©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Laufener Seminarbeitr. 3/99 S. 40-43 • Bayer. Akad. Natursch. Landschaftspfl. - Laufen/Salzach 1999

Kleine Schriftenreihe des Tiroler Umweltanwaltes • Heft 16

Regionale Verkehrskonzepte – Tourismuslenkung am Beispiel der Außerfernbahn

(Teil 1 Regionale Verkehrskonzepte)

Gisela MÜLLER

1. Einführung

Wie bereits angedeutet, bin ich seit knapp 2 ½ Jahren an der 5b-Stelle bei der Regierung von Schwaben in Augsburg für einige EU-Förderprogramme im Bereich Naturschutz zuständig. Sie werden sich jetzt vielleicht wundern, wie „eine vom Naturschutz“ dazu kommt, Ihnen etwas über Regionale Verkehrskonzepte zu erzählen. Aber die Verkehrsproblematik im Grenzraum Allgäu-Tirol, speziell im Hinblick auf die Außerfernbahn, beschäftigt mich nun schon über 2 Jahre, denn ich finde, daß sich der Naturschutz nicht auf den Arten- und Biotopschutz allein beschränken darf, sondern sich auch in andere Bereiche einbringen muß. Im übrigen entspricht dies auch dem sogenannten „vernetzten Ansatz“, der von der EU im Rahmen des 5b-Förderprogrammes zur Entwicklung des ländlichen Raumes gefordert und angestrebt wird.

Doch nun zur Außerfernbahn!

Da ich nicht davon ausgehen kann, daß alle Teilnehmer an dieser Fachtagung aus dem Allgäu oder dem Tirolerischen kommen, zunächst eine Erklärung des Begriffs „Außerfern“. Unter dem geographischen Begriff des „Außerfern“ versteht man diejenige Region, die von der Landeshauptstadt Innsbruck und dem Inntal aus gesehen, außerhalb, also jenseits des Fernpasses liegt. Es handelt sich deshalb um eine etwas abgelegene Grenzregion innerhalb Österreichs, die auf österreichischem Gebiet nur über Pässe zu erreichen ist, was, wie wir später sehen werden, nicht unerhebliche Auswirkungen für die Verkehrserschließung in der Geschichte hatte und bis zum heutigen Tag hat.

2. Streckenverlauf

Die Außerfernbahn verläuft auf einer Streckenlänge von 93 km und quert dabei zweimal die deutsch-österreichische Grenze. Sie hat ihren Ausgangspunkt in Kempten, durchquert zunächst das Oberallgäu auf einer Streckenlänge von 22 km, anschließend das Ostallgäu auf einer Länge von 11 km und wechselt in Pfronten-Steinach auf die Tiroler Seite. Hier durchfährt sie zunächst das Vilstal, dann das Lechtal, steigt hinauf in den Bereich Zwischentoren zwischen der Ehrenberger Klause und Lermoos und verläuft dann durch das Loisachtal abwärts. In Griesen, nach 47 km auf österreichischem Gebiet, wechselt die Außerfernbahn wieder auf deutschen, diesmal oberbayerischen Boden und endet schließlich in Garmisch-Partenkirchen.

Zwischen Kempten und Garmisch-Partenkirchen gibt es insgesamt 29 Bahnhöfe, wovon 14, also die Hälfte Bedarfshaltestellen sind.

Zwischen Lermoos am Fuße des Fernpasses und der Ulrichsbrücke bei Füssen folgt die Außerfernbahn weitgehend einer alten Transitstrecke durch die Alpen, die bereits in Römerzeiten von großer Bedeutung war, nämlich der „Via Claudia Augusta“, die vom Po durch Oberitalien, den Vinschgau und über Reschen- und Fernpaß bis zur Donau führte.

3. Geschichte

In der Mitte des 19. Jahrhunderts war die Eisenbahn das Verkehrsmittel der Zukunft (Es gab ja noch kein Auto). Venedig gehörte damals noch zu Österreich, und um diesen wichti-

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

gen Adriahafen als Tor zur weiten Welt an das im Aufbau befindliche europäische Verkehrsnetz anzubinden, projektierte man in Österreich die kürzeste Schienenverbindung von Südwest-Deutschland an die Adria. Diese sog. „Fernbahn“ sollte über den Fernpaß und den Reschenpaß verlaufen, dann durch den Vinschgau in Richtung Meran und in Bozen Anschluß erhalten an die Bahnstrecke von Verona nach Bozen, die 1855 bereits im Bau war.

