Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.
Gemeinnützige Gesellschaft der Verkehrswissenschaft
Die Bezirksvereinigungen Freiburg – Oberrhein – Württemberg

DVWG BV Württemberg

Vorsitzender
Prof. Dr. Albrecht Kuder

Geschäftsführer
Dipl.-Ing. Stefan Tritschler
Tel.: (0711) 685-66365
Fax: (0711) 685-66666
wuerttemberg@dvwg.de
www.dvwg-wuerttemberg.de

Postanschrift
c/o Verkehrswissenschaftliches
Institut Stuttgart GmbH
Pfaffenwaldring 7
70569 Stuttgart

Bankverbindung
Berliner Volksbank
BLZ 100 900 00
Konto-Nr. 2080258260

Drei für den Bodensee: Die gemeinsame Exkursion 2009 der BVen Freiburg, Oberrhein und Württemberg

Gleich aus mehreren Gründen war die Bodensee-Exkursion am 10. und 11. Juli 2009 eine ganz besondere Veranstaltung: Sie wurde erstmals überhaupt von allen drei Bezirksvereinigungen im Land Baden-Württemberg – Freiburg, Oberrhein und Württemberg – gemeinsam organisiert und umfasste „Programmpunkte" aus allen drei Regionen. Und die Strecke sollte weitgehend auf der Schiene zurückgelegt werden: ab Karlsruhe mit einer Zweisystem-Stadtbahn der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft AVG quer über den Schwarzwald bis Konstanz und tags drauf wieder zurück. Die AVG ist Pionier beim Einsatz von Zweisystem-Stadtbahnen, die sowohl auf innerstädtischen Straßenbahnnetzen als auch auf dem Netz der Deutschen Bahn verkehren können.

Zunächst ging es also darum, die insgesamt 51 Exkursionsteilnehmerinnen und -teilnehmer pünktlich „aufzugleisen", und Günter Koch (Geschäftsführer und Vorsitzender BV Oberrhein) hatte das perfekt organisiert: Um 9:12 Uhr startete ein weiß-roter AVG-Triebwagen mit 20 angereisten Württembergern und 19 Karlsruhern an Bord in Richtung Offenburg, wo 12 Teilnehmer der Freiburger BV zustiegen. Für die anschließende Panoramafahrt über die 149 km lange Badische Schwarzwaldbahn von Offenburg über Singen nach Konstanz (Kursbuchstrecke 720) zeigte sich der üppig verglaste Triebwagen als ideales Verkehrsmittel. Die 1873 eröffnete Schwarzwaldbahn gilt bis heute als Meisterleistung der Ingenieurskunst: Durch zwei Kehrschleifen, 39 Tunnels und ein Viadukt konnte Erbauer Robert Gerwig – ohne Spitzkehren und mit einer Maximalsteigung von nur 20 Promille – die 448 Meter Höhenunterschied zwischen Hornberg und St. Georgen überwinden. Die Schwarzwaldbahn wurde so zum Vor-

Panorama satt: Mit dem AVG-Triebwagen über die Höhen des Schwarzwaldes bis an den Bodensee.

bild für Gebirgsbahnen wie Gotthard-, Albula- und Berninabahn in der Schweiz, aber auch für Strecken in Peru, den USA und Neuseeland.

Am Konstanzer Bahnhof begrüßte uns **Michael Müllner**, der Verkehrs- und Produktmanager der Stadtwerke, anlassgerecht in Marine-Outfit. Er geleitete uns zu dem für unseren Empfang reservierten Autofährschiff „Fontainebleau" und gab – nach einleitenden Worten des bezirksmäßig zuständigen Klaus Füsslin (Geschäftsführer BV Freiburg) – einen knappen, höchst informativen Überblick zu den vielfältigen Aktivitäten der Stadtwerke Konstanz. Zu deren Kerngeschäft

gehören die Energie- und Wasserversorgung, die Personenbeförderung im Stadtbusverkehr sowie die Fährverbindung zwischen Konstanz und Meersburg. Durch den Kauf der Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH (BSB) kamen 2003 der Personenschiffsverkehr auf dem See und die Fährverbindung von Friedrichshafen ins schweizerische Romanshorn dazu. Die im gleichen Jahr gegründete Bädergesellschaft Konstanz übernahm die Verantwortung für Planung, Bau und

Betrieb der Bodensee-Therme Konstanz und für weitere Bäder der Stadt. Darüber hinaus sind die Stadtwerke an der Biogas Konstanz GmbH (25,3%) und dem Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (22,6%) beteiligt.

