

Eine Bahn zwischen Fels und Abgrund

Mittenwaldbahn wurde 90 Jahre alt

Von Rolf Bickelhaupt

Kaum eine andere Gebirgsbahn windet sich so spektakulär durch die Alpen wie die Mittenwaldbahn zwischen Innsbruck und Garmisch-Partenkirchen. Mit einer Steigung von bis zu 36,5 Promille gehört sie zu den steilsten Bahnen Europas. Und das nunmehr seit 90 Jahren. Grund genug für den Scharnitzer Markus Fasching, dieses Ereignis mit einer Nostalgiefahrt von Innsbruck nach Mittenwald zu würdigen. Und Grund genug auch für die ÖBB, ihren neuen Zugleit-Betrieb und weitere Modernisierungen entlang der Bahn bei einem Festakt in Seefeld symbolisch in Betrieb zu nehmen.

Nostalgie pur

Sonntag, 13. Oktober 2002, 8.50 Uhr, Hauptbahnhof Innsbruck: die festlich geschmückte Elektrolokomotive 1245.04 samt fünf Oldtimer-Waggons setzt sich in Bewegung, um die steile und kurvenreiche Strecke bis auf eine Höhe von 1185 Metern am Seefelder Sattel zu erklimmen. Rund 600 Höhenmeter hat sie dort hinter sich gebracht, und nicht nur das: so wurde u.a. der gurgelnde Schlossbach in einer Höhe von rund 60 Metern auf einem eisernen Bogenfachwerk mit einer Länge von 66 Metern überquert, ebenso das in den karstigen Hang des Hechenberges betonierte 54 Meter lange Finstertal-Viadukt. Und 16 Tunnels mit einer Gesamtlänge von mehr als vier Kilometern, darunter der 1820 Meter lange Tunnel durch die sagemunwobene Martinswand, wurden durchquert, alles keine Probleme für die bestens gewartete Nostalgielok.

Bei der Einfahrt in den Bahnhof Reith wurde der Zug von Musik, Bgm. Willi Gruber und vielen Reithern freudig empfangen. Weiter ging es nach Seefeld, wo bei der Einfahrt bereits Musikkapelle, Schützen und viele Bürger auf den Nostalgiezug warteten. Und erst in Mittenwald: begeistertes Klatschen von Hunderten von Menschen, als der Zug, von einem Ständchen der Musikkapelle begleitet, in den Bahnhof einfuhr. Zwei Stunden hatten dort die Besucher Gelegenheit, sich die Nostalgielok, die während der 60-er und 80-er Jahre tatsächlich auf der Mittenwaldbahn unterwegs war, genauer anzusehen. Und von dort ging es wieder



Die Zukunft der Bahn: Christian, Viktoria und Marc (von links nach rechts) während des Jubiläums im Bahnhof Reith. Foto: Rolf Bickelhaupt

zurück Richtung Innsbruck, unterbrochen von einem längeren Halt in Scharnitz, wo das Team um Markus Fasching einige Überraschungen für die Kleinen parat hatte.

Aber auch der „Inhalt“ des Nostalgiezuges hatte es in sich: in einem mitgeführten Gepäckwagen konnten sich die Besucher bei einer Ausstellung über die

Historie der Bahn informieren, aufbereitet von Günter Denoth und Werner Schröter vom „Eisenbahnarchiv Tirol“. Und der grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe FAHRGAST – PRO BAHN Allgäu/Tirol wurde von Markus Fasching die Möglichkeit eingeräumt, sowohl im Zug als auch mit Infoständen an allen Halten in Reith, Seefeld, Mittenwald und Scharnitz über ihre Arbeit zu informieren.

Moderne pur

Sonntag, 13. Oktober 2002, ca. 9.30 Uhr, Hauptbahnhof Innsbruck: die erst eine Woche „alte“ Elektro-

lokomotive 1116 086-8 („Taurus“) mit drei neuen EuroCity-Waggons macht sich mit einigen von den ÖBB geladenen Ehrengästen auf den Weg nach Seefeld, um dort die in den vergangenen zweieinhalb Jahren umfassend modernisierte Mittenwaldbahn und das neue Zug-Leitsystem feierlich in Betrieb zu nehmen. Unterwegs konnten sich die



Dicht umringt: Die Infostände von FAHRGAST – PRO BAHN Allgäu/Tirol wie hier in Seefeld. Foto: Rolf Bickelhaupt

