

Schweizer Rollmaterial für die Achenseebahn?

Die 6,7 Kilometer kurze Achenseebahn von Jenbach (530 Meter über Meer) nach Achensee Seespitz (931 Meter über Meer) ist europaweit die älteste Zahnradbahn mit reinem Dampfbetrieb. Das Rollmaterial aus dem Eröffnungsjahr 1889 umfasst vier Dampflokomotiven Bzt-n2 mit gemischtem Zahnrad-/Adhäsionsantrieb sowie zwei offene und vier geschlossene Vorstellwagen zu je 55 Plätzen. Damit werden in der Hauptsaison von Ende Mai bis Anfang Oktober täglich sieben Zugpaare angeboten. Die Bergfahrt dauert 50 Minuten, die Talfahrt 42 Minuten.

Bei der Bergfahrt werden die Wagen ab Jenbach über den knapp 3,5 Kilometer langen Zahnstangenabschnitt (System Riggenbach) bis nach Eben geschoben, wo der Zug umfähren und dann bis zum Seespitz gezogen wird. Neben Lokomotivführer und Heizer sind je Fahrt ein bis zwei Zugbegleiter eingeteilt. Mit diesem aufwendigen Betrieb können pro Tag und Richtung maximal 770 Personen befördert werden. Seit einiger Zeit wird deshalb ein Ausbau geplant.

In einem ersten Schritt ist ein Stundentakt mit guten Anschlüssen zu ÖBB und Zillertalbahn in Jenbach vorgesehen. Dazu braucht es eine Kreuzungsstelle innerhalb des Zahnstangenabschnittes. Offerten für die beiden Zahnstangenweichen ergaben Preise von je gut 300 000 Euro. Man entschloss sich deshalb, unter Beiziehung externer Fachkräfte die Weichen selbst zu konstruieren und herzustellen.

Die derzeitige Endstation am Seespitz bietet ausser dem Anschluss an die Schiffe wenig. Längerfristig soll die Bahn deshalb um etwa drei Kilometer bis ins Zentrum von Pertisau verlängert sowie elektrifiziert werden. Das würde die Grundlage für einen ganzjährigen Betrieb schaffen. Die Planungen für die Elektrifizierung sind weit fortgeschritten; Grundstücksverhandlungen für die angestrebte Verlängerung sind aber noch nicht im Gang. Vorerst muss geklärt werden, was das nächste Mittelfristige Investitionsprogramm des Bundes (MIP) vorsieht. Die Fahrzeuge muss die Bahn in jedem Fall selbst finanzieren. Bereits sieht man sich nach in Frage kommendem Rollmaterial um.

Sehr gut geeignet wären die Züge, die die Appenzeller Bahnen (AB) auf ihrer Strecke St. Gallen – Appenzell derzeit noch einsetzen. Seit Ende April ist klar, dass die geplante Meterspur-Durchmesserlinie in St. Gallen definitiv zustandekommt. Dabei werden die nach Trogen und Appenzell führenden Strecken miteinander verknüpft und der Zahnstangenabschnitt auf St. Galler Stadtgebiet durch einen weniger steilen Tunnel ersetzt. Mit der Beschaffung von

neuen, reinen Adhäsionszügen sind voraussichtlich ab Ende 2016 mindestens drei der bestehenden Garnituren verfügbar. Dreiteilige Züge mit Triebwagen der Serie BDeh 4/4 11 – 15 würden mit 134 Sitzplätzen die erforderliche Kapazität für die Achenseebahn aufweisen. Die Fahrzeuge mit Baujahren zwischen 1981 und 1993 sind sehr gut erhalten und könnten vermutlich zu günstigen Konditionen übernommen werden.

Bezüglich Stromsystem favorisiert die Achenseebahn die bereits bei den AB verwendeten 1500 Volt Gleichspannung. Die Zahnstangensysteme der beiden Bahnen (Riggenbach/Strub) sind kompatibel, lediglich die Teillinie liegt bei der Achenseebahn um 13,5 bis 16 Millimeter höher. Die Maximalsteigung beider Bahnen beträgt 160 Promille.

In den letzten Jahren wurde das Gleis der Achenseebahn bereits abschnittsweise erneuert und mit dem schwereren Profil S49 versehen. Die Adhäsionsstrecke soll

für maximal 80 km/h ertüchtigt werden, die Zahnstangenstrecke bergwärts für 30 km/h und talwärts für 19 km/h.

Hauptaktionäre der Bahn sind die Gemeinden Eben, Jenbach und Achenkirch am oberen Seeende. Mehr als die Hälfte der Aktien befindet sich allerdings im Streubesitz, wobei zwei Aktionäre grössere Pakete halten. Die „Grosswetterlage“ scheint zumindest derzeit so, dass eine realistische Chance besteht, bis 2016 die Verlängerung und Elektrifizierung umzusetzen. Die Dampfzüge sollen zumindest im Sommer weiterhin im jetzigen Umfang verkehren, da für viele Touristen der Dampfbetrieb das Ziel der Reise ist.

Langfristig denkt man über eine weitere Verlängerung der Strecke von Pertisau nach Gramai (1270 Meter über Meer) und, mittels eines 2,5 bis drei Kilometer langen Tunnels, um weitere vier Kilometer bis nach Engalm (1230 Meter) nach. (lüt)



Oben: An der Endstation Achensee Seespitz besteht direkter Anschluss zur Achenseeschiffahrt (Foto: pd, März 2003).

Unten: Ein von Appenzell kommender Zug befährt den Zahnstangenabschnitt in St. Gallen. Der am Schluss laufende Triebwagen BDeh 4/4 12 wird voraussichtlich ab 2016, wenn die neue Durchmesserlinie in Betrieb geht, nicht mehr benötigt. Die hier abgebildeten Steuer- und Mittelwagen jüngeren Datums stehen hingegen nicht zum Verkauf (Foto: R. Reiss, November 2006).