

Großzügig und einladend wirken die Fahrzeuge der Bodensee-Oberschwaben-Bahn, die – wie der stilisierte Ziegenkopf an der Stirnseite andeutet – auch Geißbock-Bahn genannt wird.



Horst Heyd Wandern mit der Bodensee-Oberschwaben-Bahn

Am 15. Oktober 1991 wurde mit einem Kapital von 2,5 Mio. DM die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) gegründet, eine Bahngesellschaft ohne eigenes Personal und ohne eigene Strecke. Sie bezeichnet sich auch als «Geißbock-Bahn» unter Bezug auf das bekannte Lied über *Die Schwäb'sche Eisabahn – Schduegrt, Ulm ond Biberach, Meckabeura, Durllesbach*, in dem unter betrübliehen Umständen ein Geißbock sein Leben lassen muß. Die Leitfarbe dieser Bahn ist das Blau des Bodensees mit dem Signet eines stilisierten Geißbockkopfes.

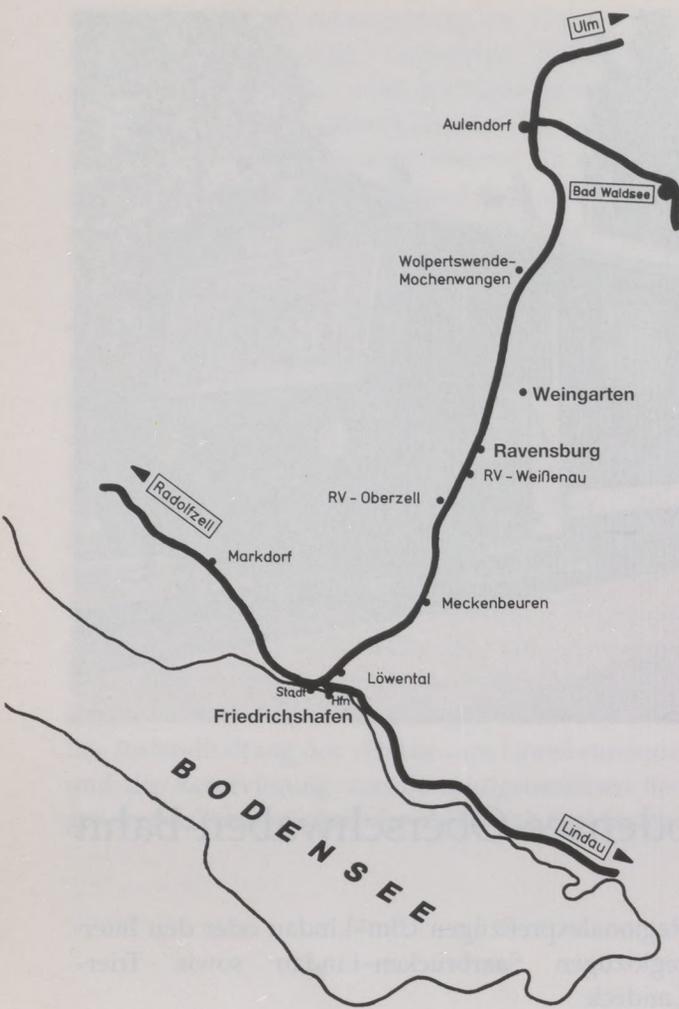
Träger der Gesellschaft sind die Städte Ravensburg und Friedrichshafen, der Landkreis Ravensburg und der Bodenseekreis sowie die Gemeinde Meckenbeuren. Die Betriebsleitung liegt bei der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL), das Fahrpersonal wird vom Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) gestellt, und die Verwaltung erfolgt durch die Technischen Werke Friedrichshafen GmbH (TWF). Die Strecke der «Geißbock-Bahn» ist die Bahnlinie der Deutschen Bahn AG (DB) zwischen Friedrichshafen und Ravensburg, ein Teil der sogenannten «Südbahn» Ulm–Friedrichshafen. Nicht allein Trägerschaft und Betriebsführung dieser Gesellschaft sind einzigartig, sondern auch die Tatsache, daß sie eine Bahnlinie belebt, die zu den Hauptbahnen in Baden-Württemberg zählt. So teilt sich der Geißbock seine Strecke u. a. mit den

Regionalexpreßzügen Ulm–Lindau oder den Interregiozügen Saarbrücken–Lindau sowie Trier–Landeck.

