

Bester Blick auf Graubündens Gebirge

REISE-TIPP: Die Albula-Linie der Rhätischen Bahn gehört zum Unesco-Welterbe – Nach Chur fahren direkte ICE von Mannheim

VON ECKHARD BUDDRUSS

LUDWIGSHAFEN/CHUR. Weltweit gibt es nur drei Eisenbahnstrecken, die zum Unesco Welterbe gehören. Am schnellsten aus der Pfalz zu erreichen ist davon die Rhätische Bahn im Schweizer Kanton Graubünden. Zum Ausgangspunkt der Züge in Chur fahren von Mannheim mehrere direkte ICE.

Seit knapp zehn Jahren gehören die Albula- und die Bernina-Linie der Rhätischen Bahn zum Unesco-Welterbe. Beide Strecken befährt der Bernina-Express von Chur nach Tirano. Er braucht dafür gut vier Stunden.

Eine Fahrt nur über die Albula-Linie ist von Deutschland aus deutlich einfacher. Über die Strecke fahren im Stundentakt Züge von Chur nach St. Moritz, bei denen die mehrheitlich dem Kanton Graubünden gehörende Rhätische Bahn nun meist neue Gliederzüge mit dem Namen Alvra einsetzt.

Die Reise von Mannheim nach St. Moritz ist mit nur einem Umsteigen möglich. Wer mit dem direkten ICE um 10.45 Uhr ab Mannheim nach Chur fährt, bekommt vom Auskunftssystem der Deutschen Bahn (DB) allerdings eine Verbindung mit Umsteigen in Landquart genannt, die nicht über die Albula-Linie, sondern über Klosters führt. Wer Wert auf die Fahrt

über die besonders spektakuläre Welterbe-Strecke legt, sollte stattdessen mit dem ICE bis zum Endbahnhof Chur fahren und dort umsteigen. Das Ticket kann dabei deutlich preisgünstiger sein, wenn man ab Chur nicht den nächsten Anschluss, einen reservierungspflichtigen D-Zug, nimmt, sondern stattdessen mit dem Taktzug um 15.58 Uhr ab Chur fährt, der St. Moritz um 17.58 Uhr erreicht. Dann ist die Chance wesentlich größer, einen „Sparpreis Europa Schweiz“ für 39,90 Euro zu bekommen.

Unter den Stationen an der Strecke hat Bergün eine besondere Attraktion mit einem für ein breites Publikum konzipierten Eisenbahnmuseum, das insbesondere die wirtschafts- und sozialgeschichtliche Bedeutung des Eisenbahnbaus für die Region sehr gut vermittelt.

Die Albula-Linie führt mitten durch den Parc Ela. Der größte Naturpark der Schweiz gehört zu den Schutzgebieten, die sich besonders dafür einsetzen, dass Urlaubsgäste mit der Bahn anreisen und in der Urlaubsregion mit öffentlichen Verkehrsmitteln mobil sind. Der Park ist eines der Schweizer Fahrziel-Natur-Gebiete. Unter den Kooperationspartnern dieser nach einem deutschen Modell konzipierten Initiative ist auch die Rhätische Bahn.

**KOMMENTAR
FÜHRERSTANDSFENSTERRAHMEN...**



Die Albula-Linie führt über teilweise spektakuläre Viadukte durch eine faszinierende Landschaft von Graubündens Kantonshauptstadt Chur über Thusis nach St. Moritz.

FOTO: RHB/ANDREA BADRUTT/FREI

Nils erklärt: Die Schweiz ist ein besonders schönes Land



Lest ihr gerne die Geschichten von Asterix, dem Gallier? Dann kennt ihr vielleicht auch „Asterix bei den Schweizern“. Dieser Band gehört

sicher zu den besten der Reihe. Darin finden sich einige Witze, die oft über die Schweizer gemacht werden. Sie mögen es gerne ordentlich und sauber, und manches geht eher langsam.

