

Protokoll über die Exkursion
zu drei erfolgreichen Regionalbahnen
in Österreich

vom 10.11.2010 bis 12.11.2010



Exkursionsprotokoll Zillertalbahn erstellt von

Richard PUCHER, 0204826

Marco PILLER, 0540409

Der dritte Tag unserer Exkursion, Freitag, der 12.11.2010, führte uns vormittags zur Zillertalbahn.



Die Zillertalbahn ist ein erfolgreiches Verkehrsunternehmen, das den Brückenschlag zwischen modernem Nahverkehr und touristischer Attraktivität beispielhaft bewältigt.

Wir fahren mit dem R 128 von Mayerhofen nach Jenbach, wo sich eine Führung durch die Betriebsanlagen der Zillertalbahn anschloss. Die Strecke ist 32 Kilometer lang und endet im Bahnhof Jenbach, der als Taktknoten zwischen der Zillertalbahn und den Zügen der ÖBB fungiert. Die Fahrzeit beträgt 58 Minuten.

Fahrzeuge und Bahnhöfe

Das Wagenmaterial des Personennahverkehrs setzt sich zusammen aus Dieselelektrischen Triebwagengarnituren sowie aus neuen mit Loks bespannten Wendezügen inklusive Niederflureinstieg. Alle Wagentypen können untereinander gekuppelt werden. Gemeinsam mit Vertretern der Pinzgaubahn, die auf ihrer Strecke dasselbe Wagenmaterial verwenden, wurde im April 2005 die Bestellung von drei Steuerwagen (= mit Führerstand ausgestatteter Wagen) und fünf Mittelwagen vertraglich unterzeichnet.

Im Eingangsbereich ist Platz zum Abstellen von Kinderwägen, Fahrrädern und Rollstühlen vorgesehen, auch sind die Einstiege mit ausklappbaren Rampen ausgestattet. Der Fahrgastwechsel vollzieht sich bei den Fahrzeugen mit Niederflureinstieg um etwa 1/3 schneller als bei den herkömmlichen Garnituren.

Am Bahnhof Mayerhofen fällt zunächst die gute Fahrgastinformation auf. Digitalanzeigen informieren über die nächsten Abfahrten von Bahn und Bus, ein Service, wie man es auf einer Regionalbahn kaum findet. Weiters weist eine große Blechtafel auf den Halbstundentakt der Zillertalbahn hin, auch das ist etwas, das man auf anderen österreichischen Regionalbahnen selten findet, von Schmalspurbahnen ganz zu schweigen. Die Buslinien, die vom Zillertal ausgehend das weitere Umland erschließen, sind im Bahnhof Mayerhofen zentral mit der Bahn verknüpft. Schließlich fällt noch ein gelbes Gerät auf einer Säule auf, welches an vergleichbare Anlagen an Straßenampeln erinnert und offensichtlich sehbehinderten Fahrgästen das sichere Erreichen ihres Zuges ermöglicht.

Park & Ride sowie Bike & Ride Anlagen sind bis dato noch eher die Ausnahme als die Regel. So bietet etwa, bei den Bedarfshaltestellen Ried im Zillertal und Erlach im Zillertal, das Wartehäuschen nicht

nur Wetterschutz sondern auch einen überdachten Platz für sieben Fahrräder, die dafür auch noch direkt am Bahnsteig abgestellt werden können.

Bei der Erneuerung von Bahnsteigen, wird auf Menschen mit besonderen Bedürfnissen Rücksicht genommen (Blindenleiteinrichtung, Setzung von höheren Bahnsteigkanten).

Erläuterung zur Funktionsweise der Fahrgastinformation in Echtzeit

Die Daten der Züge werden per Funk an die Fahrdienstleitung in Jenbach übermittelt und erfasst. Von dort werden sie über eine Internetverbindung an Server des Verkehrsverbundes Tirol (VVT) geschickt, welche die Positionsmeldungen mit dem Sollfahrplan vergleichen und eventuelle Verspätungen berechnen. Diese Daten werden dann wiederum über eine Internetleitung an den Server der Zillertalbahnen in Jenbach geschickt, der die Informationen über einen Lichtwellenleiter an die betreffenden Anzeiger in den Haltestellen übermittelt. Dieser Vorgang dauert etwa sechs Sekunden.

Weitere Anwendungen ergeben sich dann in Form von Haltestellen bezogenen Abfahrtszeitmonitoren, abrufbar über die Website der Zillertalbahnen, sowie später noch die Abfrage über das Mobiltelefon.

Fahrgäste und Tourismus

Über das ganze Jahr betrachtet, sind etwa ein Viertel der verkauften Fahrkarten Zeitkarten, ein Viertel Einzelfahrscheine, ein Viertel entfällt auf die Schüler und ein Viertel resultiert aus Kombiangeboten mit der Tourismusbranche, von denen die Zillertalbahnen zwar finanziell nicht sehr viel profitiert, mit denen sie aber ihre Bedeutung als Rückgrat des Tourismus unter Beweis stellt.