Seit fast 150 Jahren verbindet die Schiene die Städte Ravensburg und Friedrichshafen

Daß die Südbahn etwas Besonderes darstellt, ist aber nicht neu. Dies hat bereits mit dem Bau der Bahn begonnen. Das *Gesetz betreffend den Bau von Eisenbahnen* vom 18. April 1843 sah vor, daß im Königreich Württemberg auf Staatskosten Eisenbahnen zu bauen waren. Sie sollten den Mittelpunkt Stuttgart mit den Städten Ulm, Friedrichshafen, Heilbronn sowie mit der westlichen und der östlichen Landesgrenze verbinden. Dies wurde auch zügig umgesetzt. Am 22. Oktober 1845 fuhr der erste Zug in Württemberg von Cannstatt nach Untertürkheim, und am 8. November 1847 der erste Zug von Ravensburg nach Friedrichshafen, allerdings mit dem Schönheitsfehler, daß diese Strecke damals noch eine «Insel» war: Die Strecke Stuttgart–Ulm reichte damals nur bis Süßen am Fuß der Schwäbischen Alb. Erst 1850 bestand zwischen Stuttgart und Friedrichshafen ein durchgehender Schienenstrang.

Bautechnisch war es nicht schwierig, zwischen Ravensburg und Friedrichshafen durch die ebene Schussensenke eine Bahnstrecke zu verlegen, doch



Bis jetzt ist die Geißbock-Bahn nur zwischen Friedrichshafen und Ravensburg aktiv, doch weiterhin sind Aulendorf, Bad Waldsee und Markdorf als Ziele anvisiert.

logistisch ein ungeheurer Kraftakt: Das gesamte Bahnmateriale, auch Schienen, Wagen und Lokomotiven, mußte per Fuhrwerk angeliefert werden. Der Grund für diesen «Wettlauf zum Bodensee» war der Handel mit der Schweiz. Wegen seiner Bedeutung für die wirtschaftliche und politische Entwicklung der Region soll er kurz näher betrachtet werden. Durch viele Jahrhunderte, bis in die Eisenbahnzeit hinein, war das Schiff das schnellste und leistungsfähigste Verkehrsmittel. So ist es nicht verwunderlich, daß viele Handelswaren vom Bodensee geradezu angezogen worden sind, vor allem Getreide, aber auch Wein, Salz und Textilien. Nicht nur die alten Städte am See, wie z. B. Bregenz, Lindau, Überlingen und Konstanz, haben davon profitiert, sondern auch die Zentren im Hinterland wie Feldkirch, St. Gallen, Isny oder Ravensburg. Ein weniger bedeutendes Städtchen war Buchhorn, das man auf der heutigen Landkarte vergebens sucht. Es war ehemals eine Reichsstadt am nördlichen Bodenseeufer, von der man gespottet hat, sie sei die ärmste im Reich.

Im Zusammenhang mit den napoleonischen Veränderungen der Territorien wurde Oberschwaben württembergisch, auch die ehemalige Reichsstadt Ravensburg, und, auf Umwegen, Buchhorn. Es wurde mit dem benachbarten ehemaligen Kloster Hofen zur neuen Stadt Friedrichshafen vereinigt. Bei ihrer Gründung 1811 hatte sie gerade 750 Einwohner. Durch eine kluge Wirtschaftspolitik erlebte diese neue württembergische Hafenstadt am Bodensee einen enormen Aufschwung. Ein wichtiger Markstein hierbei ist das Jahr 1824. Damals lief in Friedrichshafen das erste funktionsfähige Dampfschiff auf dem Bodensee vom Stapel, die «Wilhelm», die am 1. Dezember 1824 den regelmäßigen Kursverkehr nach Rorschach aufgenommen hat. Diese Pioniertat erbrachte für Württemberg einen beträchtlichen Anteil am Schweiz-Verkehr. Dieser bedeutende Wirtschaftsfaktor erfuhr einen weiteren Aufschwung mit der Ankunft des ersten Zugs in Friedrichshafen am 8. November 1847, zumal bald darauf auf Schweizer Seite Rorschach und Romanshorn vom Schienenstrang erreicht wurden. Lindau, das erst sechs Jahre später einen Bahnanschluß erhielt, war überrundet. 1869 wurde die Rolle Württembergs als Wegbereiter moderner Verkehrstechnik erneut unterstrichen: Das von Escher Wyss erbaute «Dampftrajekt I» nahm den Eisenbahn-Fährdienst Friedrichshafen–Romanshorn auf. Damit erübrigte sich das aufwendige Umladen bzw. Umsteigen zwischen Bahn und Schiff. Die Bahnlinie zwischen Ravensburg und Friedrichshafen war somit die Grundlage für die Entwicklung dieser beiden Städte im Industriezeitalter.