In Wirklichkeit ist die Schweiz aber meistens nicht lächerlich, sondern oft bewundernswert. Das Weltwirtschaftsforum, das ist eine Organisation, die sich weltweit mit der Wirtschaft beschäftigt, erstellt jedes Jahr eine Liste, die zeigt, welche Länder im internationalen Wettbewerb am besten sind. In dieser Liste steht die Schweiz schon seit Jahren auf Platz

eins. Zu den Bereichen, die in der Schweiz sehr gut organisiert sind, gehört der Eisenbahnverkehr. Die Schweizer stecken viel Geld in ihre Eisenbahn und fahren auch sehr viel damit, deutlich mehr als die Einwohner in anderen europäischen Ländern. Eine wichtige Rolle spielen in der Schweiz Schmalspurbahnen, deren Spurweite nur so groß ist wie in der Rhein-Neckar-Region bei der Straßenbahn. Solche Bahnen gibt es gerade dort, wo die Schweizer Alpen besonders schön sind wie im Kanton Graubünden.

Wer die Schweiz kennenlernen will, sollte es allerdings nicht so machen wie Obelix in „Asterix bei den Schweizern“. Weil er total betrunken ist, verschläft Obelix nämlich komplett die Schweizer Berge und erzählt nach der Rückkehr in sein gallisches Dorf allen, die Schweiz sei flach. Je bu



Eine besondere Attraktion der neuen Alvra-Zuggarnituren auf der Albula-Linie ist das Fotoabteil. Dessen Fensterrahmen stammen aus dem pfälzischen Böhl-Iggelheim.

FOTO: RHB/ANDY METTLER/FREI

Führerstandsfensterrahmen für ICE 4 kommen aus Böhl-Iggelheim

Presswerk Böhl beschäftigt stabil 25 Mitarbeiter und behauptet sich mit Spezialkompetenzen in Marktnische – Zulieferer auch für neuen Siemens-Zug Mireo

VON ECKHARD BUDDRUSS

BÖHL-IGGELHEIM. Die Presswerk Böhl GmbH, die seit 2004 einen Teil der Aktivitäten des früheren Unternehmens Süd Böhl weiterführt, beschäftigt seit Jahren weitgehend stabil rund 25 Mitarbeiter und erzielt über zwei Drittel ihrer Umsätze mit Fensterrahmen für Schienenfahrzeuge.

Wie die beiden geschäftsführenden Gesellschafter Andreas Garthe und Gustav Heidenreich in einem Gespräch mit der RHEINPFALZ erläuterten, werden etwa 70 Prozent des Jahresumsatzes von rund 2,5 Millionen Euro mit Schienenfahrzeug-Fensterrahmen gemacht. Dabei ist das Unternehmen nun meist Zulieferer eines Zulieferers von Fahrzeugherstellern wie Siemens oder Stadler. Wichtigst-

ter Kunde des Presswerks Böhl ist die Flachglas Wernberg GmbH im oberpfälzischen Wernberg. Direkte Kundenbeziehungen zur Deutschen Bahn (DB) bestehen nur bei der Lieferung von Ersatzteilen, etwa für ICE 1 und 2. Unter den restlichen 30 Prozent des Umsatzes stammt jeweils etwa ein Drittel aus Aufträgen der Deutschen Post und der Heidelberger Druckmaschinen AG.

Der Heidelberger Druckmaschinenhersteller ist nach mehrjähriger Unterbrechung erst seit etwa drei Jahren wieder Kunde des Presswerks Böhl (PWB). Er spielte aber eine entscheidende Rolle dabei, dass der Betrieb nach der Insolvenz der Firma Süd Böhl im Jahr 2002 überhaupt wieder auf die Beine kam und so die Chance erhielt, in einer Marktnische wieder eine auskömmliche Existenz zu finden.

