

Transparenz statt Stahlmassen : die neue Bodenseefähre „MF Euregia“

Autor(en): **Scharf, Armin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **9 (1996)**

Heft 8

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-120418>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Transparenz statt Stahlmassen



Steuerhaus mit Sonnenschutz

Die neue Bodenseefähre «MF Euregia» verbindet Romanshorn mit Friedrichshafen. Die schwimmende Brücke setzt Massstäbe im Design-Brachland Schiffbau. Alexander Neumeister, Designer des ICE und japanischer Hochgeschwindigkeitszüge, zeigt, dass es auch anders geht.

Mit der Autofähre über den Bodensee – da weht immer ein Stückchen Abenteuer mit. Das Auto muss auf engstem Raum hinbugsiert oder das Velo einem zweifelhaften Abstellplatz anvertraut werden. Aus den Tiefen des rumpelnden Rumpfes dringt Öl- und Dieselgeruch herauf, kaum aus dem Hafen, schlingert das Schiff, und eine steife Brise weht einem auf dem Oberdeck entgegen. Die aufgetürmten Stahlmassen wirken archaisch, lassen ein wenig von den Gewalten erahnen, denen das Schiff trotzen muss.

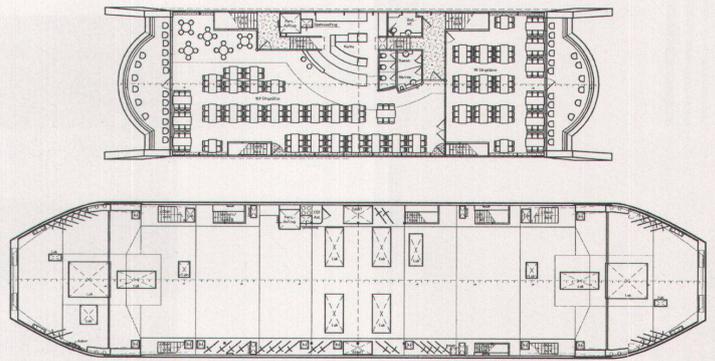
Und doch stellt sich immer wieder die Frage neu: Müssen Schiffe immer so aussehen, als hätte es Mengenrabatt vom Stahlproduzenten gegeben? Grobe, massive Details, bedeckt von dicken Farbschichten – Fährschiffe sind eigentümlich gestaltet. Und auch die Funktionalität hat ihre Grenzen: Wer hat sich noch nie über steile Treppen, niedere Decks oder schwankende Gangways geärgert?

Schwimmende Brücke

«Im Schiffsbau dominiert die Tradition, man lehnt sich stark an alte Schiffsformen an. Der Rumpf wird zwar strömungsmässig optimiert, aber über der Wasserlinie ist das Schiff ein reines Stahlbauprojekt.» Alexander Neumeister, bekannt als Designer des ICE und japanischer Hochgeschwindigkeitszüge, hat nun mit der neuen Bodenseefähre bewiesen, dass es auch anders geht. Sein «erstes komplettes Schiff» ist seit Anfang Juli auf dem Bodensee unterwegs, eine «schwimmende Brücke» im doppelten Sinne: die «MF Euregia» verbindet als dritte Autofähre Romanshorn mit Friedrichshafen, ihr Oberdeck schwebt brückengleich über dem Autodeck. Wer die alten Fährschiffe aus den sechziger Jahren kennt, wird an Bord der «Euregia» durchatmen können – bis zu den Hinweisschildern spürt man durchgängig die Handschrift eines Designers.

Länderübergreifend

Lange Jahre war den Betreibern der Fähren – den SBB und den Bodensee-Schiffsbetrieben – klar, dass für die ganzjährige Aufrechterhaltung der stündlichen Verbindung ein drittes Schiff vonnöten ist. Allein: Den beiden Partnern war es unmöglich, die Fähre zu finanzieren. Erst als die In-



Grundrisse: Fahrbahndeck und Oberdeck

ternationale Bodenseekonferenz, eine regionen- und länderübergreifende öffentliche Institution, die Hälfte der Baukosten übernahm, konnte das Projekt realisiert werden: 1994 wurde europaweit ausgeschrieben, 1995 erhielt die Bodan-Werft in Kressbronn den Auftrag. Im September 1995 fand die Kiellegung und im Mai 1996 der Stapellauf statt.

