autoren:

Matthias Lieb, Friedrich-Münch-Str. 17,
75417 Mühlacker

Dr. Jürgen Schedler, Ruhesteinweg
10, 71088 Holzgerlingen