*Antwort auf den Rückzug der Bundesbahn:
Die «Geißbock-Bahn» der Kreise und Kommunen*

Im Jahr 1988 hat die Deutsche Bundesbahn damit begonnen, die Schienenhaltepunkte zwischen Ravensburg und Friedrichshafen zu reduzieren und den Nahverkehr auf die Straße zu verlegen. Die Entwicklung der Fahrzeiten ist interessant: Im Jahr 1847 legte der Zug die 19 Kilometer zwischen Ravensburg und Friedrichshafen in 30 Minuten zurück, in der Gegenrichtung – bergauf – in 35 Minuten. In der Zeit nach 1988 benötigte der Omnibus fahrplanmäßig bis zu 45 Minuten, der PKW 25 bis 35 Minuten – sofern sie nicht im Stau steckten. Diese anachronistische Situation wollte der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben nicht auf sich beruhen lassen, und seine Initiative führte zur Entstehung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn, die heute unter Bedienung aller Haltepunkte eine Fahrzeit von 19 Minuten aufweist.

Bis der erste Zug am 1. Juli 1993 fahren konnte, war jedoch eine wahre Herkulesarbeit zu bewältigen. So mußten z. B. die heruntergekommenen Haltepunkte neu und attraktiv gestaltet werden. Ein Tarifsystem war zu entwickeln, das einen einfachen Fahrkartenverkauf per Automat ermöglicht und das im Einklang mit den Tarifen der DB steht. Es galt auch, die Fahrplanlücken der Bundesbahn so zu nützen, daß ein Taktfahrplan möglich ist. Die Betriebskonzeption mußte so beschaffen sein, daß die vorgeschriebenen Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen in den Betriebsablauf passen, und bei allen diesen Vorgaben durfte und darf das zu erwartende Defizit nicht eine bestimmte Marge überschreiten.

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) hat tatsächlich alles unter einen Hut bekommen. Sie versteht sich dabei nicht als Unternehmen, das den Transport von Menschen abwickelt. Sie sieht vielmehr den Weg zur Schule bzw. zur Arbeit und wieder nach Hause als Bestandteil im Leben der Benutzer der Bahn. Sie soll daher *kulturelles Produkt in der Region, aus der Region und für die Region* sein: Die BOB beschäftigt sich mit regelmäßig wechselnden Themen aus der Region, um so Kommunikationsanlässe für ihre Kundschaft zu schaffen. Dies erfolgt durch entsprechende Plakate an festen Flächen in den Fahrzeugen und durch die Kundenzeitschrift *Geißpeter*. So kühn dieser Ansatz erscheinen mag, so erfolgreich ist er: Dies zeigt sich nicht nur an der zunehmenden Zahl der Umsteiger auf die BOB, sondern auch am Zustand der Haltepunkte und der Fahrzeuge, die stets einen gepflegten und sauberen Eindruck vermitteln. Immerhin mußten rund 5 Mio. Mark in die Reaktivierung der stillgelegten Haltepunkte und 5,33 Mio. Mark für die zu Beginn angeschafften zwei Triebwagen investiert werden.

