



Außerfernbahn:

Vom Stilllegungskandidaten zur Erlebnisbahn

Von Norbert Moy

➤ Bahnfahren als Attraktion und Erlebnis – in der Schweiz ist das schon seit Jahrzehnten ein wichtiger Teil des touristischen Angebots: Viele Urlauber kommen bis aus Übersee in die Eidgenossenschaft, um dort mit der Bahn das Land und seine Landschaft zu erleben. In Deutschland oder Österreich ist das noch die Ausnahme. Wie schwer sich die ehemaligen Staatsbahnen in Deutschland und Österreich mit der touris-

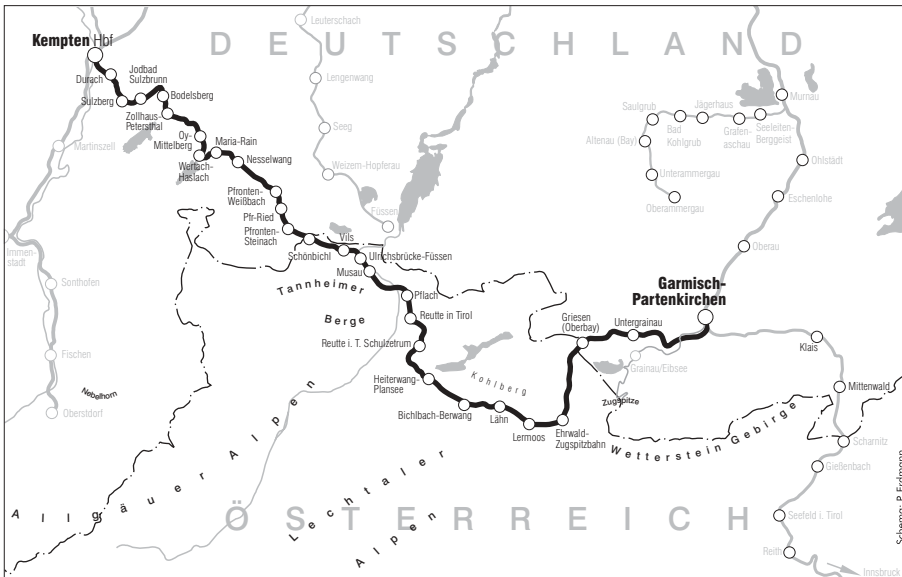
tischen Vermarktung ihrer Bahnstrecken tun, zeigt das Beispiel der Außerfernbahn. Dabei gilt die Strecke von Garmisch über Reutte in Tirol nach Kempten als eine der schönsten Alpenbahnen – bislang aber nur unter Kennern. Streckenführung und Landschaft stehen nicht hinter der Schweiz zurück. Jetzt haben die Regionen entlang der Strecke das Zukunftskonzept für die Bahn selbst in die Hand genommen.

Eine internationale Zweigstrecke durch vier Regionen

Es sind besondere Umstände, die zur Entstehung dieser Strecke geführt haben und unter denen sie betrieben wurde. Die Außerfernbahn erschließt österreichisches Staatsgebiet, hat aber

ihre Endpunkte in Deutschland. Der Schienenstrang verbindet vier Regionen: Von Kempten her erschließt er zunächst die liebliche Voralpenlandschaft um Pfronten, wechselt dann nach Tirol in die Region um Reutte, um dann mit nicht unerheblichen Steigungen bis auf 1.100 Meter Seehöhe bei Lahn in die Zugspitzarena um

Ehrwald und Lermoos zu wechseln. Der Endpunkt wird in Garmisch-Partenkirchen im Werdenfelser Land erreicht. Das erste Teilstück Kempten – Pfronten wurde bereits 1895 eröffnet, zehn Jahre später wurde die Strecke nach Reutte in Tirol verlängert. Natürlich war aber der Bezirk Reutte an einem direkten



setzte sie durch elektrische Triebzüge, die nur bis Reutte verkehren konnten. Der Schienenersatzverkehr zwischen Reutte und Pfronten erreichte die Anschlüsse nicht und der Außerfern-Takt war erst einmal gestorben. An Pfingsten 1999 drohte das nächste Ungemach: Das Hochwasser hatte Teile der Strecke auf deutscher und österreichischer Seite zerstört. Doch nach drei Monaten konnte der Fahrbetrieb wieder aufgenommen werden – zwischen Garmisch und Griesen jedoch nur noch mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 Stundenkilometern! Die DB Netz AG hatte in der Zwischenzeit entdeckt, dass die Fahrleitung marode war. Wieder wurden Anschlüsse versäumt und Fahrgäste von der Bahn vertrieben. Die Bahnen taten erst einmal nichts: Weder wurden Dieselmotoren eingesetzt noch die Fahrleitung repariert – die Kunden standen im Regen. Als die ÖBB im Februar 2000 kündigten, den Verkehr auf der Außerfernbahn spätestens zum Fahrplanwechsel im Juni 2001 einzustellen, sah auch die DB Netz AG keine Veranlassung mehr zu Investitionen und kündigte an, die Fahrleitung aus Sicherheitsgründen zum Oktober 2000 abzureißen. Bereits ab diesem Zeitpunkt verkehrten dann auch keine Züge mehr zwischen Garmisch und Reutte, denn weder ÖBB noch DB wollten oder konnten Dieselfahrzeuge bereitstellen.