Süd Böhl hatte in Böhl-Iggelheim zeitweise rund 250 Mitarbeiter beschäftigt. Wichtigster Grund für die Insolvenz war der vor allem durch die Verbreitung von Mobiltelefonen ausgelöste Einbruch des Markts für Telefonhäuschen, die früher eines der wichtigsten Produkte von Süd Böhl gewesen waren.

Für die Alvra-Garnituren der Rhätischen Bahn lieferte PWB sämtliche Fensterrahmen.

Die Heidelberger Druckmaschinen AG ermöglichte 2004 mit Aufträgen, die zunächst nur übergangsweise bis Ende 2004 laufen sollten, den Start der neuen Presswerk Böhl GmbH. 2005 sicherte ein relativ großer Klappenfenster-Auftrag der Niederländischen Eisenbahnen NS das weitere

Überleben des Betriebs. Besonders wichtig für die Stabilisierung des Unternehmens war dann der größte Auftrag der Firmengeschichte (einschließlich der von Süd Böhl), der über 20.000 Fenster für die S-Bahn Brüssel in den Jahren 2009 bis 2013 umfasste.

In dieser Zeit wurde 2010 die angestammte Immobilie in der Nähe des Böhl-Iggelheimer Bahnhofes ersteigert, die Teil der Insolvenzmasse war. Dafür wurde ein langfristiger Kredit der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) aufgenommen, der noch bis Ende 2020 läuft. „Ansonsten haben wir noch nie eine Bank gebraucht“, sagte Heidenreich der RHEINPFALZ.

Für die Deutsche Post werden in Böhl-Iggelheim weiterhin Briefkästen produziert, außerdem sehr spezielle Produkte wie ein Markenrollensender für den Verkauf von Brief-

marken. Deutlich größere Bedeutung und wohl auch bessere Zukunftsperspektiven hat allerdings die Herstellung von Komponenten für Schienenfahrzeuge. Hier gibt es erheblichen Nachholbedarf für Investitionen in die DB-Fernverkehrsflotte und in absehbarer Zeit steht auch die Beschaffung einer neuen Fahrzeuggeneration für die S-Bahn München an. Die wichtigste Kompetenz-Nische des Böhl-Iggelheimer Unternehmens in diesem Bereich sind offenbare Fenster. Die Herstellung der komplexen Teile hat dabei teilweise geradezu Manufaktur-Charakter.

Sowohl für den neuesten Hochgeschwindigkeitszug ICE 4 als auch für den neuen Siemens-Regionalverkehrstriebwagen Mireo, der ab Ende 2021 auch auf der S-Bahn-Linie von Mannheim über Ludwigshafen und Frankenthal nach Mainz eingesetzt

werden soll, liefert PWB die Rahmen für die Führerstandsfenster, die sich, anders als die Fenster im Fahrgastbereich, öffnen lassen.

Ein Sonderfall sind die Fenster für die Alvra-Garnituren der Rhätischen Bahn. Während es in den meist klimatisierten Neufahrzeugen heute allenfalls noch Klappenfenster gibt, waren für das Fotoabteil des Alvra-Zugs besonders große Fenster gefragt, die sich weit öffnen lassen. Entwickelt wurde dafür eine Konstruktion mit einem Elektromotor. Nur für dessen Ausfall ist außerdem eine Kurbel installiert. PWB lieferte nicht nur 36 dieser Spezialfensterrahmen für die sechs Alvra-Einheiten, sondern auch alle übrigen Fenster für die vom Schweizer Zugerhersteller Stadler produzierten Garnituren, die die Rhätische Bahn auf der Albula-Linie von Chur nach St. Moritz einsetzt.