Parallel dazu wurde die bayerische Regierung aufgefordert, die bereits von München nach Starnberg bestehende Bahnlinie über Partenkirchen nach Ehrwald auszubauen. In Lermoos hätte sich dann die Verbindung aus Richtung München mit der Fernbahn vereinigt. Somit wären München und damit auch Nürnberg und Regensburg über das Außerfern mit der Adria verbunden worden. In diesem Zusammenhang ist wichtig zu wissen, daß die Brennerstrecke damals noch in weiter Ferne lag.

10 Jahre später jedoch, im Jahr 1865, wurde die Brennerbahn bereits fertiggestellt. Zur gleichen Zeit lag für die immer noch geplante „Fernbahn“ eine konkrete Studie mit 3 Trassenvarianten vor, doch die österreichischen Entscheidungen wurden nicht getroffen. Wien war weit entfernt vom Außerfern, und man war dort nicht gewillt, auf Außerferner Bahnwünsche einzugehen.

Demgegenüber ging der Bau der Bahnlinien auf bayerischer Seite zügiger voran, wenn auch nur als sog. „Localbahnen“:

- 1889 fuhr der erste Zug von Murnau nach Partenkirchen, wo die Strecke endete.
- Ebenso im Jahr 1889 nahm die Lokalbahnlinie zwischen Marktoberdorf und Füssen ihren Betrieb auf. Wie wichtig eine Bahn sein konnte, sah man schon am 20. August jenes Jahres, als der Schah von Persien mit eigenem Hofzug im Füssener Bahnhof einfuhr. Die Bahn wurde zu einem wichtigen Faktor im Fremdenverkehr, und das immer noch bahnlose Außerfern konnte nur neiderfüllt nach Füssen blicken.
- 1895 schließlich wurde die Strecke zwischen Kempten und Pfronten ihrer Bestimmung übergeben.

Ein Jahr später, im Jahre 1896, die Außenferner hatten mittlerweile stärker die Initiative gegenüber Wien übernommen, lagen 2 Planungen zum Anschluß an das bayerische Schienennetz vor: einmal an die Strecke Kempten - Pfronten, zum anderen an die Strecke Marktoberdorf - Füssen, wobei letztere von den Außerfernern favorisiert wurde.

Doch die Stadt Füssen machte unerwartet einen Rückzieher, und somit kam es zu einem Anschluß an die Bahnstrecke Kempten - Pfronten. Am 16. Dezember 1905 war die Strecke zwischen Pfronten und Reutte fertiggestellt und wurde feierlich eingeweiht. Man betrachtete diese Teilstrecke aber nach wie vor nur als Eckstein der immer noch geplanten künftigen Fernbahn.

Im Jahre 1907 änderte man im Eisenbahnministerium in Wien jedoch seine Meinung, indem man entschied: „Die Karwendelbahn von Garmisch über Mittenwald nach Innsbruck wird gebaut.“ Dies bedeutete für das Außerfern eine Zugverbindung in die Tiroler Landeshauptstadt nur über ausländisches, sprich deutsches Staatsgebiet. Der Begriff der „Landein - Landaus - Bahn“ tauchte auf, aber eine Bahnverbindung über Garmisch nach Innsbruck war schließlich besser als gar keine. Die Fernbahn rückte damit in weite Ferne.

Am 28. Mai 1913 fuhr die erste elektrische Eisenbahn von Garmisch über Ehrwald und Lermoos nach Reutte. Die Fahrzeit von Reutte nach Innsbruck reduzierte sich damit auf viereinhalb Stunden gegenüber bis zu 9 Stunden, die man früher mit der Postkutsche allein von Reutte bis nach Imst benötigte. An diesem Tag war also die noch fehlende Lücke geschlossen, was Anlaß zu Freudenfesten an allen Bahnstationen zwischen Ehrwald und Reutte gab.