Stilllegung nicht durchsetzbar

Scheinbar war es den beiden Bahnen durch geschicktes Verschieben des „schwarzen Peters“ gelungen, eine „technische“ Stilllegung der Bahnstrecke gegen den Willen der Regionen und der Aufgabenträger durchzusetzen. Doch die Rechnung ging nicht auf, Widerstand formierte sich. Noch im Juli 2000 führte PRO BAHN eine Demonstrationsfahrt mit einem Saarbrücker Stadtbahnwagen von Garmisch nach Griesen durch. Das moderne Fahrzeug begeisterte die Teilnehmer und einhellig über Ländergrenzen hinweg bekräftigten die Vertreter aus Politik und Verbänden ihren Willen, sich für den Erhalt und die Modernisierung der Außerfernbahn einzusetzen. Bald stellte sich auch heraus, dass der Güterverkehr nicht auf die Straße zu verlagern war. Der größte Kunde, das Zementwerk Schretter in Vils, hatte den Gleisanschluss erst ausgebaut und einen Großteil der Fracht auf die Schiene ge-

Bahnanschluss an die Landeshauptstadt Innsbruck interessiert. Im Zuge des Baus der Mittenwaldbahn Innsbruck – Mittenwald – Garmisch-Partenkirchen wurde daher gleich der Weiterbau nach Reutte vorgesehen. Die Trassierung war von Anfang an auf elektrischen Zugbetrieb ausgelegt. 1913 erreichte der erste Zug aus Innsbruck die Bezirksstadt Reutte. Die alternative und kürzere Streckenführung über den Fernpass und damit über ausschließlich österreichisches Staatsgebiet kam nie über das Planungsstadium hinaus.

Eine vernachlässigte „Nebenbahn“

Wie viele Zweigstrecken führte auch die Außerfernbahn in den letzten Jahrzehnten ein Schattendasein. Die ländliche Struktur und die Lage zwischen Bayern und Tirol konnte naturgemäß nicht mit großen Pendlerströmen aufwarten. Als die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) 1987 ein „Nebenbahnverordnung“ genanntes Stilllegungsprogramm erließen, wurde erstmals auch die Einstellung der Außerfernbahn diskutiert. Die Deutsche Bundesbahn hatte ebenfalls wenig Interesse und legte auf oberbayerischer Seite alle Haltepunkte in Grainau und Griesen still. Auch auf der Allgäuer Seite wurde nicht in die Strecke investiert. Bis heute hemmen zahlreiche technisch ungesicherte Bahnübergänge die Züge und verhindern eine zeitgemäße Reisegeschwindigkeit.



Winter im Außerfern, hier in Bad Krekelmoos.

Jahrelange Fahrgastvertreibung

1994 wurde mit dem „Außerfern-Takt“ ein Zweistundentakt mit Dieselmotoren der ÖBB eingerichtet, die von Garmisch bis Pfronten-Steinach durchliefen, doch es gab keinen Durchbruch. Durchgehende Tarife waren nicht vorhanden, auch das Schöne-Wochenende-Ticket galt nicht in Österreich. Und es kam noch schlimmer: Die ÖBB zog die Dieselmotoren bald wieder ab und er-

bracht. Nicht nur die drohende Gesamtstilllegung der Strecke bedrohte daher den Betrieb, auch schon die Abwicklung des Güterverkehrs mit Dieselloks auf den steilen Rampen ließ Probleme erwarten.

Die Region wird selbst aktiv

Endlich war der Leidensdruck in den Regionen entlang der Strecke groß genug: Ein etwa 20-köpfiger Marketing-Beirat unter dem Vorsitz des Reutener Bezirkshauptmanns Dr. Schennach formierte sich. Darin vertreten sind Kommunalpolitiker aus Bayern und Tirol, Vertreter der Tourismusverbände und der Wirtschaft, die Zusammenschlüsse der Euregios „Zugspitze-Wetterstein-Karwendel“ und „Via Salina“, die Aufgabenträger des Nahverkehrs in Tirol und Bayern sowie die DB Regio und die Fahrgastverbände PRO BAHN Bayern und Fahrgast Österreich. Schon 1999 hatte sich eine grenzüberschreitende Arbeitsgruppe „FAHRGAST – PRO BAHN Allgäu/Tirol“ gegründet, die sich schwerpunktmäßig um die Außerfernbahn bemüht. Das erste Ziel des Marketing-Beirats: die Wiederinbetriebnahme der Bahn und der Wiederaufbau der elektrischen Fahrleitung.