Italien-Krise bringt Hellas in Bedrängnis

Griechenland droht in den Strudel der Turbulenzen um die Regierungsbildung in Rom zu geraten – Geplante Rückkehr an den Kapitalmarkt steht in Frage

VON GERD HÖHLER, ATHEN

Es waren beunruhigende Schlagzeilen, mit denen die Griechen in dieser Woche an den Zeitungskiosken konfrontiert wurden: „Italienisches Fieber in Athen“ meldete die „Kathimerini“. Eine „Neue Prüfung für Europa“ sieht die Wirtschaftszeitung „Naftemporiki“ heraufziehen. Und Griechenlands größte Zeitung „Ta Nea“ warnte vor einem „Erdbeben in Rom“, dessen „Schockwellen bis nach Athen“ zu spüren seien.

Die Schlagzeilen spiegeln die wachsende Sorge vor den Auswirkungen der politischen Krise im Nachbarland. Für Griechenland kommen die Turbulenzen zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt: Im August läuft das Hilfsprogramm aus. Nachdem Griechenland acht Jahre lang am Tropf in-

ternationaler Hilfskredite hing, soll sich das Land dann wieder eigenständig am Kapitalmarkt refinanzieren.

Aber daran ist im Moment nicht zu denken. Am Dienstag stieg die Rendite der zehnjährigen griechischen Staatsanleihe von 4,4 auf fast 5 Prozent. Am Mittwoch erholten sich die Papiere zwar etwas, spiegelbildlich fiel die Rendite auf 4,6 Prozent. Aber wenn sich Athen zu diesen Konditionen Geld leihen müsste, wäre das ruiniös. Und dass sich die Kurse der griechischen Schuldpapiere dauerhaft erholen, ist unwahrscheinlich, solange die Ungewissheit über die Entwicklung in Italien anhält. Sollte dort die Eurokrise wieder aufbrechen, würde Griechenland unweigerlich mitgerissen. Das Land gilt wegen seiner hohen Schuldenquote von 180 Prozent der Jahreswirtschaftsleistung als besonders ansteckungsgefährdet.

Die griechische Regierung gibt sich dennoch zuversichtlich. Trotz der Italien-Krise werde sich Athen nach dem Ende des Programms wieder am Kapitalmarkt refinanzieren können, betont Regierungssprecher Dimitris Tzanakopoulos. Der für Wirtschaftsfragen zuständige Vizepremier Giannis Dragasakis spielt das Thema ebenfalls herunter: Die Entwicklung in Italien habe die Regierung „nicht über das Schien“, Griechenland sei „gut vorbereitet“, sagte Dragasakis im Parlament und verwies auf einen Kapitalpuffer, mit dem die Regierung die Rückkehr an den Markt flankieren will.

Aber statt geplanter 20 Milliarden Euro umfasst diese Rücklage bisher erst 6,2 Milliarden. Weitere 6 Milliarden wollte Finanzminister Euklid Tsakalotos in den nächsten Wochen mit zwei Bond-Emissionen einsammeln.

Doch daran ist angesichts der Marktbedingungen vorerst nicht zu denken.

Damit könnte eine Diskussion wieder auf die Tagesordnung kommen, die Premier Tsipras auf alle Fälle vermeiden will: Sollte Griechenland die Rückkehr an den Markt mit einer Kreditlinie des Euro-Stabilitätsfonds ESM absichern? Viele Fachleute argumentieren, das könne für Vertrauen an den Märkten sorgen. Aber Tsipras will davon bisher nichts wissen. Er fürchtet die Konditionen und Kontrollen, die mit einer Kreditlinie verbunden wären. Das widerspräche seinem Narrativ vom „sauberen Ausstieg“ aus dem Anpassungsprogramm. Doch bleibt es bei den hohen Bond-Renditen, könnte Tsipras schon bald gezwungen sein, seine Entscheidung zu überdenken und beim ESM anzuklopfen.



Für Griechenlands Finanzminister Euclid Tsakalotos (links, hier in Brüssel im Gespräch mit Bundesfinanzminister Olaf Scholz) ist es deutlich schwieriger geworden, Anleihen am Kapitalmarkt zu platzieren.

FOTO: REUTERS