So ist die öffentliche Akzeptanz gelungen, und auch die technische Betriebsabwicklung hat sich bewährt. Es kommen vierachsige Dieseltriebwagen der Bauart NE 81 der Firma ABB Henschel zum Einsatz; das sind helle, geräumige und komfortable Fahrzeuge, die dem Fahrgast am Wagenführer vorbei den Blick auf die Strecke ermöglichen. Sie haben eine Leistung von 2 x 250 kW und werden auf allen vier Achsen angetrieben, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Diese Triebwagen sind baugleich mit entsprechenden Fahrzeugen der Hohenzollerischen Landesbahn, in deren Werkstätten in Gammertingen alle gewartet werden.

Wegen des regen Zuspruchs mußte zu den ursprünglich zwei 1994 ein dritter Triebwagen beschafft werden. Der aktuelle Kostendeckungsgrad beträgt 73%; ein Wert, der – bezogen auf den Schienenverkehr im ländlichen Raum – sehr befriedigend



Satellitenbild der Schussensenke. Im Nordosten liegt der markante Riegel des Altdorfer Waldes, an den nach Süden das Siedlungsband Baienfurt–Weingarten–Ravensburg anschließt. Nach Südosten führt das Straßenband der B 465 nach Tettnang, nach Südwesten die B 30 durch Meckenbeuren und zwischen Flugplatz Löwental und Seewald hindurch nach Friedrichshafen.

ist. Neue Tarifregelungen ermöglichen es, gegen Entwerfen eines zusätzlichen Feldes auf der Mehrfahrkarte ein Fahrrad mitzunehmen; in Zusammenarbeit mit den Bodensee-Schiffsbetrieben wird gegen Vorlage des Bodensee-Passes auf den Regelfahrpreis der BOB eine Ermäßigung von 50% gewährt.

Von Montag bis Freitag bietet die Bodensee-Oberschwaben-Bahn einen sehr dichten Fahrplan zwischen Ravensburg und Friedrichshafen Stadtbahnhof, bei dem alle Haltepunkte dazwischen bedient werden. Der Samstagsfahrplan ist auf den Schülerverkehr ausgerichtet und endet am frühen Nachmittag; sonntags findet kein Betrieb der BOB statt. Dabei darf aber nicht vergessen werden, daß die Deutsche Bahn AG auch samstags und an Sonn- und Feiertagen einen relativ dichten Fahrplan zwischen Ravensburg und Friedrichshafen aufweist –

allerdings ohne Unterwegshalt. Hinzu kommen Sonderfahrten der Bodensee-Oberschwaben-Bahn bei besonderen Anlässen, z. B. beim Ravensburger Rutenfest und beim Friedrichshafener Seehasenfest. Inzwischen ist auch der Ausbau der Haltepunkte Flughafen Friedrichshafen und Meckenbeuren in Angriff genommen worden. Darüber hinaus hat sich die Bodensee-Oberschwaben-Bahn neue Ziele gesetzt: Mit dem Fahrplanwechsel im Mai 1997 sollen an Werktagen fünfzehn Zugpaare der «Geißbock-Bahn» zwischen Aulendorf und Friedrichshafen pendeln. Dabei sollen die Stationen Mochenwangen und Niederbiegen sowie ein neuer Haltepunkt Weingarten West bedient werden. Darüber hinaus werden Überlegungen angestellt, Bad Waldsee, den Hafenbahnhof in Friedrichshafen und Markdorf anzuschließen. Gleichzeitig ist geplant, den integrierten Taktfahrplan einzuführen. Ein Unsicherheitsfaktor ist allerdings die Entwicklung der Trassenbenützungsgebühren der Deutschen Bahn AG.