Nicht allein der Preisgestaltung oder gar des Heimvorteils wegen erhielten die Kressbronner Schiffsbauer den Zuschlag – «das Design hatte grossen

Einfluss auf die Entscheidung», so Manfred Füssinger von den Bodensee-Schiffsbetrieben. Da die Fahrt von Ufer zu Ufer zwischen 40 und 50 Minuten dauert, sollte das Schiff nicht nur ökonomisch, sondern auch komfortabel für den Passagier sein. Also bezog die Bodan-Werft Alexander Neumeister früh mit in das Planungsteam ein.

Gläserne Aufbauten

Antriebstechnik, Beladungsprinzip, Abmessungen und Tragfähigkeit

Wie eine Brücke spannt sich das Oberdeck über das Autodeck





Sonnendeck mit Persenning und gläserner Querwand als Windschutz

Bilder: Armin Scharf

standen fest, ansonsten aber liess man dem Designer freie Hand. Der lieferte einen Entwurf mit viel Glas – Transparenz statt geschlossener Stahlaufbauten war und ist der offensichtlichste Unterschied zu den alten Schiffen mit ihrem zweifelhaften Charme schwimmender Güterwagen. Die «Euregia» mit ihrem grosszügigen Passagierdeck, den offenen Aussichtsplattformen vorn und achtern sowie dem mit Persenning bedeckten Sonnendeck ist für Passagiere angenehm, sie sitzen auch aussen überall im Windschatten. Das von Neumeister angestrebte «Reisen auf hohem Niveau» spiegelt sich im Oberdeck mit Restaurantbetrieb wider: Grossflächige Verglasungen für den Blick nach draussen, Wandverkleidung und Sandwich-Akustikdecke aus Buche, dazu blaue Stühle von Philippe Starck und ein pfiffiger Teppichboden. Nicht nur breite Stufen führen vom Auto- deck, auf dem sich übrigens auch fünfzig Fahrradständer befinden,

nach oben – ein hydraulischer Aufzug ermöglicht auch Behinderten das Hinaufkommen. Zumindest bis zum Oberdeck, wo sich die geräumige Behindertentoilette befindet. Die zeigt sich in grünem Grundton, von Halogen-Spots ausgeleuchtet und mit einem ordentlichen Waschbecken. Das Oberdeck bietet Platz für rund 270 Gäste – im grossen Saal mit runder Theke und im per Glas abgetrennten kleinen Nebensaal. Der ist klimatisiert, während der grosse Saal via Decke mit Frischluft versorgt wird.

Dieselaggregate

Da alle Bemühung um Komfort vergeblich ist, wenn das Gefährt rüttelt und schüttelt, sind die Dieselaggregate mehrfach elastisch gelagert, die Fussböden als schwimmende Estrichkonstruktionen ausgelegt. Angetrieben wird das Schiff von einer dieselelektrischen Anlage, bestehend aus vier mittschiffs untergebrachten Dieselaggregaten, die die

Elektromotoren für die beiden Voith-Schneider-Propeller speisen. Dank dieses Prinzips kann auch mit drei Dieseln gefahren werden, die Liegezeiten bei Wartungsarbeiten reduzieren sich so erheblich.

Die «Euregia» ist ein flexibles Schiff – vorrangig als Fähre konzipiert, war es von vornherein für andere, zusätzliche Nutzungen vorgesehen: etwa für Konzerte oder Präsentationen. An Wochenenden reichen zwei Fähren, um die Linienverbindung aufrechtzuerhalten, die dritte Fähre kann dann als «schwimmendes Festzelt» unterwegs sein. Das Fahrbahndeck lässt sich vorn und achtern schliessen, so dass ein grosser Raum entsteht. Dergleichen Nutzungen funktionieren aber nur, wenn neben dem Preis das Schiff auch attraktiv und komfortabel genug ist. Gerade unter diesem Gesichtspunkt «zahlt» sich das schlüssige Design inbarer Münze aus.

Armin Scharf

Technische Daten «MS Euregia»

Auftraggeber: SBB, Bodensee-Schiffsbetriebe
Werk: Bodan-Werft, Kressbronn
Design: Neumeister Design, München
Länge über alles: 60 m
Breite über alles: 13,44 m
Tiefgang: 2,05 m
Verdrängung: 896 t
Zuladung: 700 Personen + 300 t
Antrieb: dieselelektrisch, 4 MTU Diesel je 420 kW, 4 STN E-Motoren je 325 kW, 2 Voith-Schneider-Propeller 2,1 m Ø
Geschwindigkeit: 22 km/h
Baukosten: 14 Millionen DM
Oberdeck: 463 m², 267 Sitzplätze
Aussichtsplattformen: je 30 Sitzplätze
Sonnendeck: 245 m²



Bild: Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft