

Kampf um Anerkennung und Erfolg

An der Grenze zwischen den beiden österreichischen Bundesländern Salzburg und Tirol erschliessen drei Schmalspurbahnen den Pinzgau, das Zillertal und die Achensee-Region.

Bernhard Studer Im Juli 2005 schien das Schicksal der Pinzgaubahn besiegelt: Die hoch gehende Salzach hatte die 53 km lange 760-mm-Schmalspurbahn, im Bundesland Salzburg von Zell am See hinauf nach Krimml führend, aufs Schwerste beschädigt. Der Streckenverlauf war über weite Strecken kaum mehr erkennbar. In der oberen Streckenhälfte hatte die Jahrhundertflut das Trasseee viele Kilometer weit vollständig weggerissen. Das Ausmass der Katastrophe war apokalyptisch.

Es dauerte drei Monate, bis die untere Streckenhälfte bis Mittersill wieder befahrbar war. Zwischen Mittersill und Krimml, so schien es, würden nie wieder Züge verkehren. Doch das Bundesland Salzburg setzte sich zur Wehr. Mitte 2008 übergaben die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), die sich in keiner Weise für den Weiterbetrieb der ungeliebten, vergammelten und nun auch noch weitgehend zerstörten Strecke engagierten, die Linie an die Salzburger Lokalbahn. Allerdings unter unschönen Begleitumständen: Die grosse Staatsbahn legte den neuen Eigentümern grosse Steine in den Weg. So musste die Übernahme innerhalb von nur gerade vier Tagen abgewickelt werden.

Das von den ÖBB übernommene Personal war demotiviert und verunsichert. Doch die Verantwortlichen der Salzburger Lokalbahn setzen voll auf diese Leute. Anders als zu ÖBB-Zeiten wurden die Entscheidungskompetenzen nun wo immer möglich vor Ort geregelt. Die meisten Talbewohner schüttelten ungläubig den Kopf, als die



Die Pinzgaubahn in Mittersill.

Salzburger Ende 2008 mit der Planung für den Wiederaufbau der oberen Streckenhälfte begannen. Die Zweifler wurden eines Besseren gelehrt: Im Frühjahr 2009 begannen die Arbeiten. Ende 2009 ging eine erste Teilstrecke in Betrieb, seit Oktober 2010 wird die über weite Strecken neu gebaute Pinzgaubahn wieder komplett befahren.

Die Pinzgaubahn präsentiert sich heute vollkommen anders als vor der Unwetterkatastrophe. Ein Besuch vor Ort zeigt, wie die Mit-

arbeiter jetzt stolz auf ihre Bahn sind und die Kunden als ihre Gäste behandeln und betreuen. Neu angeschaffte Züge fahren bis 100 km/h schnell über lückenlos verschweisste Geleise. Es verkehren auch wieder Güter- und Nostalgiezüge. Der Betrieb ist durchrationalisiert, die Bahn bietet 53 Vollzeit-Stellen – zufälligerweise exakt eine pro Streckenkilometer, ein sehr tiefer Wert. In der Nähe der Siedlungen sind neue Haltestellen entstanden, und die Bahn kooperiert aktiv mit den lokalen Touristik-Unternehmen.

Anders als früher unterstützen die Talbewohner heute ihre Bahn. Der Wieder-Aufbau ist durch keine einzige Einsprache behindert worden! Die neu stündlich verkehrenden Züge sind so gut frequentiert, dass sich die Billett-Einnahmen verdreifacht haben.

Bei der Pinzgaubahn herrscht Aufbruchstimmung. Der Erfolg hat die Belegschaft zusammen geschweisst. Trotzdem sind die leitenden Mitarbeiter mit beiden Füßen auf dem Boden geblieben. Zu ÖBB-Zeiten wurde stets die fehlende Bahn-Erschliessung der Krimmler Wasserfälle, der höchsten in Europa, beklagt und als Wurzel allen Übels angeprangert.

Doch die mit einer Neubaustrecke zu überwindenden Höhenunterschiede wären enorm, die Kosten astronomisch. Anders als zu ÖBB-Zeiten gibt es trotzdem eine bequeme Anreise-



Kandidat für die Regionalbahn Achensee? Zug der Gaiserbahn in der Ruckhalde, wo die Bahn mit dem Bau der St. Galler Durchmesserlinie in einen Tunnel verlegt wird.

Bilder: Bernhard Studer



Dampfzug der Achenseebahn in der Endstation Seespitz-Schiffsstation. Wann wohl werden von hier aus Occasions-Züge aus dem Appenzell nach Pertisau weiter fahren?