Die 1998 gegründete Katamaran-Reederei Bodensee gehört ebenfalls anteilig zum Konzern: Die gemeinsame Tochtergesellschaft der Technischen Werke Friedrichshafen und der Stadtwerke Konstanz (je 50%) verbindet mit drei Katamaran-Fährschiffen die beiden größten Bodenseestädte das ganze Jahr über im Stundentakt. Auch unsere Exkusion wollte diesen Weg über den See nehmen. Und so wechselten wir – nach vielen Fragen an Michael Müllner und seinen Technischen Leiter **Hans-Dieter May** sowie einem kurzen Imbiss an Bord der „Fontainebleau" – zum Anleger nebenan und gingen an Bord der Katamaranfähre nach Friedrichshafen.

Das Wetter spielte mit – es wurde eine sonnige Überfahrt bei recht ruhiger See. Einige Mitfahrer nahmen die Gelegenheit wahr, auf steiler Innentreppe die Brücke zu erklimmen und den beiden Schiffsführern – doppelte Besetzung und zwei vollständige Steuerstände sind vorgeschrieben – über die Schulter zu schauen. Entspannt plauderten die Kapitäne über Job und Technik: Zwei Katamarane sind seit Juli 2005 im Linienverkehr zwischen Konstanz und Friedrichshafen unterwegs. Sie wurden ebenso wie ein dritter Kat mit Bistro-Bestuhlung von der Bodanwerft in Kressbronn am Bodensee gebaut. Die 33,64 Meter langen und 7,6 Meter breiten Doppelrumpfschiffe in Aluminium-Leichtbauweise haben beladen nur 1,4 Meter Tiefgang und verfügen über einige für den Bodensee ideale Eigenschaften – unter anderem geringen Wellenschlag, hohe Manövrierfähigkeit und sehr niedrige Lärmemission. Die jeweils zwei Dieselmotoren mit Common-Rail-Einspritzung sind sparsam im Verbrauch, bringen die Schiffe aber spielend auf die für den Bodensee vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 22 Knoten, entsprechend 40 km/h. Weil das Wetter am See oft launisch ist, sorgen Infrarot-Nachtsichtgerät, GPS-Autopilot mit elektronischer Seekarte und Radar für Sicherheit.

Nach 46 Minuten Fahrzeit erreichte der Katamaran pünktlich das württembergische Friedrichshafen, wo wir in wenigen Minuten zu Fuß das Neue Rathaus erreichten. Im bis auf den letzten Platz besetzten Ratssaal – aufgrund unserer

Einladung in der regionalen Presse waren auch zahlreiche Zuhörer aus Friedrichshafen und Umgebung gekommen – startete gegen 15:30 Uhr das von Stuttgart vorbereitete Vortragsprogramm „Mobil am Bodensee".

Nach den einführenden Worten von Albrecht Kuder (Vorsitzender BV Württemberg) beleuchtete **Staatssekretär Rudolf Köberle** mit seinem Thema „Verkehrsinfrastruktur im Dreiländereck: Herausforderung für die Landespolitik" die aktuelle Situation aus Sicht des Innenministeriums Baden-Württemberg. Er betonte unter anderem, die Straße bleibe Verkehrsträger Nummer eins in der Region Bodensee-Oberschwaben, obwohl beispielsweise der Ausbau von B 30 und B 31 zäh voran gehe: Allein am nördlichen

Mobilitäts-Panel (v.l.n.r.): Staatssekretär Köberle neben Albrecht Kuder, Bürgermeister Dr. Köhler, Prof. Eisenkopf.

Bodenseeufer seien 300 bis 400 Millionen Euro nötig, außerdem müssten allein beim sieben Kilometer langen B 31-Teilstück Friedrichshafen–Immenstaad rund 2.500 Einsprüche bearbeitet werden. Die Elektrifizierung der „Südbahn" Ulm–Friedrichshafen komme besser voran: Staatssekretär Köberle ging davon aus, dass die Planung für das 130 Millionen Euro teure Projekt bis 2012 fertig und die Elektrifizierung spätestens 2019 mit „Stuttgart 21" abgeschlossen ist.

Mag. Michael Zangerl (Projektleiter Rhomberg-Bahntechnik, Bregenz) aus dem nahen Österreich stellte das Projekt „Ring-Straßenbahn in Vorarlberg – Traditionelle Lösung für neue Her-

ausforderungen" vor, das die Neu- und Wiedererrichtung mehrerer Tramlinien im nördlichen Vorarlberger Rheintal vorsieht. Das ÖPNV-Konzept umfasst vier zum Ring geschlossene Linien zwischen Bregenz, Dornbirn und Höchst beziehungsweise Lustenau am Altenrhein, die die Ballungsgebiete der Region verbinden und vorzugsweise den Pendlerverkehr von der Straße holen sollen. Querspangen und Erweiterungen zum Beispiel in den Bregenzerwald, zum Schweizer Regionalflughafen Altenrhein und ins deutsche Lindau seien mit der angedachten Streckenführung ebenso möglich wie die Installation einer „Güter-Bim" für die industriellen Standorte der Region, versicherte Michael Zangerl (www.ringstrassenbahn.at).

Erster Bürgermeister **Dr. Stefan Köhler** (Friedrichshafen) verwies in seinem Vortrag „Mobilität und Verkehr am See – in Grenzen?" darauf, dass die Bodenseeregion mit gut 1,6 Mio Einwohnern und Ländergrenzen zu Österreich und der Schweiz zwar gewissermaßen zentral in Mittel-

europa liegt, verkehrstechnisch allerdings denkbar schlechte Verbindungen zu den relevanten politischen und wirtschaftlichen Zentren wie Stuttgart, München, Berlin oder Zürich hat. Zwar prosperiere die Region unter anderem durch die zweitgrößte Messe Baden-Württembergs und den Regionalflughafen. Dennoch gebe es nur zwei Großräume in Deutschland, die durchgängig noch nicht elektrifiziert seien – die Region Bodensee-Oberschwaben und die beiden angrenzenden bayerischen Regionen gehörten leider dazu. Das mache einen effizienten Fernverkehr unmöglich und stehe in krassem Widerspruch zur wirtschaftlichen Bedeutung des Raums. Köhler: „Hier fährt man bis heute auf dem Schienennetz des 19. Jahrhunderts."

In der Diskussion (v.l.n.r.): Albrecht Kuder, Bürgermeister Dr. Köhler, Prof. Eisenkopf und Mag. Zangerl.

In der Region selbst nähmen die Gebietskörperschaften die Dinge möglichst selbst in die Hand – so bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn oder dem Verkehrsverbund BODO. Für ein Projekt wie die Bodensee-S-Bahn, die länderübergreifend getakteten Verkehr mit hohen Verbindungsqualitäten zum Ziel hat, seien aber auf deutscher Seite enorm hohe Investitionen nötig. Deshalb bilde sich derzeit eine Initiative mehrerer Grenzregionen, die als „wachstumsorientierte, grenzüberschreitende Verflechtungräume das sehr binnenländische Konzept der Metropolregionen ergänzen" wollten, um mehr EU-Fördermittel anzumahnen. „Dann könnten wir aus eigener Kraft deutliche Verkehrsstrukturverbesserungen herbeiführen", sagte Dr. Köhler. „Die Hoffnung stirbt zuletzt."

Prof. Dr. Alexander Eisenkopf (Zeppelin University Friedrichshafen) blickte mit dem Referat „Wohin geht die Reise im Dreiländereck? Verkehrliche Szenarien und Prognosen bis 2025" in die Zukunft und bestätigte, dass die Region Bodensee-Oberschwaben trotz zentraler Lage in Europa eine verkehrstechnische Randlage mit schlechter infrastruktureller Anbindung einnimmt. Das könne zum Problem werden: Seit 1990 stieg insbesondere der Güterverkehr in Deutschland dramatisch an, und Vorhersagen bis in die Jahre 2025 und 2050 lassen weiterhin hohe Zuwächse erwarten. Zunehmender Transitgüterverkehr aber müsste die Region noch stärker belasten. Ob der motorisierte Personenverkehr wegen der veränderten Altersstrukturen – weniger Schüler und Berufstätige, mehr Ruheständler – um rund 19% zunehme (Verkehrsprognose 2015 des BMVBS) oder um bis zu 18% zurückgehe (Ratzenberger: ADAC-Studie 2006), sei heute schwer vorhersehbar. Sicher sei aber, dass der Anteil des Freizeitverkehrs stark ansteige – und davon sei die Wirtschafts- und Tourismusregion Bodensee besonders betroffen. „Die derzeitige Infrastrukturausstattung reicht zur Bewältigung der Probleme nicht aus", mahnte Prof. Eisenkopf, „es besteht dringender Handlungsbedarf."