Gäste von den Neuerungen informieren: sieben Bahnübergänge wurden technisch neu gesichert, neue Bahnsteige und ein modernes Kunden-Informationssystem in allen Haltestellen und Bahnhöfen bieten neuen Komfort, preist die ÖBB diese neuen „Errungenschaften“ an. Dem nicht genug: im Bahnhof Hochzirl wird in nächster Zukunft statt der – immer stärker frequentierten – Eisenbahnkreuzung eine Straßen- und Fußgängerunterführung mitten durch das Bahnhofsgelände entstehen. Nicht erwähnt wurde dabei eine andere „Errungenschaft“: der Wegfall des Servicepersonal an den Bahnhöfen der Strecke. Die ÖBB erwarten von der „runderneuten“ Mittenwaldbahn mehr „Sicherheit und Pünktlichkeit“, insbesondere durch das 14 Millionen Euro teure Zugleitsystem. Und für den damaligen Tiroler Landeshauptmann Dr. Wendelin Weingartner ist diese Modernisierung der Bahn nicht nur Aufwertung für die Strecke sondern für das ganze Land Tirol.

Historie pur

Nach dem man seit 1889 von München mit der Bahn nach Garmisch-Partenkirchen und zu diesem Zeitpunkt von Innsbruck bereits über Kufstein nach München, über den Arlberg an den Bodensee und über den Brenner Richtung Verona reisen konnte, lag der Bau einer Bahn von Innsbruck über Seefeld und Mittenwald nach Garmisch nahe. Auch für das bayerische Verkehrsministerium machte das Vorhaben Sinn, denn die geplante Mittenwaldbahn sei „als Zwischenglied der Verbindung Innsbruck – München wegen ihrer Lage zwischen den weitentfernten Eisenbahngrenzenpunkten Lindau und Kufstein ohne weiteres internationale Wichtigkeit zuzuerkennen“. Am 22.11.1904 war es dann soweit: Im bayrisch-österreichischen Staatsvertrag wurde der Bahnbau geregelt. Daraufhin wurde in den Jahren 1908 und 1909 das Projekt ausgearbeitet. Sofort nach Erteilen der Konzession am 1.7.1910 begannen die Bauarbeiten.

War auf deutscher Seite die Bayerische Staatsbahn für den Bau zuständig, wurde in Österreich dafür extra die Mittenwaldbahn AG gebildet, an der die Reichsregierung, das Land Tirol und die Stadt Innsbruck beteiligt waren, wobei die Finanzierung die k.k.priv. Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien abwickelte. Dieser Aufwand war aufgrund der für eine Lokalbahn ungewöhnlich hohen Kosten von 25.167 Mio. Kronen, bedingt durch die aufwendige Trassierung, notwendig, obwohl der Oberbau nur für 14 t Achslast entsprechend damaliger österreichischer Norm ausgelegt worden war im Gegensatz zum bayerischen Abschnitt, wo die Achslast bereits 16 t betrug. Es sollte bis 1963 dauern, bis durchgehend

von Innsbruck nach Garmisch eine Achslast von 20 t zulässig war.

Vertraglich festgelegt wurde die Betriebsführung zwischen den Bahnverwaltungen. Demnach war die „kaiserlich-königliche österreichische Staatseisenbahn“ für den Betrieb von Innsbruck bis Garmisch verantwortlich. Gleichzeitig wurde geregelt, dass die Bayerische Staatsbahn den Betrieb auf der Außerfernbahn von Garmisch nach Reutte organisiert.

Am 1. Juli 1912 war es dann soweit: Die erste Lok dampfte von Garmisch nach Mittenwald. „Dampfte“, denn die Elektrifizierung dauerte auf dem bayerischen Abschnitt länger und die Elektroloks standen erst am 25.4.1913 zur Verfügung. Im Gegensatz zu den Tirolern: Am 28. Oktober 1912 konnte der Abschnitt Innsbruck – Mittenwald feierlich eröffnet werden. Die Strecke und die Elektrifizierung waren hier vollendet und auch die speziell für die Mittenwaldbahn gebauten Elektroloks der Reihe 1060 waren fertiggestellt.

Und ein Schrecken vor rund acht Jahren: die ÖBB diskutierten ernsthaft die Einstellung der Mittenwaldbahn, sofern das Land Tirol keine finanziellen Beiträge leisten würde. Doch stolz erzählte Seefelds Bürgermeister Erwin Seelos, dass wir „unsere Bahnstrecke mit vereinten Kräften“ erhalten konnten.