*Das Schussental zwischen Allgäu und Bodensee –
Historischer Stadtrundgang durch Ravensburg*

Die Landschaft im Gebiet der «Geißbock-Bahn» ist ein Produkt der Eiszeiten, vor allem der letzten, der Würmeiszeit: Der Gletscher, der im Zuge des Rheintals aus den Alpen herabgeflossen war, gliederte sich am Rande des Gebirges fächerförmig in mehrere Äste auf. Diese räumten u. a. Richtung Nordwesten das Becken des eigentlichen Bodensees

und nach Norden die Schussensenke aus. Weil die Vegetationsdecke in der Nacheiszeit noch wenig entwickelt war, führten die Zuläufe sehr viel Geschiebe in die vom Gletscher ausgeschürfte Schussensenke. Sie wurde infolgedessen aufgeschottert zu der Fläche, die sich heute zwischen Ravensburg und Bodensee erstreckt. Es war also ein Gletscher, der die Schussensenke angelegt hat, und nicht das bescheidene Flößchen Schussen.

Verkehrswege, Siedlungen und landwirtschaftliche Intensivkulturen prägen heute das Schussental, so daß sich keine Möglichkeit bietet, der Schussen entlang zu wandern. Deshalb soll sich der Wandervorschlag mit den beiden Ausgangspunkten der «Geißbock-Bahn», mit Ravensburg und Friedrichshafen, beschäftigen.

Die Stadt Ravensburg hat einen historischen Stadtrundgang angelegt, der 37 Stationen aufweist und in etwa zwei Stunden zu bewältigen ist. Die markanten Punkte tragen einheitlich gestaltete graue Tafeln, die numeriert sind und knapp formulierte Hinweise auf die geschichtliche Bedeutung enthalten. Es gibt hierzu auch eine gleichnamige Broschüre, die für eine Schutzgebühr von einer Mark vom Verkehrsamt der Stadt Ravensburg, Kirchstraße 16, Weingartener Hof, 88212 Ravensburg, zu erhalten ist.

So groß das moderne Ravensburg ist, so wenig kann man die historische Altstadt verfehlen: Wenn man den Bahnhof verläßt, hat man auch schon die türmreiche Altstadt vor sich. Besonders markant



Haltepunkt Weißenau, sachgerecht und freundlich präsentieren sich die Einrichtungen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn, abgekürzt BOB.

«Mehlsack» wird der Bergfried der Veitsburg genannt. Von dort oben hat man einen herrlichen Ausblick auf die Ravensburger Altstadt und das mittlere Schussental.



ist im Osten oberhalb der Stadt die Veitsburg und darunter der Mehlsack, die höchste Stelle der historischen Stadtbefestigung, ein Turm, der wegen seines weißen Anstrichs diesen Namen hat. Der Mehlsack und der Blaserturm, er erhebt sich am Marienplatz im Stadtzentrum, können bestiegen werden, allerdings nur von März bis Oktober. Der Ravensburger Mehlsack ist an jedem dritten Sonntag eines Monats, der Blaserturm an jedem ersten Sonntag eines Monats jeweils von 10 bis 12 Uhr geöffnet. Einen sehr schönen Blick über Ravensburg und das Schussental bietet die Veitsburg, die bis ins 16. Jahrhundert Ravensburg hieß. Ihr Gelände ist jederzeit zugänglich.

So schön und interessant das historische Ravensburg ist, so bekommt es zusätzliche Attraktivität durch seine Ladengeschäfte. Neben den üblichen Geschäften, die in einer Stadt dieser Größe zu erwarten sind, gibt es eine Fülle von liebevoll eingerichteten, zum Teil einzigartigen, bisweilen auch skurrilen Läden und Lädchen. Ebenso vielfältig und verlockend ist die Auswahl von Gaststätten.

Friedrichshafen mit Uferpromenade und dem nahen Eriskircher Ried

Friedrichshafen wurde im Zweiten Weltkrieg weitgehend zerstört, so daß kaum historische Bausubstanz erhalten ist. Trotzdem ist ein Besuch lohnend, auch wenn er sich fast nur auf die Uferpromenade beschränkt.

Die Anlage der Stadt ist symmetrisch: Zentrale West-Ost-Achse zwischen Stadtbahnhof und See ist die Friedrichstraße, die im Westen von der Olgastraße, im Osten von der Karlstraße flankiert wird. Diese Nebenstraßen erschließen Landvorsprünge, die in den Bodensee ragen, Hörner, wie man sie dort nennt. Auf dem westlichen Horn lag das Kloster Hofen, aus dem Schloß und Schloßkirche wurden. Auf dem östlichen Horn liegt am Standort des ehemaligen Buchhorn die heutige Altstadt mit der Nikolaus-Kirche. Nach Osten folgt der Bundesbahnhof mit dem markanten Gebäude des Hafenbahnhofs.

