

## **DIE ZILLERTALBAHN - KONZEPTION, ENTWICKLUNG UND BE- DEUTUNG FÜR DIE WIRTSCHAFT EINES TIROLER ALPENTALES**

Helga KREFT-KETTERMANN, Münster\*

### INHALT

1.	Problemstellung und Zielsetzung	113
2.	Die Baugeschichte der Zillertalbahn	116
2.1.	Vorüberlegungen	116
2.2.	Der Bahnbau	117
3.	Das Bahnunternehmen in seiner Entwicklung von 1902 bis zur Gegenwart	121
3.1.	Die Verkehrsbewegung auf der Zillertalbahn im Wandel der Zeit	121
3.2.	Betriebsinterne Veränderungen	127
4.	Die Bedeutung der Zillertalbahn für die Wirtschaft und Verkehrs- bedienung des Tales - eine raum-zeitliche Retrospektive	129
4.1.	Die Beteiligung der Zillertalbahn an der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung des Tales	129
4.2.	Stellung und Funktion der Bahn im innerregionalen Verkehrssystem	131
5.	Zukunftsperspektiven	134
6.	Literatur	136
7.	Summary	137

### 1. PROBLEMSTELLUNG UND ZIELSETZUNG

Die Nebenbahnthematik steht seit jeher im Mittelpunkt verkehrspolitischer Überlegungen. Ist es heute die Diskussion um die Existenzberechtigung dieses Verkehrsträgers, die die Gemüter bewegt, so war es vor knapp 100 Jahren die Frage der Erhaltung dieser Bahnen niederer Ordnung, die seinerzeit auch als Sekundär-, Lokal- oder Vizinalbahnen bezeichnet wurden. In Österreich war mit der Fertigstellung der Arlbergbahn (1884) der Bau der Hauptbahnlinien zu einem vorläufigen Abschluß gekommen. Die Brennpunkte des politischen und wirtschaftlichen Lebens waren miteinander verbunden, und die an diesen

\* Dr. Helga Kreft-Kettermann, Geographische Kommission des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, D-4400 Münster, Robert Koch-Straße 26, Bundesrepublik Deutschland. - Der Artikel basiert auf einer Staatsarbeit und einer Dissertation am Institut für Geographie der Universität Münster (Prof. Dr. A. Mayr)

Schienenwegen liegenden Gebiete konnten am durchgehenden Verkehr des eigenen Landes wie auch am internationalen Verkehr teilnehmen. Mit Rücksicht auf allgemein zunehmende Verkehrsbedürfnisse ergab sich in der Folge sehr bald die Notwendigkeit, auch abseits der Hauptbahnen liegende Wirtschaftsräume mittels Eisenbahnen zu erschließen und gleichzeitig die weitere innere Aufschließung des Landes voranzutreiben. Die Forderung nach einer Verbesserung der lokalen Verkehrsverhältnisse kam vor allem aus jenen Landesteilen, die infolge der Abgeschiedenheit vom allgemeinen Verkehr wirtschaftlich zurückzubleiben drohten.

Das Konzept der bahnmäßigen Flächenerschließung basierte seinerzeit sowohl auf gemeinwirtschaftlichen Überlegungen, wobei eine Ausbreitung der durch die Eisenbahnen erzielten Vorteile für das ganze Land und somit eine möglichst gleichmäßige Dichte des Verkehrsnetzes postuliert wurde, als auch auf betriebswirtschaftlichen Aspekten, deren Zielsetzung die Sicherstellung der Lebensfähigkeit der Hauptbahnen und die Förderung ihrer Rentabilität durch eine Verdichtung des Systems der Zubringerlinien war. Durch eigens erlassene Gesetze im Hinblick auf Zugeständnisse und Begünstigungen für diesen Verkehrsträger (Lokalbahngesetze von 1880, 1887, 1895 und 1910) wurde eine Ära des staatlichen und privaten Lokalbahnbaues eingeleitet, die zur Bildung des heutigen Nebenbahnnetzes führte und die durch zahlreiche Monopolrechte sowie Subventionen für diese Bahnen von seiten des Staates, der Länder und der Gemeinden gekennzeichnet war.

Trotz der allseits mit Vehemenz vorgetragenen Forderung nach einer Errichtung von Lokalbahnlinien und der zahlreichen gesetzlichen Vergünstigungen entwickelte sich das Lokalbahnnetz jedoch sehr unterschiedlich, wobei nicht zuletzt das natur- und kulturräumliche Lagepotential einzelner Regionen von entscheidender Bedeutung war. Es sind vorrangig die Anlagestruktur und der Ausbaugrad der Nebenbahnstrecken, die vor dem Hintergrund der Landesnatur, besonders der Reliefgegebenheiten, zu sehen sind. So erklärt sich auch die unterschiedliche Dichte in der Verteilung der Lokalbahnen.

Während im Flach- und Hügelland Ober- und Niederösterreichs zahlreiche Nebenbahnen lokalisiert und zu einem mehr oder minder dichten Netz von Stich- und Verbindungsbahnen verzweigt sind, ist der österreichische Alpenraum nur vereinzelt von Lokalbahnen - nahezu ausnahmslos Stichbahnen - durchzogen. Als auslösendes Moment für die Errichtung von Bahnen dieses Typs muß hier die durch die orographischen Gegebenheiten bedingte unterschiedliche räumliche Verteilung von wirtschaftlichen Aktivräumen in den verkehrsmäßig frühzeitig erschlossenen Haupttälern und wirtschaftlichen Passivräumen in den entlegenen Seitentälern genannt werden. So kam ihnen als primäre Aufgabe die Erschließung entlegener Talschaften und deren Anbindung an die Bevölkerungs- und Wirtschaftsagglomerationen sowie an die Standorte zentralörtlicher Einrichtungen in den Haupttälern und damit an das Hauptverkehrsnetz zu. Nicht zuletzt aufgrund der vielfältigen Reliefstruktur und der unterschiedlichen wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Erschließung und Ausstattung der einzelnen Regionen weisen die Nebenbahnen des österreichischen Alpenraumes eine große Typenvielfalt auf.

Die Heterogenität der Nebenbahnen bezüglich Anlage- und Betriebsstruktur sowie der Besitzverhältnisse und Funktionsmuster macht es nahezu unmöglich, von *der* Verkehrsge-

schichte und der Nebenbahnproblematik verallgemeinernd zu sprechen; auch ist die jeweilige Konfliktsituation aufgrund der unterschiedlichen Raum- und Verkehrsstrukturen des entsprechenden Einzugsbereiches von Bahn zu Bahn anders gestaltet. Trotz dieser Unterschiede zeigen sich in der Entstehung, im Entwicklungsverlauf der derzeitigen Existenzmühsere und auch hinsichtlich der Zukunftsperspektiven dieses Verkehrsträgers doch einige Gemeinsamkeiten, so daß durch die im folgenden beispielhaft dargestellte Nebenbahngeschichte ein Einblick in die Verkehrsproblematik dieses Bahntyps gewährt werden kann.

Im Mittelpunkt nachfolgender Ausführungen steht die *Zillertalbahn*, eine der wohl bekanntesten und attraktivsten Nebenbahnen des österreichischen Alpenraumes. Eine interessante Entstehungsgeschichte und ein überaus wechselvoller Entwicklungsverlauf, der in eindeutiger Abhängigkeit der gegebenen Raum- und Wirtschaftsstrukturen sowie veränderter Verkehrsbedürfnisse und verkehrsrelevanter Verhaltensweisen zu interpretieren ist, weisen diese Lokalbahn als geeignetes Untersuchungsobjekt aus. Von nicht geringer Bedeutung ist weiterhin die Tatsache, daß die Bahn ein Gebiet erschließt, das die für den Einzugsbereich von Nebenbahnen allgemein typischen Raumstrukturen aufweist: weitestgehend disperse Besiedlung, gemischt landwirtschaftlich-gewerblich geprägte Wirtschaftsstruktur bei schwacher bis kaum vorhandener Industrieansiedlung, in diesem Fall mit prägnanter fremdenverkehrswirtschaftlicher Überformung, und eine relativ unbefriedigende Versorgung mit zentralen Dienstleistungen.

Ein Musterbeispiel ist die Zillertalbahn auch in puncto eines flexiblen und an gewandelten Verkehrsbedürfnissen orientierten Verkehrsangebotes. Die private Führung des Bahnbetriebes war und ist stets bemüht, durch Rationalisierungs-, Mechanisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen die Existenzberechtigung der Zillertalbahn auch in einem modernen Verkehrsnetz der Gegenwart aufrechtzuerhalten. Auf diese Weise wurde die Bahn nicht selten zum Pionier manch bahntechnischer Erneuerungen. Bereits von der Planung des Baues einer Lokalbahn durch das Zillertal bis zur Gegenwart hatte die Bahn mit zahlreichen Unstimmigkeiten in der Bevölkerung, mit finanziellen Schwierigkeiten und Existenzproblemen zu kämpfen. Baugeschichte und Entwicklung über die Jahre spiegeln dabei aber nicht nur politische Geschehnisse, sondern auch wirtschaftliche Höhe- und Tiefpunkte sowie naturgebundene Ereignisse, beispielsweise Schlechtwetterperioden oder Naturkatastrophen. Die Beeinflussung des Verkehrsablaufes und des Verkehrsaufkommens durch wirtschaftliche und verkehrspolitische Entscheidungen und Entwicklungstendenzen sowie durch neue raumrelevante Bauvorhaben, aber auch die Raumwirksamkeit des Verkehrsträgers 'Zillertalbahn' im Hinblick auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung des Tales bilden Hauptakzente dieses Beitrags. Ein wesentlicher Aspekt ist damit die Interdependenz zwischen dem Verkehrsgeschehen auf der Zillertalbahn und dem Raum in seiner natürlichen, bevölkerungsmäßigen und sonstigen vom Menschen geprägten Ausstattung unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, sozialer und politischer Faktoren sowie historischer Abläufe, soweit diese für das heutige Geschehen mitverantwortlich sind. Aber auch das innerregionale Verkehrssystem des Zillertales sowie der Wandel individueller Verkehrsbedürfnisse sind nicht zu vernachlässigende Momente, da nur vor dem Hintergrund des gesamten Verkehrsangebotes und unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Verhaltensweisen die spezielle Bedeutung eines Verkehrsmittels erkannt und ein sich abzeichnender Funktionswandel interpretiert werden kann.

## 2. DIE BAUGESCHICHTE DER ZILLERTALBAHN

Bevor im Jahre 1900 mit den Bauarbeiten für die Fertigstellung einer Lokalbahn von Jenbach nach Mayrhofen begonnen werden konnte, mußten zahlreiche Schwierigkeiten überwunden werden.

### 2.1. Vorüberlegungen

Der Bau einer Eisenbahnlinie von Jenbach in das Zillertal wurde erstmals 1869 in der Lokalpresse erörtert. Ein ernsthaftes Projekt hierzu wurde aber erst 1886 vorgelegt, und bis zum Baubeginn vergingen nochmals 14 Jahre, die man vornehmlich damit verbrachte, verschiedene Bauprojekte hinsichtlich Trassenführung und Anlageverhältnisse zu diskutieren. Das Spektrum der Vorschläge reichte von einer Dampframway etwa nach dem Vorbild der Haller oder Lanser Bahn über eine Bahn, die die Verbindung zur Krimmler Bahn (Pinzgauer Lokalbahn) herstellen sollte, bis hin zu einer elektrisch betriebenen Bahnlinie auf der orographisch linken Zillenseite mit dem Ausgangspunkt Jenbach. Während hinsichtlich dieser unterschiedlichen Bauvorhaben die Meinung der Bevölkerung recht differierte, waren die Gründe für das Zustandekommen dieser vielseitigen Pläne weit weniger angreifbar und widerlegbar.