Visionen pur

Auf dem genannten Festakt in Seefeld verwies Bgm. Seelos auf die Bemühungen Seefelds um einen ICE-Bahnanschluss: „Kassel – München in vier Stunden, von München nach Seefeld fast 3 Stunden – dieses Missverhältnis muss sich ändern“. An der Wand des Bahnhofsgebäudes prangte eine Fotomontage des neuen ICE-Bahnsteiges, wie er sich in ein paar Jahren präsentieren soll. Für Weingartner sei der Beginn des 3. Jahrtausends das Jahrhundert der Bahn. Er verwies in diesem Zusammenhang auf gigantische Projekte wie den Brenner-Basis-Tunnel. Aber er betonte auch, dass „die heutigen

Verkehrsprobleme ... über die Bahn bewältigt werden“ müssen.

Bei der fast gleichzeitigen Feier in Mittenwald betonte der dortige Bgm. Hermann Salminger, dass heute bis zu 25 Prozent der Urlauber mit der Bahn anreisen würden und diese Zahlen noch steigerungsfähig wären. Und Berthold Huber, Geschäftsführer der DB Regio AG skizzierte weitergehende Ziele wie die Einführung des Ein-Stunden-Taktes auf der Relation Innsbruck – Seefeld – Garmisch – München und eine Direktverbindung von München über die Mittenwaldbahn bis nach Verona.

Meinung pur

Das Schreckgespenst einer Stilllegung der Mittenwaldbahn ist vom Tisch. Der österreichische Abschnitt wurde mit einem modernen Zugleit-Betrieb ausgestattet, beim deutschen Abschnitt sind dazu die Arbeiten im vollen Gange, was der Sicherheit und Pünktlichkeit zu Gute kommt. Zahlreiche innovative Ideen zur Attraktivierung der Bahn sind bei Politik und Bahn im Entscheidungsprozess.

Wehrmutstropfen sind der Abbau von Servicepersonal in den Bahnhöfen und – wie von den Bahnverwaltungen gewünscht – in den Zügen. Betroffene davon sind hauptsächlich ältere und behinderte Menschen.

Und auch das Denken in „Giga-Projekten“ wie dem Brenner-Basis-Tunnel ist in den Köpfen von Politikern und Bahn-Verantwortlichen festverankert. Mit immer neuen „Löchern“ in den Alpen jedoch werden sich die bestehenden und künftigen Verkehrsprobleme nicht lösen lassen.

Zurück zur Gegenwart: Nehmen Sie sich die Zeit und fahren auch Sie auf der Mittenwaldbahn. Sie werden durch eine ungewöhnliche schöne abwechslungsreiche Reise entschädigt, die Sie so leicht nicht vergessen werden. Nicht umsonst gilt diese Bahn bei vielen Bahnfans als eine der schönsten Gebirgsbahnen Europas überhaupt!

Zum Weiterlesen:

1. In seinem Buch „**Karwendelbahn**“ merkt man dem Autor Siegfried Bufe „von der ersten bis zur letzten Seite an, dass der Karwendelbahn die ganz besondere Liebe des Autors gilt. Anders wäre es kaum möglich gewesen, über eine Bahnstrecke 350 Fotos aus alter und neuer Zeit zusammenzutragen“ („Eisenbahn-Journal“). 192 Seiten, 290 s/w- und 60 Farb-Bilder. Zu beziehen über: Bufe-Fachbuchverlag, Friedenstr. 4, D-84385 Egglham, Tel.+Fax: ++49 (0)8543 3677;
2. Die Geschichte der Bahn sowie aller anderen Bahnen in Tirol, Südtirol und im Trentino ist prägnant dargestellt in den „**Begleittexten Eisenbahn**“ zum **Tirol Atlas**, in dem der Innsbrucker Geograph Thomas Mösl auf rund 55 Seiten über Entstehung, Bedeutung und Zukunft des Schienenverkehrs im mittleren Alpenraum schreibt. Bezugsquelle über den Autor Thomas Mösl, Gumpstrasse 11, 6020 Innsbruck, Tel.+Fax 0512/393 191, Mobil 0664/2230438, e-Mail: thomas.moesl@uibk.ac.at

Und im Internet:

1. www.mittwaldbahn.info und
2. speziell zur 90 Jahr-Feier: www.bahnarchiv.net/90jahremwb.htm, beide Seiten gestaltet von Markus Fasching