Das Schloß diente nach etlichen Umbauten seit 1824 als Sommerresidenz der württembergischen Könige. Die dazugehörige Schloßkirche mit ihren weithin sichtbaren Doppeltürmen ist dem Barock zuzuordnen und seit 1811 evangelische Pfarrkirche. Während das Schloß nicht besichtigt werden kann – es ist Privateigentum des Hauses Württemberg –, kann die Kirche von Mitte April bis Ende Oktober von 9 bis 18 Uhr, außer während der Gottesdienste, besichtigt werden.

Ein besonderer «Leckerbissen» ist das Schulmuseum in der Friedrichstraße 14, Ecke Olgastraße. Liebevoll und sachkundig eingerichtet, zeigt es die Entwicklung des Schulwesens bis in die Nachkriegszeit. Öffnungszeiten sommers (16. 3.–15. 11.) täglich 10–17 Uhr, winters (16. 11.–15. 3.) Dienstag bis Sonntag 14–17 Uhr, Tel. (075 41) 3 26 22.

Das Zeppelin-Museum, 1868 als «Bodensee-Mu-



Blick vom Eriskircher Ried auf die Altstadt von Friedrichshafen mit der Nikolauskirche, am rechten Bildrand der Trajekt-Anleger. Die Aufnahme entstand wohl Anfang der 30er Jahre.

seum» gegründet, hat ein weitgespanntes Programm unter dem Thema *Technik trifft Kunst*. Sein Schwerpunkt ist das Werk von Ferdinand Graf Zeppelin. Noch befindet es sich beim Rathaus in der Mitte der Altstadt, doch steht der Umzug in den Hafengebäude bevor, wo es am 2. Juli 1996 neu eröffnet werden soll. Tel. (07541) 203441. Die Bahneinrichtungen des Hafengebäudes in Friedrichshafen wurden nach der Aufgabe des Trajektverkehrs 1976 stark zurückgebaut. Ins Auge fallen nur noch das markante Bahnhofsgebäude, die Rampe der Autoverladung, über die früher die Eisenbahnwagen rollten, und die Aufbauten des ehemaligen Trajektschiffes «Schussen», die jetzt als Vereinsheim am östlichen Bereich des Bundesbahnhafens stehen.

Die Uferpromenade bietet auch im Winter reizvolle Ausblicke auf den See, wenn man Glück hat sogar mit seltenen Wasservögeln. Einkehrmöglichkeiten sind auch außerhalb der Touristensaison reichlich vorhanden.

Vom östlichen Stadtrand, jenseits der Mündung der Rotach, bis zur fünf Kilometer entfernten Schussenmündung erstreckt sich das Naturschutzgebiet

«Eriskircher Ried». Naturliebhaber kommen hier während des ganzen Jahres auf ihre Kosten. Die Wege sind gut gekennzeichnet, und im ehemaligen Bahnhof Eriskirch befindet sich ein neu eingerichtetes Naturschutzzentrum, das vielfältige Informationen über das Ried und den Bodensee bietet. Es ist per Bahn gut zu erreichen; der Rückweg durch das Naturschutzgebiet erfordert etwa eine Stunde. Die Öffnungszeiten des Naturschutzzentrums sind Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Sonntag 14–17 Uhr, Freitag 9–12 Uhr. Die «Höhepunkte» im Eriskircher Ried sind die Irisblüte Ende Mai/Anfang Juni und die überwinterten Wasservögel. Fernglas nicht vergessen!

LITERATUR:

- Fritz, K.F.: Abenteuer Dampfschiffahrt auf dem Bodensee. Meersburg 1989.
 Maurer, H. (Hrsg.): Der Bodensee, Landschaft, Geschichte, Kultur. Sigmaringen 1982.
 Mühl, A., Seidel, K.: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. 2. Auflage. Stuttgart 1980.