Sie werden sich sicher wundern, warum ich Ihnen die Geschichte der Außerfernbahn doch recht ausführlich geschildert habe, aber sie läßt Rückschlüsse zu auf Tatsachen, die auch in unserer Zeit noch eine wichtige Rolle spielen.

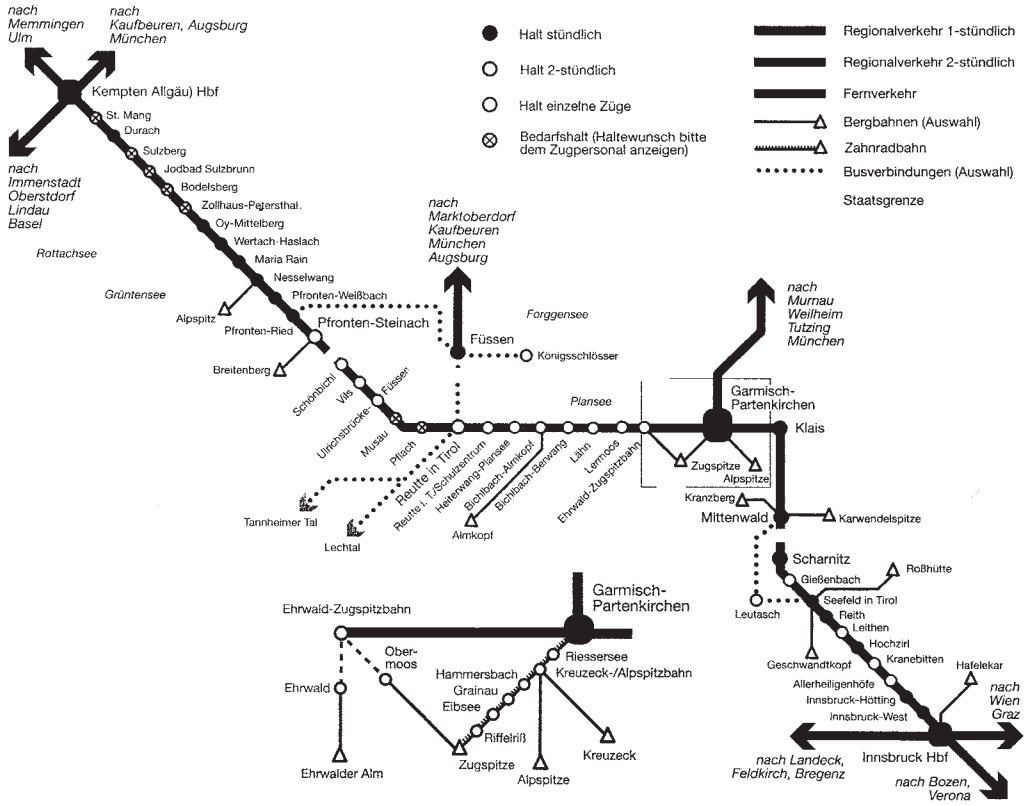
4. Verkehrsproblematik in unserer Zeit

Die Außerfernbahn verläuft von Kempten bis nach Lermoos annähernd parallel zu einer der meistbefahrenen Straßen im nördlichen Alpenraum (von Kempten über Pfronten und Reutte über den Fernpaß in Richtung Alpensüdseite über den Reschenpaß oder den Brenner). Die kilometerlangen Staus vor den Ortsdurchfahrten von Nesselwang, Pfronten oder auch dem nahegelegenen Füssen sind nicht nur zu Ferienzeiten seit Jahren bekannt. Abhilfe für die leidgeprüften Anwohner dieser Orte soll die

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Tourismus grenzüberschreitend

Naturschutzgebiete Ammergebirge – Außerfern – Lechtaler Alpen



Kempten, Pfronten, Reutte, Garmisch-Partenkirchen, Seefeld, Innsbruck mit der Bahn

Autobahn A 7 bringen, die momentan bis zum Attleseer Weiher nahe Nesselwang fertig ist. Der Grenztunnel bei Füssen östlich des Weißensees ist im Bau, ebenso das Verbindungsstück auf österreichischer Seite zwischen dem Tunnel und der bestehenden Umgehungsstraße von Reutte. Dagegen ist die Trassenführung zwischen dem jetzigen Autobahnende bei Nesselwang und dem Grenztunnel noch umstritten und wird seit Jahren zwischen den Betroffenen vor Ort und den Gerichten aller Instanzen heftig diskutiert. Ein Ende ist in nächster Zeit wohl noch nicht abzusehen.