Am 7. Juni 2001, nur drei Tage vor dem endgültigen Aus, unterzeichneten schließlich das Land Tirol und die DB

Regio AG einen Verkehrsvertrag, der Zugleistungen bis zum 15. Dezember 2002 vorsah und mittlerweile verlängert wurde. Im Hinblick auf die Tarifgestaltung konnte ein kundenfreundlicher Durchbruch erzielt werden. So gelten das Bayern-Ticket und das Schönes-Wochenende-Ticket auch auf österreichischem Territorium, umgekehrt werden für die Ziele in Tirol auch Fahrausweise des Verkehrsverbands Tirol und die österreichische VorteilsCard anerkannt. Die Fahrradmitnahme ist in allen Zügen wie im benachbarten Südbayern kostenlos.

Mit der durchgehenden Betriebübernahme im Juni 2001 durch die DB Regio konnte nun auch das eigentliche Marketing für die Außerfernbahn begonnen werden:

Ein Wanderweg zu den Königsschlössern, der „Fürstenweg“, wurde auf Initiative der Arbeitsgruppe PRO BAHN/FAHRGAST ausgehend von der Station Füssen-Ulrichsbrücke mit auffälligen Wegweisern in Form einer Lokomotive ausgeschildert. Mittlerweile gibt es einen zweiten Wanderweg zwischen Pfronten-Steinach und Vils, den „Burgenweg“, so genannt wegen der Burgruinen entlang der Wanderroute. Schließlich wurde eine Broschüre mit dem Titel „Außerfernbahn – Vier Regionen – ein Ziel“ mit einer Auflage von hunderttausend Exemplaren aufgelegt. Das Heft informiert über alle Freizeitmöglichkeiten wie Museen, Bergbahnen und Wanderwege zwischen Kempten und Garmisch. Mit



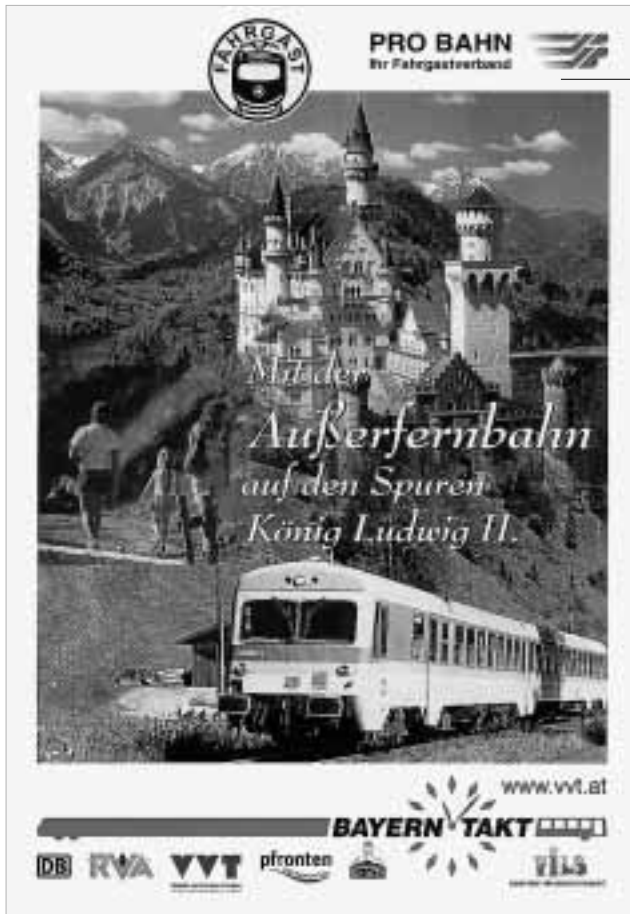
Foto: E. Lanterbach



Foto: Rolf Bickelmann

*Der Saarbrücker
Stadtbahnwagen
erregte großes
Aufsehen.
PRO BAHN
hatte ihn nach
Griesen geholt.*

*Voller Bahnsteig
am Außerfern-
bahntag am
15.9.02.*

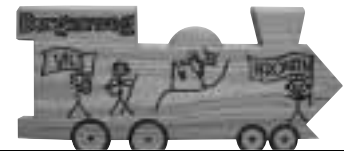


Vier Regionen – ein Prospekt. Die Fahrgastverbände PRO BAHN und FAHRGAST leisteten viel Vorarbeit.