Der Verkehr, der einst vom Unterinntal durch das Zillertal und über den Gerlospaß in den Pinzgau und nach Salzburg geführt hatte, wurde durch den Bau einer Straße über den Paß Thurn und die Eröffnung der Giselabahn von Wörgl über Zell am See nach Salzburg im Jahre 1875 von seinem bisherigen Verlauf deutlich abgelenkt. Hinzu kamen die überaus primitiven Verkehrsverhältnisse im Zillertal, die den anwachsenden Verkehrsbedürfnissen der einheimischen Bevölkerung und den Reisebedürfnissen der ständig zunehmenden Zahl der Feriengäste nicht mehr gewachsen waren. Der Zustand der Wege und der eigentlichen Landstraße, einer engen, kurvenreichen, holprigen und zum Teil sumpfigen Straße, die von Straß entlang dem orographisch linken Zillerrufer nach Mayrhofen führte, war so schlecht, daß sie großenteils nur mit Saumtieren und Pferden benutzt werden konnte. Von einem Bahnbau versprachen sich die Zillertaler letztlich nicht nur eine Wiederbelebung des Verkehrs durch das Tal, sondern auch eine Aktivierung der Wirtschaft und einen Stop des durch Abwanderung hervorgerufenen Bevölkerungsverlustes (vgl. SCHADELBAUER 1953, S. 233, 234). Schließlich war sicherlich auch die Erfolgsbilanz der seit 1889 verkehrenden Achsensenebahn (23.205 beförderte Personen im Eröffnungsjahr), in deren Betriebsabrechnung vom Jahre 1898 bereits die stolze Zahl von 39.442 Fahrgästen ausgewiesen werden konnte, ein weiterer in die Rentabilitätsberechnung einbezogener einflußreicher Faktor, wobei letztlich auch der Neid der Zillertaler Bevölkerung eine gewisse Rolle gespielt haben dürfte (vgl. TROGER 1977, S. 51).

Nach langwierigen Diskussionen um verschiedene Projekte hinsichtlich Trassenverlauf, Ausgangsbahnhof und Spurweite entschied man sich unter Einflußnahme des k.u.k. Eisenbahnministeriums für den Bau einer schmalspurigen Lokalbahn, die von Jenbach ausgehen, bis Zell am Ziller am orographisch linken Zillerrufer entlangführen, dort den Ziller auf einer Brücke übersetzen und dann entlang dem orographisch rechten Zillerrufer bis Mayrhofen führen sollte. Das k.u.k. Eisenbahnministerium ließ sich bei seiner Entschei-

dung von strategischen Momenten leiten; im Kriegsfall sollte es möglich sein, den Wagenpark der Zillertalbahn im damaligen Occupationsstaat Bosnien (Vorherrschen der 760 mm-Spurweite) einzusetzen (vgl. Tiroler Bauernzeitung Nr. 31, 1952). Darüber hinaus waren die Baukosten für normalspurige Bahnstrecken in Gebirgsgegenden mit geringem Verkehrsaufkommen fast immer zu hoch, so daß sich die Schmalspur als Ausweg anbot. Sie verlangt bei einer Trassenbreite von nur drei Metern weniger Baugrund als ein Güterweg, paßt sich durch die große Steigfähigkeit und engen Kurvenradien optimal dem Terrain an und kann oft an kostspieligen Sicherheitseinrichtungen sparen. Für die auf Selbsthilfe angewiesenen Gebietskörperschaften zeigte sich daher die Errichtung einer schmalspurigen Eisenbahnlinie nicht zuletzt wegen der kleineren und einfach ausgerüsteten Fahrzeuge nur halb so teuer wie eine normalspurige Bahn (vgl. KROBOT 1976, S. 9 f.). Zwar hat man die Nachteile dieser schmalspurigen Nebenbahnlinien, wie etwa geringe Fahrgeschwindigkeiten, keinen Wagenübergang und zusätzliche Umladekosten nicht übersehen, doch wurde zu jener Zeit die Verkehrserschließung ganzer Talschaften höher bewertet; und auch im Zillertal gab es nur die Alternative entweder Schmalspurbahn oder gar keine Bahn.

Vor diesem Hintergrund wurde am 20.12.1899 die Konzession zum Bau einer dampfbetriebenen Schmalspurbahn mit einer nach den bosnischen Bahnen gewählten Spurweite erteilt. Nachdem daraufhin am 26.12.1899 die offizielle Zillertalbahn-Aktiengesellschaft gegründet worden war, konnte mit dem Bahnbau umgehend begonnen werden (vgl. MISSBACH 1979, S. 154). Die Konzessionäre waren seinerzeit Herr Dr. Raimund RAINER, Arzt in Fügen, Herr Caspar SCHNEIDER, Brauereibesitzer in Zell a. Ziller, und Herr Franz PRANTL, Hotelier in Jenbach; Stammaktien wurden aber auch von der Staatsverwaltung und dem Land Tirol erworben.

## 2.2. Der Bahnbau

In den ersten Wochen und Monaten nach Baubeginn schritt der Bahnbau rasch und zügig voran. Bereits am 20.12.1900 konnte die 10,2 km lange Strecke von Jenbach bis Fügen-Hart fertiggestellt werden. Am 24.02.1901 folgte die Strecke Fügen-Hart-Kaltenbach-Stumm, am 26.05.1901 der Abschnitt Kaltenbach-Stumm-Erlach, und am 21.07.1902 wurde die Teilstrecke Erlach - Zell am Ziller in Betrieb genommen. Zell am Ziller sollte vorerst Endstation der Bahn sein, da aus finanziellen Gründen eine Weiterführung der Bahnlinie bis Mayrhofen zunächst nicht möglich war.

Die Zillertalbahn-Aktiengesellschaft hatte somit bereits bei der Erbauung der Bahnlinie mit monetären Engpässen zu kämpfen, die nicht zuletzt durch die hohen Kosten der Bachsanierung verursacht wurden. Eine Zusage des Ministeriums, sich mit 150.000 Kronen an der Sanierung zu beteiligen, eine Korrektur der Grundablösesummen im letzten Bauabschnitt und das mehr oder minder bekundete Einverständnis der Gemeinden, die Vollenendung der Bahnlinie finanziell zu unterstützen, führten letztendlich zu einer endgültigen Fertigstellung der Bahnstrecke Jenbach-Mayrhofen am 31.07.1902. Damit hatte das Zillertal seinen lang erwarteten Anschluß an das Hauptbahnnetz erhalten (vgl. Abb. 1).

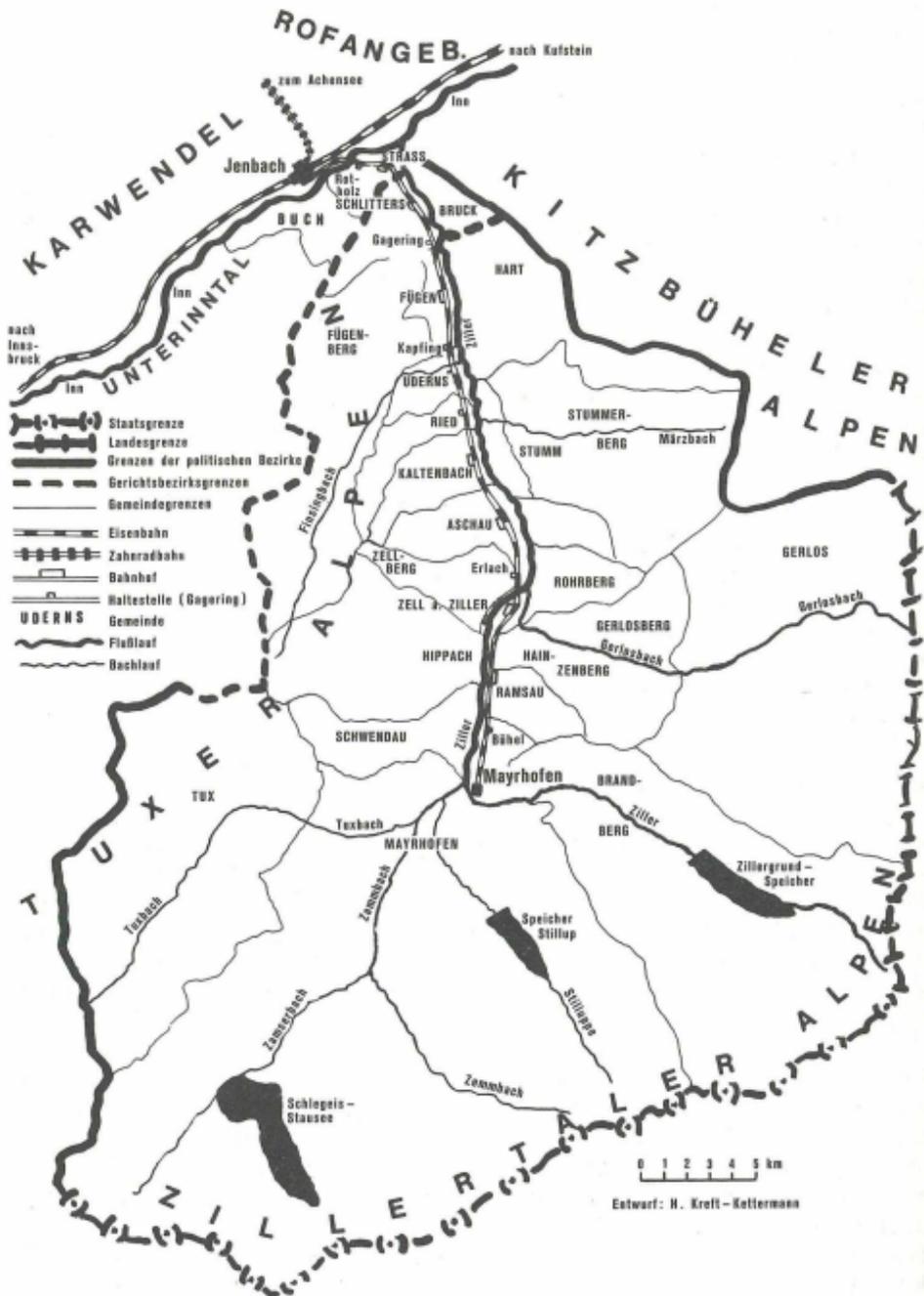
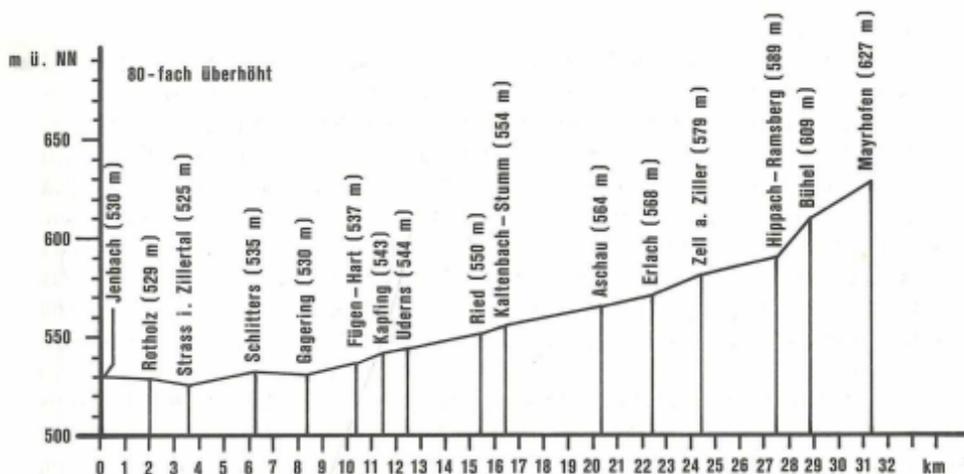


Abb. 1: Streckenverlauf und Verkehrsgebiet der Zillertalbahn

Die Anlageverhältnisse der Bahn lassen sich wie folgt skizzieren: Die Streckenführung der Zillertalbahn ist eingleisig, ihre Spurweite beträgt 760 mm. Der Ausgangsbahnhof ist Jenbach, ein kleiner Industriort im Unteren Inntal. Von Jenbach verläuft die Trasse der 31,728 km langen Bahnlinie eine kurze Strecke parallel zur Hauptbahn, um dann bei Bahnkilometer 1,455 den Inn auf einer Eisenfachwerkbrücke zu überqueren. Diese 92 m lange Innbrücke, die 1902 erbaut wurde, besitzt eine lichte Weite der Öffnung von 46 m, die Stützweite beträgt 47,2 m (vgl. MISSBACH 1979, S. 168). Diese Daten lassen erkennen, daß beim Bau der Bahnlinie die Hoffnung auf Normalspur noch nicht aufgegeben worden war, denn auch die Brücke über den Ziller zwischen Erlach und Zell am Ziller wurde für Normalspurweite konstruiert; ein Umstand, der später die Einführung des Rollwagenbetriebes erheblich erleichtert hat.

Der weitere Streckenverlauf führt von Rotholz zur Ortschaft Straß, wo sich die Bahn nach Süden dem Zillertal zuwendet. Im breiten Talgrund folgt sie dem Lauf des Zillers, den sie bei Eisenbahnkilometer 21,718 ebenfalls mit einer Eisenfachwerkbrücke überquert. Die Trasse der Bahn verläuft nun am orographisch rechten Zillerufer bis Mayrhofen, wo sie nahe am Fuß des Penken endet.

Von der Station Jenbach (530,5 m) bis zur Endstation Mayrhofen (627,3 m) beträgt der Höhenunterschied lediglich 97 m; für die gesamte Bahnlänge ergibt sich somit eine mittlere Steigung von 3,1 m auf 1000 m. Da beim Bahnbau die Trasse nahe an die Dörfer herangeführt wurde und diese hauptsächlich auf den Schwemmkegeln der Seitenbäche angelegt worden waren, finden sich stärkere Steigungen stets in der näheren Umgebung der Bahnhöfe (vgl. Abb. 2).



Entwurf: H. Kraft - Kettermann

Abb. 2: Streckendiagramm der Zillertalbahn

Von ihrer Anlage und Ausstattung unterscheidet sich die Zillertalbahn kaum von anderen Schmalspurbahnen Österreichs. Die Gleise wurden in der Oberbauform XXX mit Stahlschienen von 18 kg lfm ausgestattet. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 100m. Auch die Fahrzeuge, die zur Betriebsaufnahme angeschafft wurden, entsprachen den Standardausführungen für derartige Bahnen.

Im Hinblick auf Funktion und verkehrsmäßige Bedeutung einzelner Bahnstationen sind der Ausgangs- und Zielbahnhof der Zillertalbahn besonders hervorzuheben. Jenbach ist nicht nur Ausgangspunkt der Zillertalbahn, sondern gleichzeitig Sitz der Zillertalbahndirektion, darüber hinaus befindet sich in Jenbach das Bahnbetriebswerk zur Renovierung, Reparatur und Wartung der Fahrzeuge. Der Bahnhof selbst vereinigt verschiedene Funktionen: er ist zugleich Anschlußbahnhof zu den Zügen der Westbahn und der meterspurigen Achenseebahn, Zugbilde- und Umladebahnhof. Hier stehen einige Rampen bereit, die das Aufsetzen von Vollspurwaggons auf die Rollwagen der Zillertalbahn erleichtern. Endstation der Zillertalbahn ist Mayrhofen, der Hauptort des Zillertaler Fremdenverkehrs. Hier bieten sich günstige Anschlußmöglichkeiten zu den Postbuskursen in die Zillertaler Hochgründe, beispielsweise nach Brandberg, zum Schlegeisstausee und nach Hintertux. Der Bahnhof Mayrhofen besitzt einen Lokschuppen und eine Laderampe, dem Bahnverkehr stehen des weiteren drei Hauptgleise und drei Nebengleise zur Verfügung. Bereits an dieser Stelle sei auf die besondere Bedeutung des Bahnhofes Mayrhofen im Zusammenhang mit den Kraftwerksbauten in den 60er Jahren hingewiesen.

Eine Betrachtung des Streckenverlaufes und der Bahnstationen unter dem Aspekt nachfolgender Siedlungstätigkeit macht deutlich, daß im Bereich der Bahnhöfe, vereinzelt aber auch entlang der Bahnlinie, in den letzten 30 Jahren eine gesteigerte Bautätigkeit eingesetzt hat, was durch das Baualter der Gebäude dokumentiert wird. Die Bahnstationen haben sich zu Standorten verstärkter Siedlungstätigkeit entwickelt und dabei eine überwiegende Prägung durch den Fremdenverkehr erhalten. Von historischem Interesse sind in diesem Zusammenhang auch Aussagen über die Streckenbedienung Jenbach - Mayrhofen in den ersten Betriebsjahren. Im Vergleich zum Fahrplan des Stellwagenverkehrs, der die Strecke seit 1863 dreimal täglich befahren und somit für den Personenverkehr recht früh den Anschluß an die Hauptbahnlinie hergestellt hatte, verkehrten nun täglich 4 Zugpaare, zu denen noch Extrazüge an Sonn- und Feiertagen hinzukamen. Bei den Zugpaaren handelte es sich um gemischte Züge, die sowohl Personen- als auch Güterwagen führten. Die Fahrzeit hatte sich von 3,5 Stunden im Stellwagenverkehr auf 1 Stunde 50 Minuten verkürzt. Bei der Fahrplangestaltung versuchte man den unterschiedlichen Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden, so daß die Abfahrtszeiten über den ganzen Tag verteilt waren.

Der Wagenpark der Zillertalbahn umfaßte im Jahre 1902 bereits drei Tenderlokomotiven, 10 Personenwagen, 20 Güterwagen und 2 Gepäckwagen (vgl. ZB-Information für Eisenbahnfreunde, 1971, S. 6 f.). Recht aufschlußreich sind auch die ersten Betriebsergebnisse des Unternehmens. Im Jahre 1902 wurden bereits rd. 118.000 Personen befördert, wobei sich schon damals ein überaus starkes Verkehrsaufkommen in den Sommermonaten abzeichnete. Beim Gütertransport dominierten Holz, Baustoffe, Lebensmittel, Getreide und Brennmaterialien. Von 1902 bis 1913 steigerte sich der Gütertransport bereits von ca. 12.000 t auf 31.000 t (vgl. Geschäftsberichte der Zillertalbahn AG).

### 3. DAS BAHNUNTERNEHMEN IN SEINER ENTWICKLUNG VON 1902 BIS ZUR GEGENWART (1985)

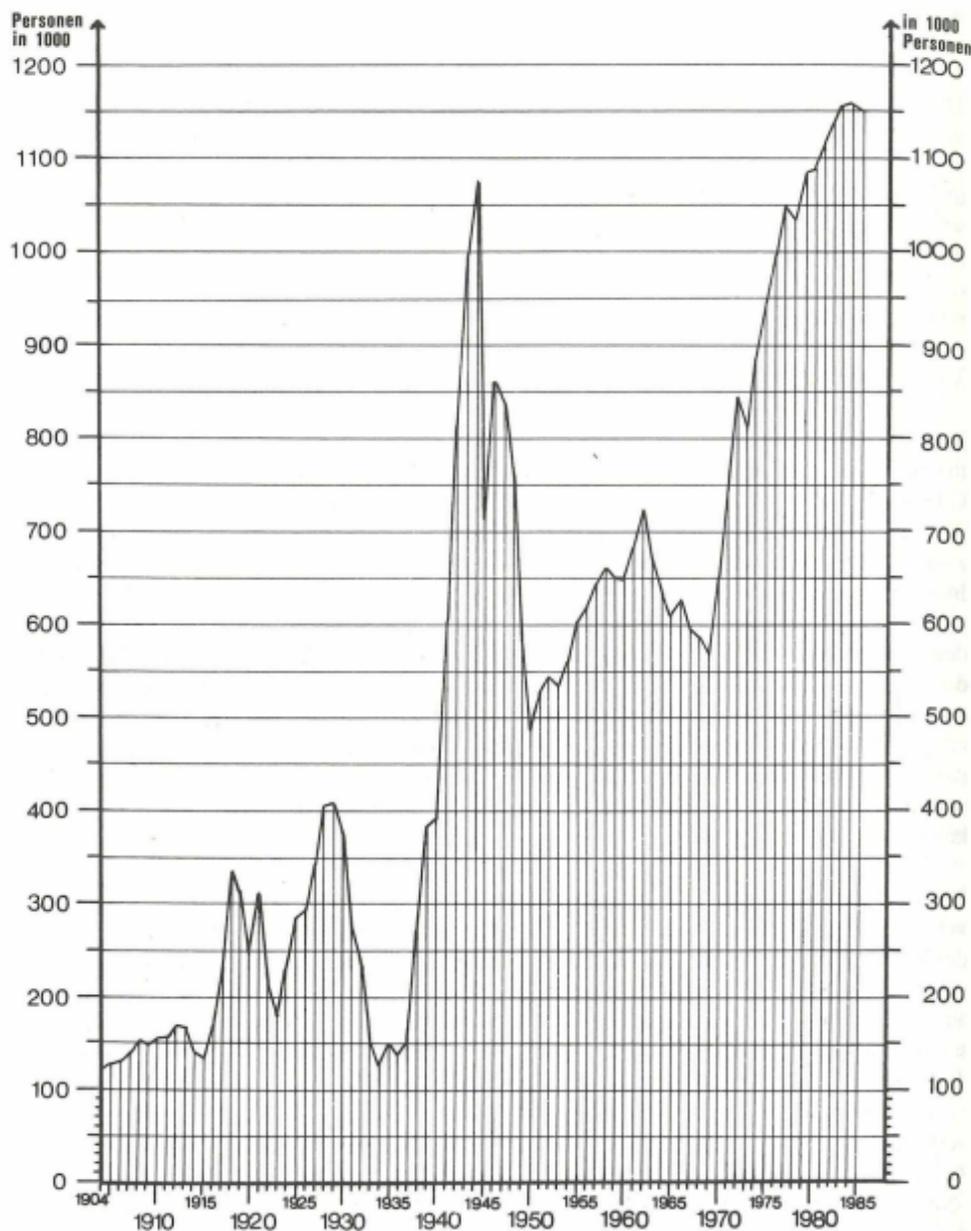
Die Zillertalbahn hat in ihrer bisherigen Entwicklung sowohl Zeiten des Aufschwungs, der Stagnation als auch der Existenzbedrohung erlebt. Dieses Auf und Ab in den einzelnen Betriebsjahren zeigt sich einerseits besonders deutlich in der unterschiedlichen Freqüentierung im Laufe der Jahrzehnte, in der Vergrößerung des Wagenparks und der unterschiedlichen Streckenbedienung, andererseits aber auch in der Ausweitung des Unternehmens durch die Errichtung von Nebenbetrieben sowie in Modernisierungs-, Rationalisierungs- und Mechanisierungsmaßnahmen, wobei letztere überwiegend der Existenzsicherung des Unternehmens dienen.

#### 3.1. Die Verkehrsbewegung auf der Zillertalbahn im Wandel der Zeit

In den ersten Betriebsjahren hatte die Zillertalbahn die uneingeschränkte Monopolstellung in der Verkehrsbedienung ihres Einzugsbereiches inne. Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr beschränkten sich weitgehend auf dieses Verkehrsmittel. Die Bahn war der wichtigste Verkehrsträger im Tal, und diese Position war aufgrund des schlechten Ausbauszustandes der Straßen und Wege weitgehend gesichert. Mit der wachsenden Bedeutung des Individualverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg verlor die Zillertalbahn ihre Vormachtstellung auf dem Verkehrssektor. Diese Verkehrsverlagerungen zeigten sich besonders deutlich im Hinblick auf den Berufs-, Versorgungs- und auch Güterverkehr. Angesichts der vornehmlich durch Streulage gekennzeichneten Siedlungsstruktur im Zillertal machte sich die Überlegenheit des Kraftwagenverkehrs gegenüber dem Bahnverkehr besonders rasch bemerkbar. Da der Kraftwagen an keine starre Verkehrslinie gebunden ist, kann er das Wegenetz bedarfsgerecht und im Haus-zu-Haus-Verkehr ausnutzen. Eine positive Entwicklung der Bahn zeigt sich lediglich auf dem Sektor des Fremden- und Ausflugsverkehrs.

Die nachfolgenden Verlaufsdiagramme zum Verkehrsaufkommen auf der Zillertalbahn vom Jahre 1904 bis zum Jahre 1985 (Abb 3 u. 4) zeigen sehr deutlich die Abhängigkeit der Verkehrsbewegung von außerbetrieblichen Einflußfaktoren. Nach einer überaus positiven Entwicklung in den ersten Betriebsjahren zeichnen sich sowohl im Personen- als auch im Güterverkehrsaufkommen die Wirren der beiden Weltkriege durch deutliche Einschnitte ab. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges, aber auch im darauffolgenden Jahr erreicht die Verkehrsbewegung einen ersten Tiefstand. Erst durch den wachsenden Militärverkehr ist wieder ein Anstieg zu verzeichnen. Die Beförderungszahlen der Zillertalbahn weisen von der Beendigung des Ersten Weltkrieges (1918) bis zum Beginn der Weltwirtschaftskrise im Jahre 1929 in beiden Verkehrsarten - abgesehen von kleineren Rückgängen - eine fortschreitende Entwicklung auf, die speziell im Güterverkehr durch den 1928 aufgenommenen Magnesitabbau im Tuxer Tal ein erstes Maximum erreicht.

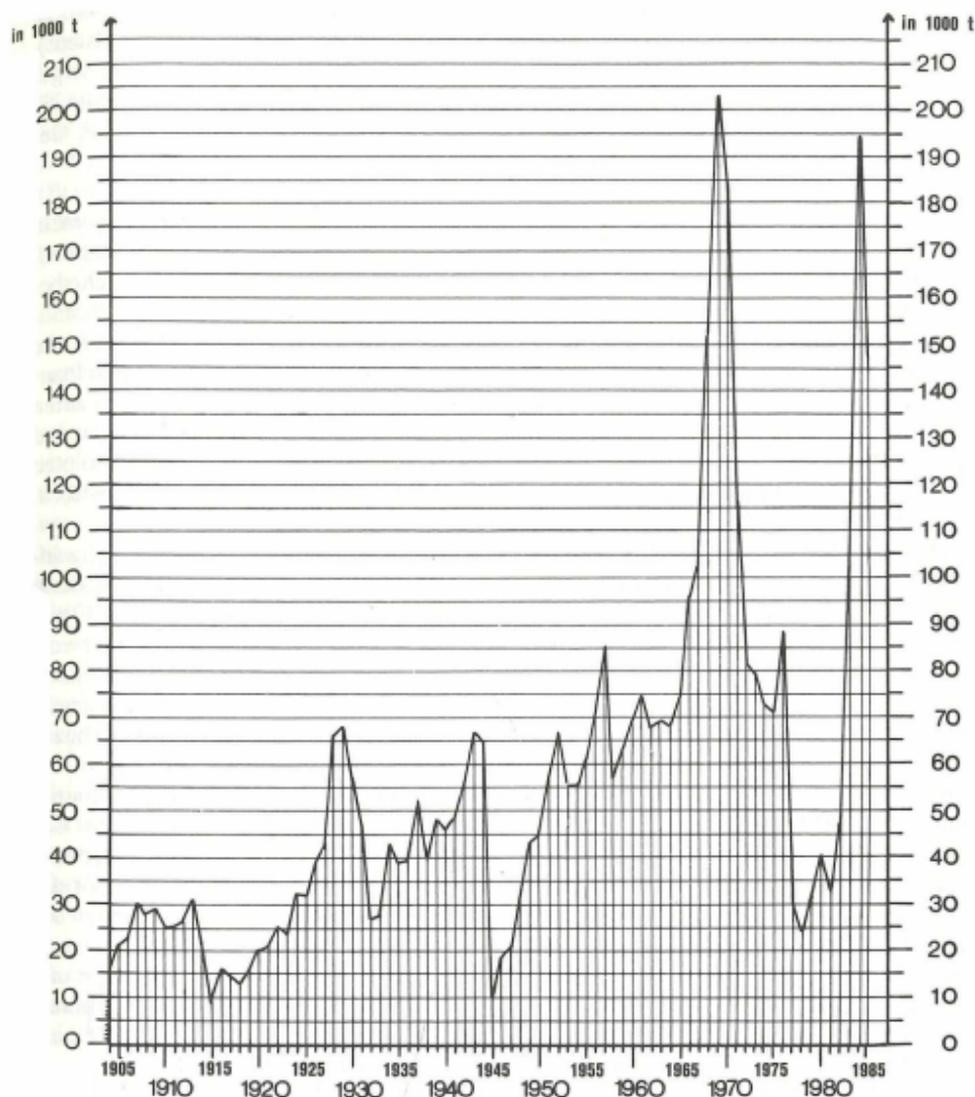
Im Jahre 1930 kam es infolge der einsetzenden Weltwirtschaftskrise zu weiteren rückläufigen Entwicklungen in allen Verkehrszweigen. Ungünstig beeinflußt wurde besonders der Güterverkehr; hier zeigt sich im Vergleich zum Vorjahr eine Verminderung um 16,9%. Der deutliche Rückgang des Verkehrsaufkommens hielt auch in den nachfolgen-



Quelle: Geschäftsberichte der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Entwurf: H. Kreft-Kettermann

Abb. 3: Entwicklungsverlauf des Personenverkehrsaufkommens der Zillertalbahn (1904-1985)



Quelle: Geschäftsberichte der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Entwurf: H. Krefl - Kettermann

Abb. 4: Entwicklungsverlauf des Güterverkehrsaufkommens der Zillertalbahn (1904-1985)

den Jahren noch weiter an. Der Personenverkehr erlitt zwischen 1931 und 1938 erhebliche Einbußen (Weltwirtschaftskrise und 1000 Mark-Sperre für Deutsche Touristen!). Durch äußerste Drosselung der Sachausgaben, durch Einschränkung der bislang außergewöhnlich hohen Sozialleistungen und durch den Abbau des Personalstandes versuchte die Zillertalbahn AG, die finanziellen Schwierigkeiten dieser Krise zu überwinden (vgl. Geschäftsberichte der Zillertalbahn AG für die Jahre 1930 bis 1938).

Während des Zweiten Weltkrieges zeigten sich im Personen- und Güterverkehr allgemein positive Entwicklungstendenzen. Das hohe Beförderungsaufkommen ist nicht zuletzt wiederum auf die zahlreichen, durch den Kriegszustand bedingten militärischen Verkehrsbedürfnisse zurückzuführen, die eine enorme Verkehrsbewegung zur Folge hatten. Insbesondere im Personenverkehr machte sich die aufgrund der Kraftstoffknappheit erforderliche Einstellung des seit 1935 geführten Kraftwagendienstes (1942) durch eine verstärkte Inanspruchnahme der Bahn bemerkbar. Einen erheblichen Rückgang für beide Verkehrsarten brachte das Jahr 1945. Die seit Herbst 1944 aufgrund von Verkehrseinschränkungen und Kohlenmangel rückläufige Verkehrsbewegung endete im Mai 1945 mit einem absoluten Stillstand (vgl. Geschäftsberichte der Zillertalbahn AG für die Zeit von 1939 bis 1945).

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg unterlagen die Beförderungszahlen ständigen Schwankungen, wobei die Verlaufskurven nicht zuletzt die wirtschaftsstrukturelle Entwicklung des Zillertales widerspiegeln, die seither durch das überdimensionale Anwachsen des Fremdenverkehrs, den Magnesitabbau sowie durch energiewirtschaftliche Projekte geprägt worden ist. Die seit Beginn der 70er Jahre steigenden Beförderungszahlen im *Personenverkehr* sind im Kontext der einheitlich fortschreitenden Entwicklung des gesamten Verkehrsaufkommens, insbesondere des Fremdenverkehrs, zu interpretieren. Seit ihrer Inbetriebnahme ist die Zillertalbahn besonders von Urlaubern frequentiert worden, wobei sich ihre Funktion für den Fremdenverkehr durch die Entwicklung zum Massen- und Sozialtourismus, die etwa seit Mitte der 50er Jahre zu beobachten ist, erheblich verstärkt hat. Das Unternehmen erkannte recht früh die Bedeutung dieses Wirtschaftszweiges für das Personenverkehrsaufkommen der Bahn. Gerade diese Erkenntnis führte dazu, das Angebot der Zillertalbahn im Personenverkehr immer stärker an den Bedürfnissen und Wünschen des Urlaubers auszurichten. Bereits Anfang der 70er Jahre betrieb man durch die gesteigerte Nachfrage nach Möglichkeiten des Hobby-Urlaubs das Geschäft mit der Nostalgie und richtete 1972 einen Hobby-Zugverkehr ein, bei dem die Urlaubsgäste einen Lokführerschein erwerben können. Dieser Hobby-Zug verkehrt auf der Strecke Mayrhofen-Zell am Ziller und wird teilweise auch auf der längeren Strecke Mayrhofen-Fügen geführt. Seit 1984 ist ein weiteres Novum auf diesem Sektor, der Kinderhobbyzug, eingeführt worden.

Aufgrund der immer deutlicher werdenden Abhängigkeit des Personenverkehrsaufkommens vom Fremdenverkehr unterliegen die Beförderungszahlen auch Konjunkturschwankungen in den Herkunftsländern der Urlauber. Streiks und ungünstige wirtschaftliche Entwicklungen können die Urlauber ebenso fernhalten wie eine ausgeprägte Schlechtwetterperiode innerhalb der Saison. Nicht unberücksichtigt bleiben darf die Tatsache, daß der betriebseigene Kraftwagenverkehr neben seiner postulierten Ergänzungsfunktion auch ein betriebsinterner Konkurrent der Bahn ist, dessen Beförderungsfrequenz sicherlich nicht zuletzt zu Lasten des Bahnverkehrs gestiegen ist.

Die allgemeine Aufwärtsentwicklung im Personenverkehr wird auch deutlich im Phänomen der Fahrplanverdichtung. Das über das Jahr verteilte unterschiedliche Verkehrsaufkommen erfordert eine je nach Sommer und Winter abgestimmte Streckenbedienung. Im Winter verkehren an Werktagen 6 und an Sonn- und Feiertagen 5 Zugpaare, im Sommerfahrplan werden an Werktagen 7 und an Sonn- und Feiertagen 8 Zugpaare geführt. Die Abfahrtszeiten der Züge sind größtmöglich an den unterschiedlichen Verkehrsbedürfnissen (Berufs-, Schüler-, Versorgungs- und Ausflugsverkehr) orientiert. Außerdem besteht zwischen den Anschlußverbindungen des Kraftwagendienstes und der Bahn weitgehend eine Fahrplanabstimmung.

Eine Betrachtung des *Güterverkehrs*, der seit dem Winter 1960/61 nicht mehr kombiniert, sondern vom Personenverkehr getrennt geführt wird, zeigt sowohl für das gesamte Güterverkehrsaufkommen in den einzelnen Betriebsjahren als auch für die Entwicklung bei den einzelnen Warengattungen eine große Abhängigkeit dieses Verkehrszweiges von wirtschaftlichen Gegebenheiten und Entscheidungen. Der Magnesitabbau am Wangl oberhalb von Lanersbach (Tuxer Tal) und die zahlreichen energiewirtschaftlichen Projekte im hinteren Zillertal haben die Güterbewegung auf der Zillertalbahn erheblich beeinflußt. Dieses wird zum Beispiel aus dem Anstieg der Beförderungszahlen im Jahre 1927 (Aufnahme des Magnesitabbaues) und einer sehr bedeutenden Zunahme im Jahre 1966 (Beginn der TKW-Transporte) ersichtlich. So ist die höchste je erreichte Transportspitze im Jahre 1969 (205.000 t) primär auf die Errichtung zahlreicher Kraftwerksbauten im Zemmgrund (Anlage des Schlegeißspeichers mit Sperrmauer und Errichtung des Kraftwerkes Bösdornau) zurückzuführen. Die Entscheidung der Tauernkraftwerke AG (TKW), den größten Teil der Baumaterialien für die Kraftwerksbauten mit der Bahn zu transportieren, brachte dem Unternehmen den lang ersehnten Aufschwung.

Einen erheblichen Rückgang im Güterverkehrsaufkommen dieser Lokalbahn brachten die 70er Jahre. Verantwortlich hierfür waren insbesondere die Fertigstellung der Kraftwerksanlagen im Zemmgrund und der deutlich zurückgehende und schließlich eingestellte Magnesitabbau im Tuxer Tal. Als am 21.12.1976 der letzte Magnesitwagen in Jenbach eintraf, bedeutete dies, daß der Zillertalbahn durch den Wegfall der Magnesit- und der dazugehörigen Öltransporte nahezu 46.000 t jährliches Transportvolumen verloren gingen. Die Güterbeförderung sank von 88.716 t im Jahre 1976 auf 29.055 t im darauffolgenden Jahr. Außerdem neigte sich im Jahre 1977 der Zementtransport für die ARGE-Zillerüberleitung seinem Ende zu, so daß die Bahn insgesamt eine Transportmenge von ca. 50.000 t verloren hatte. Eine Zunahme im Güterverkehr zeichnete sich erst wieder im Jahre 1979 durch umfangreiche Holztransporte ab. In einem weiteren Anstieg Anfang der 80er Jahre spiegelte sich die Realisierung eines neuen energiewirtschaftlichen Bauvorhabens im Zillertal wider: die Errichtung des Zillerkraftwerkes mit Krafthaus Häusling und einem großen Stausee im hinteren Zillertal (Transportspitze 1984: 194.000 t). Das Zillerkraftwerk soll im Sommer 1987 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden.

Eine Analyse der Güterverkehrsstruktur zeigt, daß neben den ehemals bedeutenden Magnesittransporten und den Baumaterialien für die Kraftwerksanlagen seit jeher auch Futtermittel und Getreide, insbesondere Heu und Stroh, Brennmaterialien (Kohle, Koks, Mineralöl) und vor allem Holz zu den wichtigsten Transportgütern der Zillertalbahn gehören.

Einen Überblick zum Wandel in der Güterverkehrsstruktur der Bahnlinie, die seit 1983 wieder eindeutig von den TKW-Transporten geprägt wird, gibt eine tabellarische Zusammenstellung (vgl. Tab. 1).

Warengruppe	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Baumaterialien	1,7	1,1	0,8	0,8	0,5	0,8	1,3	2,6	0,7	0,1	0,1	0,1	0,1
Eisenwaren, Baugeräte Maschinen	3,6	1,5	2,2	3,3	0,9	2,8	1,8	5,1	3,6	2,9	3,5	0,9	0,4
Futtermittel, Getreide	4,0	3,7	5,3	5,7	5,6	17,7	21,3	16,4	13,8	17,8	13,9	5,1	3,0
Heu, Stroh	3,3	3,0	3,9	4,3	4,7	9,0	14,1	9,5	13,6	13,6	11,5	4,0	2,6
Holz	0,4	7,5	7,7	0,2	0,9	1,8	7,5	22,7	41,0	32,8	29,6	24,0	17,4
Kohle, Koks	0,7	0,8	1,0	0,6	0,4	1,3	5,8	2,2	1,7	2,0	0,8	0,2	0,1
Magnesit	65,7	63,0	61,2	57,0	47,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Mineralöl	5,9	6,6	8,8	10,2	13,4	25,0	35,2	24,9	16,9	17,0	4,3	0,7	-
Zement	-	-	-	-	22,9	31,6	7,5	0,7	-	-	20,3	44,0	51,4
Sonstiges	15,3	11,8	9,1	17,9	3,0	10,0	6,0	17,2	6,8	12,2	16,0	21,0	25,0
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tab. 1: Prozentuale Anteile der einzelnen Warengruppen an der gesamten Güterbeförderung der Zillertalbahn in den Jahren 1972-1984. (Quelle: Geschäftsberichte der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG).

Die Zahl der fahrplanmäßig geführten Güterzüge ist am Bedarf ausgerichtet. Wagenladungen und Stückgut wurden im Jahre 1985 von Montag bis Freitag mit einem, bei erhöhtem Bedarf mit zwei Güterzugpaaren befördert. Die Zementtransporte, die bereits im Oktober 1985 ausliefen, wurden täglich mit bis zu vier Zugpaaren abgewickelt (vgl. Geschäftsbericht der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG 1985).

Abschließend sei darauf hingewiesen, daß das verstärkte Aufkommen des Kraftwagenverkehrs den Güterverkehrssektor der Bahn nicht so deutlich beeinflußt hat wie den Personenverkehrssektor. Die Zillertalbahn bleibt auch weiterhin einer der wichtigsten Gütertransporteure im Tal, und dieses nicht zuletzt deshalb, weil schwere Lastkraftwagen-Transporte auf der Straße den Individualverkehr, insbesondere den Urlauberverkehr, erheblich stören würden und eine weitere Umweltbelastung zur Folge hätten.

### 3.2. Betriebsinterne Veränderungen

In den 50er Jahren haben die Ausweitung des Individualverkehrs, bedingt durch den ansteigenden Motorisierungsgrad, und die damit einhergehende Verlagerung zahlreicher Transporte von der Schiene auf die Straße die Existenz der Zillertalbahn häufig bedroht. Um das Ausmaß dieser einschneidenden Verkehrsverlagerungen gering zu halten, mußte die Zillertalbahn AG, die seit 1956 in Zillertaler Verkehrsbetriebe AG umbenannt worden ist, einige Umstrukturierungen vornehmen. Die Pläne, die zur Hebung der Rentabilität des Eisenbahnbetriebes ausgearbeitet wurden, erstrecken sich von Maßnahmen hinsichtlich der Modernisierung des Wagenparks über eine Verbesserung des Oberbaues, Vereinfachung und Mechanisierung der Umladearbeiten, Trennung von Personen- und Güterverkehr bis hin zur Abschirmung der Straßenkonkurrenz durch einen betriebseigenen Kraftwagendienst.

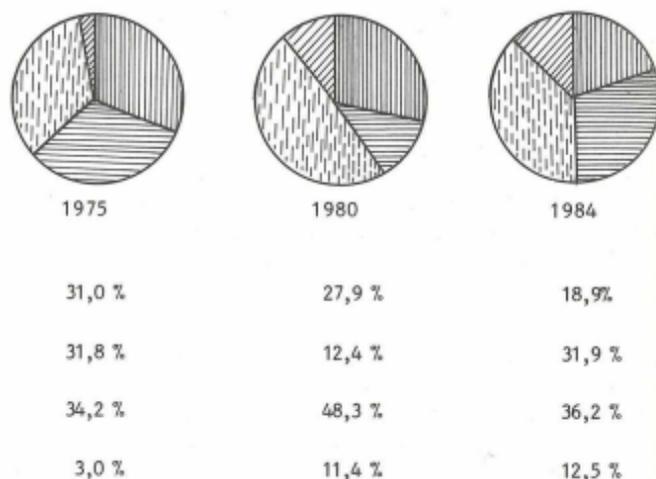
Hinsichtlich der Traktionsart ist festzuhalten, daß vorwiegend diesellokomotiv-bespannte Züge und diesel-elektrische Triebwagen eingesetzt werden.\* Eine Ausrichtung am Fremdenverkehr und an der in den letzten Jahren immer populärer werdenden Nostalgiewelt zeigt sich im Einsatz von dampflokomotiv-bespannten Zügen, die in der Sommer-, Weihnachts- und Ostersaison - und dieses ist einzigartig auf dem österreichischen Lokalbahnsektor - fahrplanmäßig (!) zweimal täglich zwischen Jenbach und Mayrhofen verkehren. Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen zeigen sich insbesondere im Bereich des Güterverkehrs. Besonders hervorzuheben ist hier die Einführung des Rollschemel- und Rollwagenverkehrs im Jahre 1961, wodurch dem zeitaufwendigen Umladen ein Ende bereitet werden konnte. Ein Rollschemel ist ein Schmalspurwagen, auf dessen Tragwerk Schienen im Abstand der Normalspur montiert sind. Das Aufschieben der Normalspurwagen auf diese Tragkonstruktionen erfolgt an der Stirnseite einer Rampe in Jenbach. Die Vorteile des Rollschemelverkehrs, der 1965 bereits 63,4 % des Umschlags ausmachte, sind außer für die TKW-Transporte aber auch für die einheimische Wirtschaft bedeutend, da ein kostenvertueuerndes und umständliches Umladen vom Massengütern und Brennstoffen erspart bleibt.

Eine weitere für Österreichs Lokalbahnen richtungweisende Neuerung führte das Unternehmen mit Beginn des Sommerfahrplanes 1971 ein: das Zugleitverfahren mittels Zugfunk. Das Konzept dieses Zugleitverfahrens besteht darin, die Bahnhöfe nicht mehr mit Fahrdienstleitern zu besetzen, sondern die Leitung des Verkehrs einem zentralen Fahrdienstleiter zu übertragen, der mit allen Triebfahrzeugen über Sprechfunk in Verbindung steht.

Des weiteren erkannte das Unternehmen recht früh die Umstrukturierung auf dem Verkehrssektor. Um einerseits den neuen Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden, anderer-

\* Gemäß der Amtlichen Eisenbahnstatistik der Republik Österreich bestand der Wagenpark dieser Lokalbahn im Berichtsjahr 1984 aus 14 Triebfahrzeugen (4 Dampftenderlokomotiven, 6 Diesellokomotiven und 4 Dieseltriebwagen, davon 2 diesel elektrische Triebwagen der neuen Schmalspur-Triebwagengeneration) sowie 28 Personen- und 65 Güterwagen (vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, 1984).

seis jedoch auch um das Unternehmen vor konkurrierenden Verkehrsbetrieben zu schützen, wurde bereits im Jahre 1935 ein eigener Kraftwagendienst errichtet, der sich aus Linien-, Ausflugs-, Gelegenheits- und Skibusverkehr zusammensetzt, sich außerordentlich gut bewährt hat und eine weitere Einnahmequelle darstellt. Die Buslinie wird in Ergänzung zum Zugverkehr von Jenbach nach Mayrhofen und zu bestimmten Tageszeiten (Früh- und Spätkurse sowie Kurse zu Behörden- und Versorgungsfahrten) auch bis Innsbruck oder Schwaz geführt; letzteres, um den Verkehrsbedürfnissen nachzukommen, die sich aus der zentralörtlichen Bedeutung dieser Städte ergeben. Bei dem Kraftwagendienst handelt es sich um einen Schienenersatzverkehr, dem die Beförderungstarife des Bahnverkehrs zugrunde liegen. Im Vordergrund steht damit nicht so sehr der Konkurrenz- und Wettbewerbsgedanke, sondern vielmehr die Ergänzungsfunktion und somit die Verbesserung der Verkehrsbedienung im Tal. Ein weiterer Nebenbetrieb ist das Autohaus Mayrhofen, das 1975 auf dem Areal des ehemals für die Tauernkraftwerke angelegten Güterbahnhofes errichtet worden ist. In diesem sind neben Großgaragen und Werkstätten für den Omnibusverkehr auch eine öffentliche Reparaturwerkstatt sowie Verkaufsräume für den Autohandel untergebracht. Daß die Nebenbetriebe der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG seit 1975 an den Gesamteinnahmen des Unternehmens immer größere Anteile aufweisen, verdeutlicht Abb. 5.



Entwurf: H. Kreft-Kettermann

(Quelle: Geschäftsberichte der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG, Jenbach 1975, 1980, 1984)

Abb. 5: Einnahmenstruktur der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG - eine Gegenüberstellung verschiedener Jahre (in %)

#### 4. DIE BEDEUTUNG DER ZILLERTALBAHN FÜR DIE WIRTSCHAFT UND VERKEHRSBEDIENUNG DES TALES - EINE RAUM-ZEITLICHE RETROSPEKTIVE

Durch die Errichtung der Bahnlinie hat das Zillertal eine neue Inwertsetzung erfahren, die sich vorrangig durch eine Expansion im Wirtschaftsbereich deutlich abzeichnet.

##### 4.1. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung des Tales

Mit der Eröffnung der Zillertalbahn im Jahre 1902 erhielt das Tal als Lebensraum für die ansäßige Bevölkerung eine deutliche Aufwertung. Ein Stop des besonders um die Jahrhundertwende durch Abwanderung ausgelösten Bevölkerungsrückganges und gar eine Umkehrung in ein deutliches Bevölkerungswachstum waren die Folge (vgl. Tab. 2).

Jahr	Vorderes Zillertal	Hinteres Zillertal	Zillertal
1869	7.236	8.312	15.548
1880	6.715	7.771	14.486
1890	6.378	7.345	13.723
1900	6.264	7.316	13.580
1910	6.248	7.687	13.935
1923	6.578	8.257	14.835
1934	7.188	9.551	16.739
1951	8.416	11.253	19.669
1961	9.038	12.135	21.173
1971	10.762	14.770	25.532
1981	12.344	15.706	28.050

Tab. 2: Die Entwicklung der Wohnbevölkerung im Zillertal seit 1869. Quelle: AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG Regionales Entwicklungsprogramm für die Planungsräume 54, 55 - Vorderes und Hinteres Zillertal, Innsbruck 1981, S. 87.

Bereits in den ersten Betriebsjahren war ein sichtbarer Wirtschaftsaufschwung festzustellen. Entlang der Eisenbahntrasse und insbesondere im Bereich der Bahnhöfe kam es zu verstärkter Bautätigkeit, die sich nicht nur auf Privathäuser beschränkte, sondern auch Gewerbebetriebe erfaßte, die sich aufgrund der günstigen Verkehrslage in der Nähe des Bahnhofes ansiedelten oder gar ein eigenes Anschlußgleis erhielten. So finden sich in unmittelbarer Bahnnähe zahlreiche Sägewerke und Tischlereien, aber auch einige Industriebetriebe wie etwa ein Fahrzeugbauunternehmen in Kaltenbach oder eine Baumaschinenfabrik in

Zellberg. Diese durch den Bahnbau initiierte Expansion wird neben der Errichtung von ver- und bearbeitenden Gewerbebetrieben auch im Bereich des Handels deutlich, der durch den verbesserten Verkehrsanschluß an die Hauptverkehrslinien und die bessere Verkehrerschließung des Tales eine erhebliche Steigerung verzeichnen konnte. Beim Bau von Hotels, Gasthöfen und Pensionen wurde ebenfalls die Bahnhofsnähe berücksichtigt, die für den Fremdenverkehr einen wesentlichen Standortfaktor darstellt.

Neben dem Gewerbe profitierte auch die Land- und Forstwirtschaft von der Erbauung einer Bahnlinie durch das Zillertal. Gemüse und Getreide brauchten nicht mehr mühsam angebaut zu werden, sondern wurden nun mit der Bahn ins Tal transportiert. Dies war sowohl einfacher als auch rentabler, da sich das Zillertal aufgrund der dort vorherrschenden physiogeographischen Gegebenheiten besser zur Viehwirtschaft als zum Ackerbau eignet. Die hohen Beförderungszahlen im Holztransport (Ausfuhr) und in der Beförderung landwirtschaftlicher Güter (Einfuhr) dokumentieren auch heute die große Bedeutung der Zillertalbahn für diesen Wirtschaftszweig.

Am deutlichsten hat die Errichtung der Zillertalbahn jedoch den Fremdenverkehr im Tal beeinflusst. Die Inbetriebnahme der Schmalspurbahn ermöglichte erst den eigentlichen Aufschwung dieses Wirtschaftszweiges, der seinerseits wiederum aufgrund der ihm eigenen Schlüsselposition im Wirtschaftsgefüge die gesamtwirtschaftliche Entwicklung des Tales entscheidend gefördert hat.

Jahr	1925/26	1930	1933	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1981
Nächtigungen	71.121	214.125	172.266	620.328	1.397.422	1.993.620	3.537.317	3.839.253	4.376.043	4.342.580

Tab. 3: Die Entwicklung der Nächtigungszahlen im Zillertaler Fremdenverkehr seit 1925/26 <sup>1)</sup>. Quelle: AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG: Fremdenverkehrsstatistik der Gemeinden Tirols, Innsbruck.

Allerdings macht sich seit einiger Zeit bemerkbar, daß die Zillertalbahn von den Urlaubern nicht mehr - wie früher - vorrangig zur An- und Abreise benutzt wird. Wie bereits hingewiesen, ist die Zillertalbahn jetzt eine besondere Fremdenverkehrsattraktion, die mit ihrer "Dampfromantik" einen nicht mehr zu entbehrenden Beitrag zur heutigen Fremdenverkehrswerbung leistet. Die Ausrichtung des Bahnbetriebes auf diese neue, nicht vorrangig der Fortbewegung, sondern der Freizeitgestaltung dienende Verkehrsnachfrage zeigt sich neben der Führung von Dampf- und Hobbyzügen auch in den zahlreichen, auf den Ur-

1) Über den Besuch von Fremden und die Anzahl von Nächtigungen innerhalb der einzelnen Gemeinden liegt vor der Einführung der modernen Fremdenverkehrsstatistik erst seit 1925 eine mehr oder minder genaue Statistik vor (vgl. SILBERMAYER 1940, S.48).

laubsgast abgestimmten Sonderleistungen, wie etwa dem Kombibilet mit Achenseebahn und Achenseeschiffahrt oder der preisgünstigen Urlauberwochenkarte mit uneingeschränkter Benutzungsmöglichkeit der Bahn.

In diesem Zusammenhang darf auch die Bedeutung des Verkehrsunternehmens als Arbeitgeber für die Bevölkerung des Tales nicht außer acht gelassen werden. In den ersten Betriebsjahren der Bahn waren durchschnittlich zwischen 20 und 40 Personen beschäftigt, wobei sich diese Zahl je nach Bedarf, insbesondere aber in den Sommermonaten aufgrund der Bahnerhaltungsarbeiten, um 30 bis 40 Arbeiter erhöhte. Der weitere Entwicklungsverlauf der Beschäftigtenzahlen war in Abhängigkeit von außer- oder innerbetrieblichen Ereignissen sichtbaren Schwankungen unterworfen. Eine Gesamtzahl von 163 Beschäftigten im Jahre 1985 weist die Zillertaler Verkehrsbetriebe AG als einen der größten Arbeitgeber des Tales und damit als eine wirtschaftliche Einheit von nicht zu unterschätzender Bedeutung aus (vgl. Geschäftsbericht der ZVB 1985).

#### 4.2. Stellung und Funktion der Bahn im innerregionalen Verkehrssystem

Lange Zeit beherrschte die Zillertalbahn den Verkehrssektor des Tales. Neben der Monopolstellung in der Verkehrsbedienung kam ihr auch als Initiator des wirtschaftlichen Aufschwungs im Tal eine besondere Bedeutung zu. Daß sich in den vergangenen Jahren einige Umstrukturierungen ergeben haben, die insbesondere die Stellung der Bahn im gesamten Verkehrsangebot des Zillertales betreffen, wurde bereits deutlich. Wie allerdings die verkehrsmäßige Erschließung des Tales heute aussieht, welche Möglichkeiten in der Bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel gegeben sind, wie groß das Verkehrsaufkommen auf den einzelnen Verkehrsträgern (Schiene/Straße) ist und welche Bedeutung der Zillertalbahn auch gegenwärtig noch in bezug auf die Befriedigung der unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse zukommt, soll im folgenden untersucht werden.

Die Zillertalbahn bedient ein regionales Einzugsgebiet von knapp 30.000 Einwohnern, wobei die durchschnittliche Bevölkerungsdichte nur 23 Ew/qkm, die Siedlungsdichte hingegen einen Wert von 206 Ew/qkm aufweist (vgl. AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG 1981, S. 42). Das Zillertal umfaßt 27 Gemeinden, deren Ortskerne auf den Schwemmkegel der Seitenbäche liegen. Hinsichtlich der zentralörtlichen Verteilung ist anzumerken, daß Fügen mit 2.670 Einwohnern (1981) und einer Anzahl von gewerblichen Betrieben der Hauptort des vorderen Talbereiches ist. Die bedeutendste Siedlung des hinteren Zillertales war ursprünglich Zell am Ziller (1.874 Ew, 1981), das hauptsächlich Sitz staatlicher zentralörtlicher Einrichtungen ist, wie beispielsweise Bezirksgericht, Bezirksforstinspektion etc. Inzwischen wurde es rangmäßig von Mayrhofen (3.276 Ew, 1981) übertroffen (vgl. AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG 1981, S. 88 und BOBEK/FESL 1978, S. 262 und Karten im Anhang).

Insgesamt stellt das Zillertal einen ländlichen Raum dar, der durch landwirtschaftliche Betriebe, klein- bis mittelgroße Gewerbebetriebe und stark ausgeprägtes Fremdenverkehrsaufkommen gekennzeichnet ist. Einen Einblick in die Wirtschaftsstruktur des Tales gibt auch die prozentuale Verteilung der Arbeitsplätze auf die einzelnen Wirtschaftssektoren; sie zeigt im Jahre 1981 im Zillertal folgendes Bild: 18,0 % Land- und Forstwirtschaft,

36,7 % Industrie, Gewerbe, Bauwesen und 45,3 % Dienstleistungssektor (vgl. ÖSTERREICHISCHES STATISTISCHES ZENTRALAMT: Volkszählung 1981).

Ein für das Verkehrsaufkommen auf den einzelnen Verkehrsträgern nicht unwesentlicher Faktor ist die Berufspendlerbewegung. Intensive Verflechtungen existieren nicht nur innerhalb des Tales, wo sie durch die zentralörtlichen Positionen von Fügen, Zell am Ziller und Mayrhofen, die zahlreichen Fremdenverkehrsbetriebe und die Kraftwerksbauten im hinteren Talbereich hervorgerufen werden, sondern es werden auch Arbeitsplätze in den Städten außerhalb des Tales aufgesucht. Insbesondere im Vorderen Zillertal macht sich die gute Erreichbarkeit der Arbeitszentren Schwaz, Jenbach und Brixlegg in vergleichsweise hohen Auspendlerquoten bemerkbar.

Verkehrsbedürfnisse und Verkehrsströme werden aber nicht nur durch den Fremdenverkehr und die Berufspendlerbewegung initiiert, sondern entstehen auch durch Nachfrage nach öffentlichen Einrichtungen. Da nicht jeder Ort mit einer Hauptschule, einem Arzt oder einem Freibad ausgestattet ist, entwickeln sich auch in dieser Hinsicht zahlreiche intra-regionale Verkehrsbewegungen. Im Zillertal besitzen beispielsweise nahezu alle Orte eine Volksschule (Ausnahmen: Rohrberg und Schwendau). Je eine Hauptschule existiert in Fügen, Stumm, Zell am Ziller, Mayrhofen und seit dem Schuljahr 1985/86 auch in Hippach. Eine ähnliche Situation zeigt sich im Hinblick auf andere öffentliche Einrichtungen und Dienstleistungen, die ebenfalls größtenteils auf die zentralen Orte Fügen, Zell am Ziller und Mayrhofen verteilt sind.

Auf dem Verkehrssektor war für das Zillertal der Schienenweg bis in die 50er Jahre der wichtigste Verkehrsträger. Seit der Errichtung der Bahnlinie hatte man nicht nur den weiteren Ausbau des Straßennetzes, sondern auch die Verbesserung des Straßenzustandes vernachlässigt, so daß die Verkehrsbedienung im Tal lange Zeit äußerst einseitig war. Obgleich durch die Zillertalbahn eine lineare Verkehrserschließung gegeben war, wurden die Verkehrsverhältnisse dieses Gebietes als unzureichend beurteilt, denn eine flächenmäßige Erschließung der Region war aufgrund des schlechten Ausbauszustandes der Straßen kaum möglich. Mit dem Aufkommen des Massentourismus in der Mitte der 50er Jahre und dem Anwachsen des Individualverkehrs machte sich das unzureichende Verkehrsangebot besonders nachteilig bemerkbar. In den darauffolgenden Jahren wurde deshalb ein umfangreiches Straßen- und Wegenetz ausgebaut. Dieses setzt sich sowohl aus Bundes-, Landes- und Erschließungsstraßen wie auch aus Alm-, Wald- und Feldwegen zusammen. Zwei Bundesstraßen durchziehen dieses Gebiet: die Gerlosbundesstraße (B 165), die von Zell am Ziller über Hainzenberg, Gmünd und Gerlos in den Pinzgau hinüberführt, und die Zillertalbundesstraße (B 169), die von Ginzling durch das Zillertal bis zur Einmündung in die B 171, die Inntalbundesstraße, bei Straß verläuft. Der derzeitige Ausbauszustand dieser Bundesstraße ist von recht unterschiedlicher Qualität und genügt häufig nicht mehr den Anforderungen. Sowohl der Zustand des Straßenbelages als auch die Fahrbahnbreite entsprechen besonders im vorderen Talbereich nicht mehr den für Bundesstraßen geltenden Richtlinien. Auch die Trassenführung weist erhebliche Nachteile auf, die sich insbesondere in einem kurvenreichen Verlauf und in einer extrem engen Straßenführung im Bereich von Ortsdurchfahrten zeigen. Dank der Fertigstellung eines Teilstückes der neuen Zillertalbundesstraße zwischen Kaltenbach und Zell am Ziller/Süd haben sich die chaotischen Zustän-

de, die in der Hauptsaison manchmal zu kilometerlangen Staus und in den Ortschaften zu erheblichen Engpässen und Verkehrsbelastigungen führten, geändert. Dieses neue Straßenstück ist Teil eines Gesamtkonzeptes, das die Neutrassierung der B 169 entlang des östlichen Zillerufers und entsprechende Ortsumfahrungen vorsieht (vgl. AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG (Hrsg.), 1981, S. 49, 50).

Das *Verkehrsangebot* erstreckt sich von der Bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel im Schienen- und Straßenverkehr über ein mehr oder weniger ausgebautes Individualverkehrsnetz bis hin zur Erschließung der Bergregionen durch Seilbahnen und Sessellifte. Die Träger des öffentlichen Personenverkehrs sind neben den bereits erwähnten Zillertaler Verkehrsbetrieben (Bahn und Kraftwagendienst) der Postautobusverkehr (Bundespost) und einige kleinere Privatunternehmen, die für den Ausflugs- und Fremdenverkehr interessante Ziele anfahren und diese Strecken im Linienverkehr bedienen; anzuführen sind hier beispielsweise Fahrten zum Stillupstausee oder in den Zillergrund (letzterer ist derzeit aufgrund des Kraftwerkbaues für den Ausflugsverkehr gesperrt). Die Gestaltung des Liniennetzes wird vornehmlich durch den Verkehrsknotenpunkt Jenbach sowie den Verlauf des Zillertales und seiner Nebentäler bestimmt. Während das Haupttal bis Mayrhofen von den Zügen und Bussen der Zillertaler Verkehrsbetriebe bedient wird, beschränkt sich die verkehrsmäßige Anbindung und Erschließung der hinteren Gründe im öffentlichen Personenverkehr auf den Postautodienst.

Über die *Frequentierung* der verschiedenen Verkehrsträger unterrichtet Abb. 6. Über das durchschnittliche tägliche Personenverkehrsaufkommen auf der B 169 liegen nur die Werte von Querschnittserhebungen am Zählabschnitt 'Fügen' vor, doch lassen diese eindrucksvoll den enormen Aufschwung des Individualverkehrs gegenüber dem öffentlichen Verkehr erkennen. Das Säulendiagramm dokumentiert einen allgemeinen Anstieg der Beförderungszahlen für alle Verkehrsträger. Neben der Entwicklung des Fremdenverkehrs zum Massen- und Sozialtourismus spielt auch der gesellschaftliche Wandel eine wesentliche Rolle. Der steigende Wohlstand unserer Gesellschaft ist der Initiator zahlreicher neuer Verkehrsbedürfnisse, die sich durch die stetig zunehmende Motorisierung der Bevölkerung leicht realisieren lassen. Mehrmals wöchentlich oder gar täglich durchgeführte Einkaufsfahrten sowie der tägliche Berufspendlerverkehr zu verschiedensten Tageszeiten bei beachtlichen und ungünstigen Arbeitswegen sind beispielsweise Erscheinungen, die vor einigen Jahrzehnten noch undenkbar oder aber mit großen Schwierigkeiten verbunden waren; denn gerade diese erwerbs- und versorgungsorientierten Verkehrsbedürfnisse sind nur unter Benutzung eines gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetzes oder mit privaten Kraftfahrzeugen zu verwirklichen.

Im Jahre 1955 war die Zillertalbahn in der Verkehrsbedienung des Tales noch dominierend, fünf Jahre später hatte sich diese Situation bereits deutlich zugunsten des Individualverkehrs gewandelt; die Gründe hierfür sind nicht zuletzt der gestiegene Besitz eines eigenen Kraftwagens, das Bedürfnis nach individueller Fahrtgestaltung und nach Unabhängigkeit von fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten. Neben diesem überaus großen Verkehrsaufkommen auf dem Verkehrsträger Straße läßt sich aber auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln eine deutliche, wenn auch bedeutend geringere Steigerung in der Personenbeförderung feststellen. Diese positive Verkehrsentwicklung betrifft vornehmlich den 'Zillertaler' Bus,

dessen Beförderungszahlen bereits im Jahre 1980 nahezu die Werte der Zillertalbahn erreicht haben. Die Ursachen dieses Wandels sind nicht zuletzt die zahlreichen Vorteile des Autobusdienstes gegenüber dem Bahnverkehr. Der Bus ist in seinen Möglichkeiten einer bedarfs- und nachfragegerechten Verkehrsbedienung weitaus flexibler als die Bahn mit ihrer Spurgebundenheit. Ein weiterer Vorteil gegenüber dem Bahnbetrieb besteht in der großen Anzahl der Haltestellen und deren Standorten an den Quellen des Verkehrsaufkommens, die in den Siedlungskernen wie auch in den Randgebieten liegen.

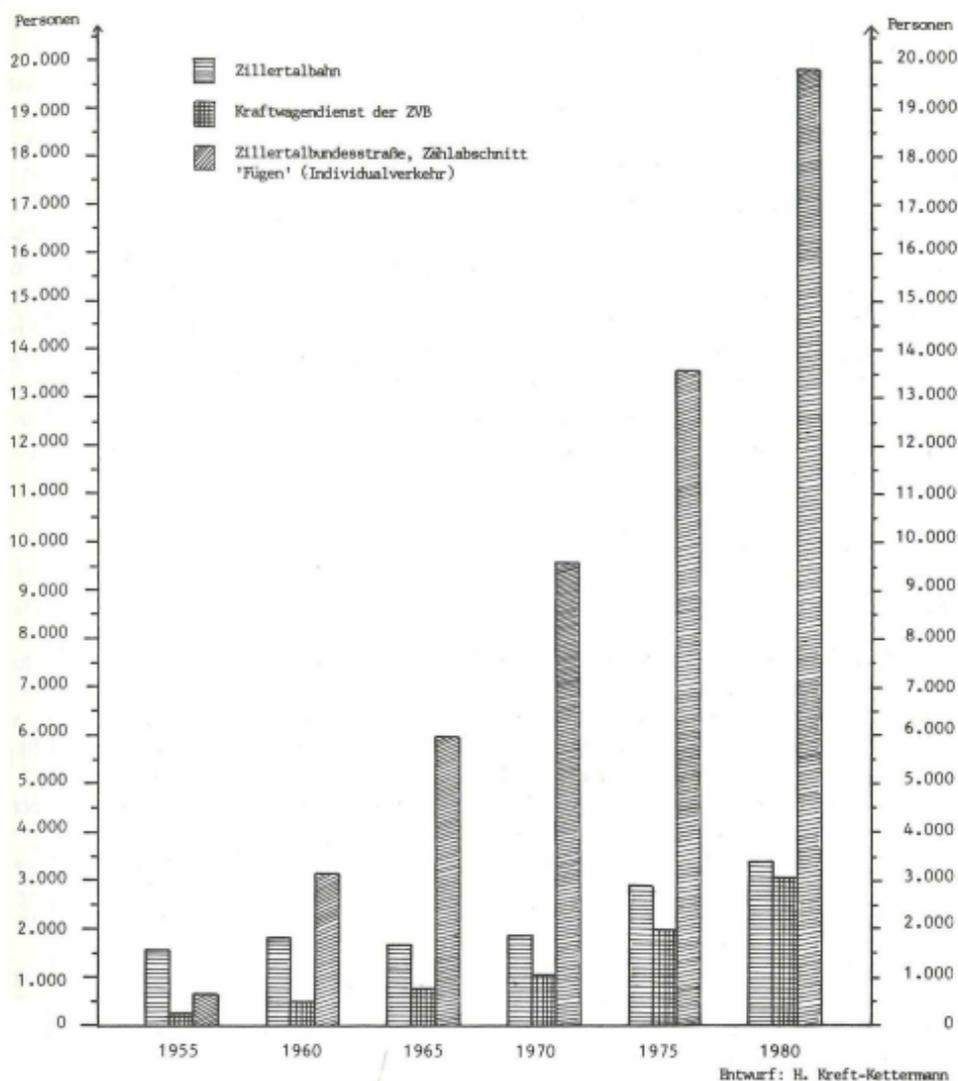
Aus der bisherigen Darstellung wird deutlich, daß die Zillertalbahn ihre Monopolstellung in der Verkehrsbedienung des Tales verloren hat. Sie leistet jedoch auch weiterhin einen konstruktiven Beitrag zur Bereitstellung eines attraktiven, sicheren und wirtschaftlichen Verkehrsangebotes für die jeweils spezifischen Reisezwecke. Insbesondere im Schüler- und Berufsverkehr besteht - nicht zuletzt aufgrund der Sozialtarife - eine große Nachfrage nach Verkehrsleistungen der Bahn, 1980 setzte sich das Personenverkehrsaufkommen der Zillertalbahn aus 40 % Schülern, 37 % Berufstätigen und 23 % Sonstigen zusammen (vgl. Geschäftsbericht der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG 1980). Der im Vergleich zu anderen Nebenbahnen äußerst hohe Anteil der sonstigen Fahrgäste ist auf den regen Ausflugs-, Hobbyzug- und auch Reiseverkehr in diesem fremdenverkehrsmäßig geprägten Bahnraum zurückzuführen.

## 5. ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN

Die Zillertalbahn ist auch künftig als öffentliches Verkehrsmittel bedeutend, wobei sie primär wichtige Zubringerfunktionen zur Westbahn, zur Achenseebahn, zu den Seilbahnen im Tal sowie zu den Anschlußverbindungen der Buskurse in die Nebentäler erfüllt. Auch ist ihre Aufgabe eines Verkehrsteilers zwischen Straße und Schiene nicht zu unterschätzen, zumal sich beim Straßenverkehr durch die Überlagerung von einheimischem Verkehrsaufkommen und Fremdenverkehr bereits jetzt zahlreiche Probleme ergeben.

Bereits heute ist abzusehen, daß nach Fertigstellung der zweiten Ausbaustufe der Zillerkraftwerke das Frachtgeschäft durch die Materialtransporte für die Tauernkraftwerke, aber auch durch Verlagerungen von Gütertransporten auf die Straße stark zurückgehen wird. In Anbetracht eines zufriedenstellenden Ausbaugrades der B 169 und des fortschreitenden Entwicklungstrends vom öffentlichen Verkehr zum Individualverkehr werden aber die Einnahmen der Bahn nicht nur aus dem Frachtgeschäft, sondern auch aus dem Personenverkehr stark absinken. Eine der wesentlichen Funktionen der Zillertalbahn muß sich dann vermutlich auf den Fremden-, Ausflugs- und Vergnügungsverkehr konzentrieren. Als touristische Attraktion ist die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes zweifelsohne auch langfristig anzustreben (vgl. AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG 1981, S. 190). Hierbei ist jedoch unabdingbar, daß diese Funktion künftig in noch stärkerem Maße als bisher von den Nutznießern, den Fremdenverkehrsverbänden und den Gemeinden, honoriert wird. Nur so läßt sich der Bahnbetrieb, dessen finanzielle Situation äußerst angespannt ist, auch weiterhin aufrechterhalten.

Die aktuelle Frage nach der Zukunft der Zillertalbahn ist aber auch im Rahmen raumordnungspolitischer und regionalplanerischer Zielsetzungen zu sehen. Das von der Tiroler



(Quelle: Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hrsg.): Straßenverkehrszählungen auf den Bundesstraßen der Republik Österreich, Wien, verschiedene Jahrgänge; Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (Hrsg.): Geschäftsberichte, Jenbach, verschiedene Jahrgänge)

Abb. 6: Durchschnittliches tägliches Personenverkehrsaufkommen der Verkehrsträger des Zillertales

Landesregierung für die Planungsräume Vorderes und Hinteres Zillertal herausgegebene regionale Entwicklungsprogramm unterstreicht ebenfalls die Bedeutung der Zillertalbahn als wesentlichen Träger des öffentlichen Personennahverkehrs, dem gerade im ländlichen Raum eine entscheidende Rolle zur Wahrung und Verbesserung der Lebensqualität zukommt. Zu erwähnen ist in diesem Kontext auch die Position der Zillertalbahn als Attraktivitätsfaktor der Talschaft, deren ausgesprochene Wohn-, Wirtschafts-, Erholungs-, Energieversorgungs- und ökologische Ausgleichsfunktion künftig eine Optimierung erhalten soll (vgl. AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG 1981, S. 190). Die Zukunft dieser Schmalspurbahn wird aber nicht nur von den künftig zu übernehmenden Funktionen und Aufgaben abhängen, sondern in erster Linie von den Subventionen, die Bund, Land und Gemeinden sowie die Fremdenverkehrsverbände zur Verfügung stellen; denn die Existenz eines Unternehmens wird auch weiterhin primär eine Finanzierungsfrage bleiben. Inwieweit allerdings mit finanzieller Unterstützung gerechnet werden kann, hängt unter anderem davon ab, welche Bedeutung der Zillertalbahn auch weiterhin als öffentlichem Verkehrsmittel, als Entlaster der Bundesstraße B 169 und insbesondere als Touristenattraktion beigemessen wird.

## 6. LITERATURVERZEICHNIS

- AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG (1974), Statistisches Informationssystem für die Raumordnung im Lande Tirol. Stand 1972. Innsbruck.
- AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG (1981), Regionales Entwicklungsprogramm für die Planungsräume 54, 55 - Vorderes und Hinteres Zillertal. Innsbruck.
- BOBEK H, FESL M (1978), Das System der Zentralen Orte Österreichs. Eine empirische Untersuchung. In: Schriften der Kommission für Raumforschung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Bd. 3. Wien, Köln.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (Hrsg.) (1981), Amtliche Eisenbahnstatistik der Republik Österreich, Bd. 1, Berichtsjahr 1980. Wien.
- dass. (Hrsg.), Fremdenverkehrsstatistik für das Land Tirol. Verschiedene Jahrgänge. Innsbruck.
- dass., Straßenverkehrszählungen auf den Bundesstraßen der Republik Österreich. Verschiedene Jahrgänge. Wien.
- DULTINGER J (1961), Tirols Schienenwege. In: Hundert Jahre Tiroler Verkehrsentwicklung 1858-1958 (=Tiroler Wirtschaftsstudien, Bd. 10), S. 74-108. Innsbruck.
- EGERT F (1951), 100 Jahre Tiroler Verkehrswirtschaft. In: Tiroler Wirtschaft in Vergangenheit und Gegenwart, Bd. 1, S. 353-391. Innsbruck.
- KARGEL F (1935), Die Tiroler Bahnen, Geschichte ihrer Erbauung. In: Tiroler Heimatblätter, S. 321-359.
- KNOFLACH H (1973), Die Verkehrserschließung des ländlichen Raumes in Tirol. Dissertation (Masch.), Innsbruck.
- KREFT-KETTERMANN H (1987), Die Nebenbahnen im österreichischen Alpenraum. Entstehung, Entwicklung und Problemanalyse vor dem Hintergrund gewandelter Verkehrs- und Raumstrukturen (Eine verkehrsgeographische Untersuchung). Dissertation (Masch.), Münster.
- KROBOT W, SLEZAK J, STERNHART H (1976), Schmalspurig durch Österreich. Wien.
- MISSBACH H-K (1979), Eisenbahnen in Tirol. Stuttgart.
- ÖSTERREICHISCHES STATISTISCHES ZENTRALAMT (1985), Volkszählung 1981, Hauptergebnisse II - Tirol (= Beiträge zur österreichischen Statistik, H. 630/18), Wien.

- SCHADELBAUER K (1953), Der Bau der Zillertalbahn. In: Jenbacher Buch (= Schlern-Schriften, Bd. 101), S. 231-243. Innsbruck.
- SCHANTL M (1961), Eisenbahnprojekte in Tirol. In: Hundert Jahre Tiroler Verkehrsentwicklung 1858-1958 (= Tiroler Wirtschaftsstudien, Bd. 10), S. 231-254. Innsbruck.
- SILBERMAYER R (1940), Der Fremdenverkehr im Zillertal. Dissertation (Masch.), Innsbruck.
- SUCHANKA W (1953), Die Neuentwicklungen der Zillertalbahn. In: Jenbacher Buch (= Schlern-Schriften, Bd. 101), S. 239-249. Innsbruck.
- TROGER F (1977), 75 Jahre Zillertalbahn Jenbach-Mayrhofen. In: Zillertaler Heimatstimme, H. 51, S. 51.
- WALDNER S (1980), Betriebsstrukturen und Bodennutzung im Zillertal (Geographische Hausarbeit). Innsbruck.
- ZILLERTALER VERKEHRSBETRIEBE AG (Hrsg.), Zillertalbahn - Information für Eisenbahnfreunde, Nr. 1, 2, 7, 8, 10.
- ZILLERTALER VERKEHRSBETRIEBE AG (ehemalige Zillertalbahn AG) Geschäftsberichte der Jahre 1902-1985. Jenbach.

## 7. SUMMARY

### Helga Kreft-Kettermann: The "Zillertalbahn" - Planning, Development and Significance for the Economy of a Tyrolean Valley (Austria).

The "Zillertalbahn", a private narrow-gauge railway in Tyrol, was built in 1904. Very soon this branch-line took the leading role in the Zillertal traffic sector and held this position for about fifty years. Towards the end of the 1950s, the motorisation and the increasing need for greater transport capacity led to modernization of the transport system in the Zillertal. This ended the predominance of the Zillertalbahn. In this paper the relevant factors are discussed in the context of the local and regional development of population, settlements and economic activities, especially tourism. In comparison with other branch-lines in Austria the volume of passengers carried by the Zillertalbahn is still increasing. This increase reflects the new "wave of nostalgia" the romance of steam and the large concentration of tourists in this region. This development, however, is not sufficient to secure the future existence of this railway, because freight-traffic is now heavily declining. In the last few decades the Zillertalbahn was an important traffic infrastructure during the construction of several large hydroelectric power stations in the region. Now there are no more power stations planned. Unavoidable investment for maintenance of the railway, as well as the expected decrease of goods traffic will render the financial situation of this railway even more critical and thus a permanent state subsidy will be necessary. Financial support, however, depends on the evaluation of this railway as a public transport system, as an alternative to the primary road (B 169) and especially as a tourist attraction.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical  
Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen  
Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1986

Band/Volume: [128](#)

Autor(en)/Author(s): Kreft-Kettermann Helga

Artikel/Article: [Die Zillertalbahn - Konzeption, Entwicklung und Bedeutung für die Wirtschaft eines Tiroler Alpintales 113-137](#)