Die Konsequenzen, die man aus dieser verkehrspolitischen Situation hätte ziehen können, wären gewesen: „Wir müssen die Außerfernbahn stärken, den Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen (siehe Problematik am Brenner), und zwar nicht nur den Fernverkehr, sondern auch den Ausflugs- und den täglichen Pendlerverkehr, um die Belastungen von Mensch und Natur zu reduzieren“. Doch weit gefehlt! Statt die Eisenbahn wie Mitte des 19. Jahrhunderts als Verkehrsmittel der Zukunft zu betrachten, wurde sie nicht als Alternative zum Auto gesehen. Haltestellen wurden sowohl auf bayerischer wie auf tirolerischer Seite stillgelegt, die Fahrpläne ausgedünnt und in die technische Unterhaltung der Strecke nur das Allernötigste investiert.

Somit war es kaum verwunderlich, daß die Fahrgastzahlen immer mehr zurückgingen. 1990 wurde schließlich von der ÖBB und der Tiroler Landesregierung ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, mit der Fragestellung, ob man an der Außerfernbahn, die mittlerweile in den roten Zahlen fuhr, festhalten sollte und wenn ja, was man zu einer besserer Auslastung tun könne. Es wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket für das Außerfern erarbeitet, das jedoch, aus welchen Gründen auch immer, praktisch nicht umgesetzt wurde. Die Bahn „dümpelte“ weiter vor sich hin.
Wiederum machte sich bemerkbar, wie bereits beim Bau der Außerfernbahn auf Tiroler Seite, daß es sich hier um eine Grenzregion innerhalb Österreichs handelt, die mit ihrer Lokalbahn nicht im Zentrum des Interesses der maßgebenden Stellen lag. Während sich in Bayern im Jahre 1994 mit der Einführung des Allgäu - Schwaben - Taktes und des Werdenfels - Taktes eine positive Wende andeutete, war diese auf österreichischer Seite nach wie vor nicht in Sicht.

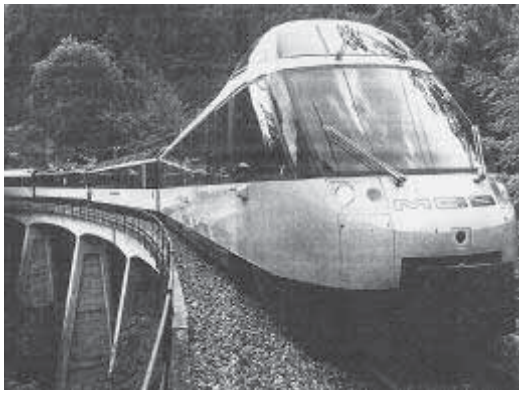
Im Herbst 1996 schließlich wurde zwischen Pfronten-Steinach und Reutte der sog. „Schienenersatzverkehr“ mit Bussen eingerichtet. Die

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

hier bisher eingesetzten österreichischen Schienenbusse wurden von Tirol in den Osten Österreichs abgezogen, da sie dort dringender benötigt wurden.

Die Tatsache jedoch, daß es sich bei der Außerfernbahn um eine zweimal grenzüberschreitende Bahnverbindung handelt (1913 noch verächtlich als „Landein-Landaus-Bahn“ bezeichnet), war jedoch nun für ihren Fortbestand von Vorteil. Denn:

- Seit 1995 gibt es das sog. „INTERREG II-Programm“ der EU, ein grenzübergreifendes Förderprogramm zwischen Bayern und Österreich (Herr Magister Grimm von der Tiroler Landesregierung wird später dazu sicher noch Einiges ausführen),
- seit dem Frühjahr 1997 gibt es die EUREGIO Allgäu - Außerfern - Kleinwalsertal / Bregenzer Wald, ein Zusammenschluß der betroffenen Gemeinden vor Ort.
- Und alle Beteiligten nahmen und nehmen sich dem Thema „Außerfernbahn“ mit großem Engagement an.



Crystal Panoramic Express (Schweiz)

5. die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs zwischen Pfronten-Steinach und Reutte seit dem 24. Mai 1998, die heute morgen im Rahmen einer Informations- und Pressefahrt entsprechend gewürdigt wird.

Diese Tatsachen sind erste Teilerfolge und erfreulich, geben meines Erachtens aber noch keinen Anlaß für Euphorie. Aber die Erarbeitung regionaler, grenzüberschreitender Verkehrskonzepte geht voran. Sie muß die Bahn, Linien- und Werksbusse, Schiffe, Pferdekutschen, Fahrräder, Füße und auch Autos zu einem sinnvollen, umweltverträglichen Ganzen zusammenführen. Bis dahin ist noch ein weiter Weg, aber ich bin optimistisch.

Sollten Sie erwartet haben, daß ich Ihnen in meinem Kurzreferat Ansatzmöglichkeiten oder gar Lösungen zur regionalen Verkehrsproblematik in diesem Raum vortrage, so möchte ich Sie auf unseren Arbeitskreis „Verkehrskonzepte“ heute nachmittag verweisen. Hier wollen wir uns gemeinsam Gedanken machen, welche Möglichkeiten bestehen, die Außerfernbahn für Kunden attraktiver zu machen. Dabei können positive Beispiele aus dem „Bahnland“ Schweiz, hier der Panoramic Express, der zwischen dem Berner Oberland und Montreux am Genfer See verkehrt, in die Überlegungen miteinbezogen werden.

5. Ausblick

Konkrete Ergebnisse dieser intensiven Bemühungen zur Erhaltung und Aufwertung der Außerfernbahn sind bisher:

1. Die Wiedereröffnung der Haltestellen in Griesen und Untergrainau,
2. die Erarbeitung einer Infrastruktur- und Marketingstudie für den Raum zwischen Kempten und Innsbruck. Die Vergabe steht kurz bevor, gefördert wird sie mit INTERREG-Mitteln der Europäischen Union,

Dipl. Ing. Gisela MÜLLER
Regierung von Schwaben
Ländliche Entwicklungsgruppe 5b-Gebiete
Karlstr. 2
D-86152 Augsburg

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Die Veranstaltung und vorliegende Broschüre wurden mit Mitteln der Europäischen Union gefördert.

Die mit dem Verfassernamen gekennzeichneten Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Herausgeber wieder. Die Verfasser sind verantwortlich für die Richtigkeit der in ihren Beiträgen mitgeteilten Tatbestände.

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung der AutorInnen oder der Herausgeber unzulässig.

Bildnachweis:
Titelbildgestaltung: Josef Heringer unter Verwendung einer Briefmarke der Deutschen Bundespost;
Carl Spitzweg, Der Sonntagsspaziergang (5), Duan Hanson „Plastic-life-tourists“ (23); Josef Heringer „born to be wild ...“ (24); Josef Heringer (24, 25-29, 32, 33, 35,); Christine Gollner (39); Gisela Müller (42, 43); Michael Schödl (46); Strandfoto: Quelle unbekannt (57); Klaus Michor (60-64); Christine Gollner (6, 11, 16, 17, 22, 36, 43, 48, 50, 56, 71, 75)

Das vorliegende Heft erscheint mit entsprechender Numerierung innerhalb der beiden Schriftenreihen:

Laufener Seminarbeiträge 3/99
Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)
ISSN 0175-0852
ISBN 3-931175-50-2

Kleine Schriftenreihe des Tiroler Umweltanwalts, Heft 16

Die Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege ist eine dem Geschäftsbereich des Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen angehörende Einrichtung.

Bearbeitung und Satz: Bernhard Nicolussi Castellan
Redaktionelle Betreuung beim Druck: Dr. Notker Mallach (ANL)
Druck: Fa. Kurt Grauer, 83410 Laufen; Druck auf Recyclingpapier (100% Altpapier)

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Laufener Spezialbeiträge und Laufener Seminarbeiträge (LSB)

Jahr/Year: 1999

Band/Volume: 3_1999

Autor(en)/Author(s): Müller Gisela

Artikel/Article: Regionale Verkehrskonzepte - Tourismuslenkung am Beispiel der Außerfernbahn 40-43