Moderner Zug der Zillertalbahn, bei Strass im Zillertal.

Möglichkeit zur grössten Attraktion der Region: Seit dem Wieder-Aufbau betreibt die Salzburger Lokalbahn einen Bus mit Anschluss auf jeden Zug.

Und das früher als Utopie belächelte Projekt einer Bahn-Erschliessung der Talstation der Gletscherbahn Kaprun, im unteren Pinzgau gelegen, mittels einer Stichstrecke? Die Salzburger verstehen ihr Geschäft, sie planen mit Augenmass. Und so könnte dieses Ausbauprojekt schon bald einmal realisiert werden.

Zillertalbahn: Personenverkehr top, Güterverkehr flop

Die Tiroler Zillertalbahn, 32 km lang und ebenfalls mit 760-mm-Spur, führt von Jenbach nach Mayrhofen. Eine leider nur im Sommer betriebene Postbuslinie über den Gerlos-Pass verbindet die Endstationen der Zillertal- und der Pinzgaubahn.

Neben dem Personenverkehr hat die weit über die österreichischen Landesgrenzen hinaus bekannte Zillertalbahn bis vor kurzem auch einen erheblichen Güterverkehr abgewickelt. Sogar aus der Schweiz sind nach den Stürmen Lothar und Vivian grosse Mengen von Fallholz in die Zillertaler Sägereien verfrachtet worden. Um auf das aufwändige Schemeln der Güterwagen verzichten zu können, wurde immer

wieder erwogen, auf Normalspur umzubauen. Geschehen ist nichts, und heute ist es zu spät. Seit Rail Cargo Austria, die ÖBB-Güterverkehrsgesellschaft, 2013 ein neues Tarifmodell eingeführt hat, ist der Güterverkehr auf der Schmalspurbahn völlig eingebrochen. Seither holen die Sägewerke das auf der Schiene angelieferte Holz per LKW in Jenbach ab.

Die fehlenden Einnahmen aus dem Güterverkehr wirken sich verheerend aus. Glücklicherweise sind eben erst grössere Investitionen getätigt worden. Das Rollmaterial ist auf der Höhe der Zeit, mehrere neu erstellte Doppelspur-Abschnitte erlauben einen flüssig abgewickelten Halbstunden-Takt. Sinnvolle Ausbauprojekte – die Elektrifizierung etwa oder der Bau einer kurzen Linien-Verlängerung vom derzeitigen Endbahnhof Mayrhofen über die Talstation der Penkenbahn zur Ahorn-Luftseilbahn – dürften aber mindestens kurzfristig keine Realisierungschancen haben.

Achenseebahn: Visionär

In Jenbach kann man nicht nur auf die Zillertalbahn umsteigen. Seit 125 Jahren fahren im Sommerhalbjahr vom Bahnhofplatz aus auch die meterspurigen Dampfzüge hinauf zum Achensee, einem beliebten 7 km entfernten Ausflugsziel. Mehr als einmal stand das Schick-

sal der kleinen Zahnradbahn auf des Messers Schneide, ihre Einstellung schien oft nur eine Frage der Zeit. Doch das Glück stand immer auf ihrer Seite, und so bezwingen die kleinen Dampflokotiven auch heute noch die 400 m hohe Steilstufe zwischen dem Inntal und dem Achenseegebiet auf dem kürzesten Weg.

Die Zukunft der Bahn wäre gesichert, würde die Realisierung des sehr visionären Ausbauprojektes „Regionalbahn Achensee“ gelingen. Dazu will man die Bahn elektrifizieren, und sie soll von der heutigen Bergstation Seespitz-Schiffsstation aus dem Achensee entlang nach Pertisau und weiter bis zum neuen Endbahnhof Pertisau-Karwendeltäler verlängert werden. Mit den Appenzellerbahnen wurden Gespräche geführt, einen allfälligen Kauf von vier nach der Eröffnung der St. Galler Durchmesserlinie (Appenzell – Gais – St. Gallen – Trogen) frei werdenden Züge der Gaiserbahn betreffend.

Die Finanzierung dieses Ausbauprojektes ist aber noch nicht gesichert. Hoffen wir, es gelinge. Auf dass wir in absehbarer Zukunft ganzjährig in nach wie vor zeitgemässen Zügen aus Schweizer Produktion ins Achensee-Gebiet reisen können! Parallel dazu sollen die nostalgischen Dampfzüge auch weiterhin während der Sommersaison von Jenbach bis Seespitz fahren, zur Freude der Touristen.