

Hrsg. von Jürgen Schedler und Manfred Steinmetz

Neue Züge auf alten Gleisen

Wandern mit reaktivierten Bahnen

verlag regionalkultur

Impressum

Umschlagbilder

Titelmotiv: Aussichtsturm auf dem Juxkopf in den Löwensteiner Bergen (Foto: M. St.) – Kleine Bilder: li. o.: Ermstalbahn (Foto: J. Sch.), re. o.: Schönbuchbahn (Foto: J. Sch.), li. u.: Schwäbische Waldbahn (Foto: M. St.), re. u.: Seehas (Foto: Frank von Meißner)

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <<http://dnb.ddb.de>> abrufbar.

Herausgeber:	Jürgen Schedler und Manfred Steinmetz
Autoren:	Nikolaus Back, Hans-Martin Flinspach, Horst Heyd, Bernd Klagholz, Ulrike Möck (Kobl), Matthias Lieb, Ulrich Maier, Frank von Meißner, Guido Motika †, Rainer Ressel, Jürgen Schedler, Karl Stäbler, Ernst Stegmaier, Bärbel Steinmetz, Manfred Steinmetz, Claus-Jürgen Vowinkel
Herstellung:	verlag regionalkultur (vr)
Satz:	Harald Funke, vr
Umschlaggestaltung:	Jochen Baumgärtner, vr
Endkorrektur:	Katja Leschhorn, vr
Kartenherstellung:	Harald Funke und Manuel Brödner, vr

ISBN: 978-3-89735-579-8

Alle Rechte vorbehalten.

© 2012 **verlag regionalkultur**

Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel

Korrespondenzadresse:

Bahnhofstraße 2 • 76698 Ubstadt-Weiher
Telefon (07251) 36703-0 • Fax 36703-29
E-mail: kontakt@verlag-regionalkultur.de
Internet: www.verlag-regionalkultur.de

Inhaltsverzeichnis

Grußwort F.-E. Griesinger	5
Grußwort H. von Ortloff	6
Vorwort der Herausgeber J. Schedler / M. Steinmetz	7
Abkürzungen	9
1 Wandern mit der Bodensee-Oberschwaben-Bahn	11
2 Wandern mit dem „Seehas“ der Bodensee-Hegau-Bahn	21
3 Wandern mit dem Ringzug nach Schwenningen und Trossingen	31
4 Wandern mit dem „Rad-Wander-Shuttle“ zwischen Balingen und Schömberg	41
5 Wandern mit der Schwäbischen Alb-Bahn – im „Ulmer Spatz“ auf die Münsinger Alb	51
6 Wandern mit der Ermstalbahn	67
7 Wandern mit der S 1 und der Teckbahn	76
8 Wandern mit der „neuen“ Filderbahn von Bernhausen ins Siebenmühlental	86
9 Wandern mit der Schönbuchbahn	95
10 Wandern mit der Ammertalbahn	105
11 Wandern mit der Gäubahn zwischen Horb und Freudenstadt	115
12 Wandern mit der Nagoldtalbahn – Bildungsreise auf der Kulturbahn zwischen Pforzheim und Tübingen	127
13 Wandern mit der Enzbahn zwischen Bad Wildbad und Pforzheim	137
14 Wandern mit dem Klosterstadt-Express rund um Maulbronn	148
15 Wandern mit der Stadtbahnlinie S 9 im westlichen Stromberg	158
16 Wandern mit der Kraichgaubahn vom Turmberg zur Ravensburg	167
17 Wandern mit der Kraichgaubahn von Eppingen nach Heilbronn a. N.	175
18 Wandern mit der Hohenlohebahn von Heilbronn nach Öhringen	184
19 Wandern mit der Wieslaufalbahn	193
20 Wandern mit der Schwäbischen Waldbahn	203



Heimat im Aufwind . . . Kommen Sie mit?