Die kurze, doch lebhafte Diskussion zum Schluss der Veranstaltung zeigte, dass zur derzeitigen und zur mittelfristig vorhersehbaren Verkehrssituation am Bodensee noch reichlich Gesprächsbedarf zwischen Beteiligten und Betroffenen aus Bürgerschaft, Politik, Wissenschaft und Verkehrsunternehmen besteht. Dann brachten reservierte Shuttle-Taxis die Teilnehmer vom Rathaus zu ihren Hotels, später zum gemeinsamen Abendbuffet im Hotel City-Krone und wieder zurück.

Der Samstag: Morgens um Acht holte ein Bus die Teilnehmer und ihr Gepäck ab und steuerte

(nach Überfahrt mit der Autofähre Friedrichshafen – Romanshorn) den Hauptsitz Bussnang des schweizerischen Schienenfahrzeugherstellers Stadler an. Dort verschaffte uns Stadler-Ingenieur **Anton Zimmermann** zunächst einen Überblick über das Unternehmen und seine Produkte.

Die Stadler Rail Group mit aktuell rund 2.400 Mitarbeitern an den drei Schweizer Standorten, bei Stadler Pankow sowie in Ungarn, Polen und Algerien wird seit 1989 von Mehrheitsaktionär Peter Spuhler geführt. Das Unternehmen mit Produktschwerpunkt in den Segmenten Regional- und Vorortbahn, S-Bahn, Tram und Zahnradbahn behauptet sich laut Zimmermann sehr gut im Markt. So sind die Variobahn-Trams (München, Bochum, Graz) und Tango Stadtbahnen derzeit gut nachgefragt. Zu den über Europa hinaus erfolgreichen Vollbahn-Modellen des Sortiments gehören der Regional-Triebzug FLIRT, der Niederflur-Gelektriebwagen GTW und der Regio-Shuttle RS I. Neu im Programm ist der Doppelstock-Triebzug DOSTO, von dem die SBB im vergangenen Jahr 50 sechsteilige Garnituren bestellte.

Schweißarbeiten an einem FLIRT-Aufbau.

Anton Zimmermann (Mitte) führt durch das Werk.

Die anschließende Führung durch das Werk zeigte eine weitere Besonderheit des Standortes: Die Fahrzeuge werden „von unten nach

oben" gefertigt, denn die Gebäude sind an den Hang gebaut. So entstehen zu ebener Erde die Rohbauten, auf den höheren Etagen des Montagekomplexes wird ausgebaut und ganz oben rollen fertige Züge aus der Halle auf die Werksgleise. Die beiden oberen Etagen sind über einen Aufzugschacht, in dem die Fahrzeug nach oben gehievt werden, miteinander verbunden. Insgesamt also verschafften uns Anton Zimmermanns fachkundige Erläuterungen eindrucksvolle Einblicke in die Produktion.

Stadler: Fahrzeug-Aufzug.

Per Bus zurück in Konstanz, blieben bei herrlichem Promenier-Wetter fast zwei Stunden Zeit zur freien Verfügung, bevor der AVG-Triebwagen pünktlich um 16 Uhr zur Rückfahrt startete.

Zunächst nahmen wir wieder die Route der Schwarzwaldbahn, schwenkten dann aber in Hattingen auf die Strecke der Gäubahn Singen-Stuttgart am östlichen Rand des Schwarzwaldes ein. Die Teilnehmer aus Freiburg fuhren bis Tuttlingen mit, die meisten Stuttgarter Teilnehmer stiegen in Horb auf den Regionalexpress um, bevor der Triebwagen kurz darauf in Eutingen auf die Murgtalbahn abzweigte und über seine „Stammstrecke" kurz vor 21 Uhr Karlsruhe erreichte.

Unter dem Strich können wir also ein rundum positives Resumée ziehen: Die erste Gemeinschafts-Exkursion der drei Bezirksvereinigungen in Baden-Württemberg brachte dicht gepackt jede Menge neue Eindrücke und Informationen und ließ doch noch reichlich (Fahrt-)Zeit zum Plaudern und besseren Kennenlernen der Mitglieder aus den anderen Regionen.

Text: Eberhard Buhl – Fotos: Eberhard Buhl, Günter Koch, Marc Weber-Lenkel, Christine Ziegler