Die Aktivitäten rund um die Außerfernbahn zeigen erste Erfolge: Immerhin um 30 Prozent stieg das Fahrgastaufkommen innerhalb kürzester Zeit an, die Verkehrsleistung in Personenkilometern sogar um 100 Prozent. Doch damit wollen sich Dr. Schennach und sein Marketing-Beirat nicht zufrieden geben: Dringend notwendig sind weitere Sanierungsmaßnahmen, beispielsweise die Einrichtung eines Zugversicherungssystems, nachdem sich 2001 bereits ein tragischer Zugzusammenstoß ereignet hat. Eine Anhebung der Reisegeschwindigkeit soll die Verbindung auch für den Alltagsverkehr attraktiver machen.

Arbeit mit Modellcharakter

Pläne und Ideen für weitere Maßnahmen an der Außerfernbahn gibt es genug: von Flügelzugkonzepten, die umsteigefreie Direktverbindungen ins Außerfern ermöglichen, bis hin zum Lückenschluss zur nur vier Kilometer entfernten Bahnstrecke nach Füssen. Schon jetzt ist die Außerfernbahn dank dem Engagement der Regionen auf dem Weg in die Zukunft, die Arbeit des Marketing-Beirats hat Modellcharakter für viele regionale Bahnen.



Touristische Informationen:

Internet: www.erlebnisbahn.at/ausserfernbahn

Tourismusverbände:

Allgäu-Tirol Vitales Land

Tiroler Straße 176, D-87459 Pfronten

Tel.: ++49 (0)8363 927930

Fax: ++49 (0)8363 927931

E-Mail: info@vitalesland.com

Tourismusverband Ferienregion Reutte

Internet: www.ferienregion-reutte.at

Untermarkt 34, A-6600 Reutte i. T.

Tel.: ++43 (0)5672 62336

Fax: ++43 (0)5672 65422

E-Mail: reutte-info@netway.at

Tourismusregion Tiroler Zugspitz Arena

Internet: www.zugspitzarena.com

Kirchplatz 1, A-6632 Ehrwald

Tel.: ++43 (0)5673 20000

Fax: ++43 (0)5673 20000 2

E-Mail: info@zugspitzarena.com

der Umsetzung der Broschüre hat der Marketing-Beirat PRO BAHN beauftragt.

Der entscheidende Erfolg des Marketing-Beirats, nämlich den Wiederaufbau der elektrischen Fahrleitung zwischen Garmisch und Griesen, konnte am 15. September 2002 mit einem großen Fest gefeiert werden. Bahnfahren war am Außerfernbahntag kostenlos, die Fahrgäste erwartete ein attraktives Programm an allen Stationen zwischen Kempten und Garmisch mit Veranstaltungen und ermäßigten Preisen für Eintritte und Bergbahnen. Trotz zweifelhafter Witterung kamen tausende Besucher und füllten die Züge – eine eindrucksvolle Demonstration der vier Regionen für ihre Bahnstrecke. An diesem Tag war auch der Außerferner „Künstlerzug“ unterwegs, ein von einheimischen Künstlern bemalter Triebwagen, der mit seinem auffälligen Design für die Strecke werben soll. Bei den Fahrgästen trifft er allerdings auf geteilte Meinungen, denn die Kunst erinnert auf den ersten Blick zu sehr an Graffiti-Verunzierungen.

In der Wintersaison bieten die Tourismusverbände zwischen Ehrwald und Reutte wieder den so genannten „Schnee-Express“ an, der Urlaubsgästen mit Gäste-

karte Bahnfahrten zum Nulltarif ermöglicht. Ein ideales Angebot für Skifahrer und Langläufer, bietet sich doch der höchstgelegene Bahnhof in Lahn mit 1.100 Metern Seehöhe als idealer Ausgangspunkt für Skitouren an.

Zukunft gesichert

Mit dem elektrischen Fahrbetrieb kann nun der Güterverkehr als zweites Standbein der Außerfernbahn wieder mit vernünftigen Aufwand abgewickelt werden. Man denkt jetzt sogar an eine Verlängerung des Fahrdrachts bis nach Vils zum Zementwerk Schretter oder gar bis nach Pfronten nach. Immerhin hat sich das jährliche Frachtaufkommen der Außerfernbahn von 52.000 Tonnen im Jahr 1998 auf 140.000 Tonnen im Jahr 2002 gesteigert und damit die Investition von 2,6 Millionen Euro für den Wiederaufbau von 13 Kilometern Fahrleitung gerechtfertigt. Auch die DB Regio, anfangs noch vom Dieseltrieb überzeugt, wird ab 15. Dezember wieder elektrisch fahren. Vorerst allerdings mit lokbespannten Zügen, da für die Triebwagen ET 425 und 426 in Österreich Probleme bei der Zulassung bestehen.