Denkmalpflege

Naturschutz

Landeskunde

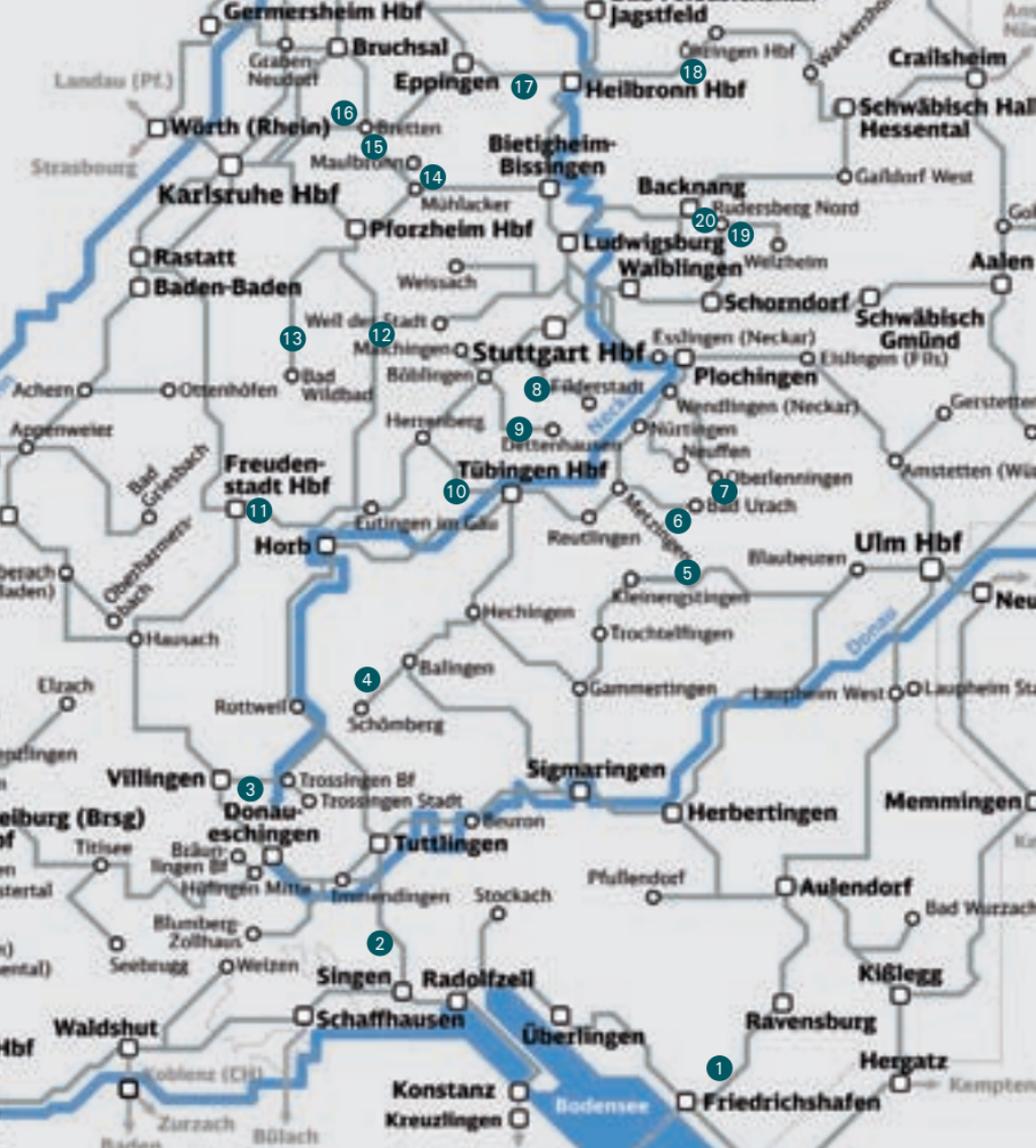
Kultur- und Studienreisen

Engagement vor Ort

www.schwaebischer-heimatbund.de Telefon 0711.23 94 20

SHB

SCHWÄBISCHER HEIMATBUND



Die 20 Wanderrouten dieses Buches (Kartengrundlage: DB Regio)

Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahn-Gesetz
AVG	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BOB	Bodensee-Oberschwaben-Bahn
DB	Deutsche Bundesbahn
DB AG	Deutsche Bahn AG
EFA	Elektronische Fahrplan-Auskunft
ENAG	Erms-Neckar-Bahn AG
EVG	Ermstal-Verkehrs-Gesellschaft
HzL	Hohenzollerische Landesbahn
J. Sch.	Jürgen Schedler
KBS	Kursbuchstrecke
KONUS	KONUS-Gästekarte: Kostenlose Nutzung des öffentlichen Nahverkehrsservices
M. St.	Manfred Steinmetz
NABU	Naturschutzbund Deutschland
NALDO	Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau
NSG	Naturschutzgebiet
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg

ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
RAB	DB ZugBusRegionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
RE	Regional-Express
SAB	Schwäbische Alb-Bahn e.V.
SAV	Schwäbischer Albverein
SBB	Schweizerische Bundesbahn
SHB	Schwäbischer Heimatbund
SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG
SWEG	Südwestdeutsche Verkehrs-AG
SWR	Südwestrundfunk
TE	Trossinger Eisenbahn
TrÜP	Truppenübungsplatz
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VHB	Verkehrsverbund Hegau-Bodensee
VVS	Verkehrsverbund Stuttgart
WEG	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH
ZAB	Zollern-Alb-Bahn
ZÖA	Zweckverband ÖPNV im Ammertal
ZVS	Zweckverband Schönbuchbahn
ZVVW	Zweckverband Verkehrsverbund Wieslaufalbahn



Stellvertretend für alle reaktivierten Bahnen: Wiedereröffnung der Strecke Schorn-
dorf – Welzheim am 8. Mai 2010 durch die Schwäbische Waldbahn (M. St.)

1 Wandern mit der Bodensee-Oberschwaben-Bahn

HORST HEYD

Originalbeitrag Schwäbische Heimat 1996/2, 153–158

KBS 751

Am 15. Oktober 1991 wurde die Bodensee-Oberschwaben-Bahn gegründet. Sie nennt sich auch „Geißbock-Bahn“ unter Bezug auf das bekannte Lied über „Die Schwäb'sche Eisabahn – Schdwegert, Ulm ond Biberach, Meckabeura, Durlesbach“, in dem unter betrüblichen Umständen ein Geißbock sein Leben lassen muss. Die Leitfarbe dieser Bahn ist das Blau des Bodensees mit dem Signet eines stilisierten Ziegenbockkopfes.

Träger der Gesellschaft sind u.a. die Städte Friedrichshafen und Ravensburg sowie die übrigen Anliegergemeinden und die beiden Landkreise Ravensburg und Bodenseekreis.

Betrieben wird die Bahn auf einem Teil der sog. „Südbahn“ der Deutschen Bahn AG Ulm–Friedrichshafen. Am 1. Juli 1993 erfolgte die Betriebsaufnahme auf der Strecke Friedrichshafen–Meckenbeuren–Ravensburg, am 1. Juli 1997 wurde der Betrieb verlängert über Weingarten nach Aulendorf, und gleichzeitig wurde die Bedienung des Haltepunkts Flughafen Friedrichshafen eingeführt. Der Geißbock belebt somit nicht etwa eine stilllegungsbedrohte Bahnlinie, sondern eine der Hauptstrecken in Baden-Württemberg.

Dass die Südbahn etwas Besonderes darstellt, ist 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 der erste Zug von Ravensburg nach Friedrichshafen, allerdings mit dem Schönheitsfehler, dass diese Strecke damals nur eine Insel war: Die Strecke Stuttgart–Ulm reichte gerade bis Süßen am Fuß der Schwäbischen Alb, und erst 1850 bestand zwischen Stuttgart und Friedrichshafen ein durchgehender Schienenstrang.

„Geißbock-Bahn“ abfahrbereit nach Aulendorf (Edmund Möhrle/BOB)



Bautechnisch war es nicht besonders schwierig, durch das relativ ebene Oberschwaben eine Bahnstrecke zu verlegen, doch logistisch ein ungeheurer Kraftakt: Das gesamte Bahnmaterial, 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 wurden, v.a. 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 hatte, sie sei die ärmste im Reich.

Im Zusammenhang mit den Veränderungen der Territorien durch Napoleon wurde Oberschwaben württembergisch, auch die ehemalige Reichsstadt Ravensburg, und, auf Umwegen, Buchhorn. Es wurde mit dem benachbarten ehemaligen Kloster Hofen 1811 zur neuen Stadt Friedrichshafen vereinigt, die damals, vor genau 200 Jahren, gerade 750 Einwohner hatte. Durch eine kluge Wirtschaftspolitik erlebte diese neue württembergische Hafenstadt am Bodensee einen enormen Aufschwung. Ein wichtiger Markstein ist hierbei 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 aufnahm. Diese Pioniertat erbrachte für Württemberg einen beträchtlichen Anteil am Schweiz-Verkehr. Dieser bedeutende Wirtschaftsfaktor erfuhr einen weiteren Aufschwung mit



Lust auf unsere eigene Bahn.

www.bob-fn.de



Bequem, schnell, pünktlich: einfach Entspannung pur. Und nebenher noch eine flotte Nahverkehrs-Verbindung zwischen Friedrichshafen, Meckenbeuren, Ravensburg, Weingarten und Aulendorf.



Telefon 07541 505-0
info@bob-fn.de
www.bob-fn.de

der Ankunft des ersten Zugs in Friedrichshafen am 8. November 1847, zumal bald darauf auf Schweizer Seite Rorschach und Romanshorn vom Schienenstrang erreicht wurden. Das bayerische 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 aufwändige Umladen in den Häfen. Die Bahnlinie zwischen Ravensburg und Friedrichshafen war somit eine wichtige Grundlage für die Entwicklung dieser Städte im Industriezeitalter.

Im Jahr 1988 begann die Deutsche Bundesbahn damit, die Schienenthaltepunkte 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 km 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 unter Bedienung aller Haltepunkte trotzdem schneller als der PKW ist.

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 ermöglichte und das im Einklang mit den Tarifen der DB stand. Es galt auch, die Fahrplanlücken der Bundesbahn so zu nutzen, dass ein Taktfahrplan möglich war. Die Betriebskonzeption musste so beschaffen sein, dass die vorgeschriebenen Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen in den Betriebsablauf passten, und bei allen diesen Vorgaben durfte das zu erwartende Defizit eine gewisse Marge nicht überschreiten.

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) hat tatsächlich alles unter einen Hut bekommen. Sie versteht sich dabei nicht als Unternehmen, das