An einem Novembertag wie diesem, also nach der Wandersaison und vor der Skisaison, befördert die Zillertalbahnen etwa 2.500 Fahrgäste täglich. Die höchsten Leistungen werden während der Skisaison mit bis zu 6.500 Fahrgästen täglich erbracht. Daß diese 4.000 Urlaubsgäste leise, platzsparend und umweltfreundlich mit der Bahn befördert werden, trägt zum Erholungswert des Zillertales als Urlaubsregion beträchtlich bei. Insgesamt befördert die Zillertalbahnen 1,9 Millionen Fahrgäste im Jahr, Tendenz steigend.

Rent a Bike, ist ein Service der Zillertalbahnen bei dem an Bahnhöfen, Fahrräder für Erwachsene und Kinder ausgeliehen und zurückgegeben werden können (Verleih von Kindersitzen und Helmen wird auch angeboten). Eigene Fahrräder dürfen ohne Aufpreis in der Zillertalbahnen mitgenommen werden. Idealerweise verläuft der Zillertalradweg meistens parallel in unmittelbarer Nähe zu Bahntrasse.

Skifahrer mit gültigem Skipass können ohne Aufpreis die Zillertalbahnen benutzen. Ein Vertrag mit den Seilbahnbetreibern sichert Einnahmen pro Skifahrer von 1€ pro Tag (Zillertalticket). Die Zillertalbahnen beförderte in der letzten Skisaison an die 216000 Wintersportler.

In den größeren Bahnhöfen sind Fahrkartenverkaufs- und Informationsstellen situiert.

Ausbau

Durch die Erweiterung des Angebotes im Personenverkehr hat sich die Notwendigkeit ergeben, neue Kapazitäten zu schaffen. Der früher diskutierte Plan einer Umspurung oder der Zulage eines dritten Streckengleises bis Fügen wurde schließlich verworfen. Zum einen scheiterte dies an den Kosten, zum anderen hätte das Risiko bestanden, normalspurige Züge von Mitbewerbern dulden zu müssen. So verschafft die herkömmlich als Nachteil gesehene schmale Spurweite der Zillertalbahn heute einen Wettbewerbsvorteil.

Um die benötigten Kapazitätserhöhungen aber dennoch durchführen zu können, wurde ein selektiver zweigleisiger Ausbau vorgenommen. Dabei wurden zwei Zweispurinseln (zwischen Kaltenbach und Aschau sowie zwischen Zell am Ziller und Ramsau) angelegt, nach deren Vollendung der 30-Minuten-Takt eingeführt werden konnte. Die Radien der Gleise werden bzw. sind zum Teil auf eine Betriebsgeschwindigkeit von 80km/h ausgelegt.

Weitere Ausbaupläne betreffen eine Verlängerung um ca. 800 m in das Ortsgebiet von Mayerhofen hinein. Dies würde den Anteil der fußläufig erreichbaren Fahrgastpotentiale (gegenwärtig ca. 1/4 von Mayerhofen) auf 57% deutlich steigern. Die Situation dafür ist günstig, da bei mehreren ins Zentrum von Mayerhofen führenden Seilbahnen eine Erhöhung der Kapazität angestrebt wird. Dafür wäre im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung nachzuweisen, daß die zusätzlichen Seilbahnkapazitäten durch das örtliche Verkehrssystem aufgenommen werden können. Hier bestünde sowohl für die Seilbahnunternehmen, als auch für die Zillertalbahn die Chance, durch Kooperation eine Win-Win-Situation zu schaffen. Für die fernere Zukunft steht noch das Projekt einer Verlängerung ins Tuxertal im Raum.

Die durchschnittlichen Baukosten betragen cirka 800€ pro Meter fertige Bahnanlage.

Gütertransport

Die Zillertalbahn ist die einzige Regionalbahn Österreichs, welche kostendeckend – abgesehen von den Beiträgen der Gebietskörperschaften für die Erhaltung der Infrastruktur –wirtschaftet.

Dazu trägt auch der sehr erfolgreiche Güterverkehr bei, der mittels Rollwagen abgewickelt wird. Die höchsten Beförderungsleistungen im Güterverkehr wurden beim Kraftwerksbau erbracht, die höchste Zahl an beförderten Normalspurwaggons betrug ca. 1.000 im Monat. Heute ist der Hauptkunde ein Sägewerk in Fügen; der zweite große Kunde wurde ein Opfer der Finanzkrise. Dennoch verkehren heute normalerweise zwei Güterzüge mit je sechs Normalspurwagons pro Werktag zwischen Jenbach und Fügen. Der Transport von Normalspurwaggons auf der Schmalspur stellt im Fall der Zillertalbahn kein Problem dar, da potentielle Engstellen (Brücken, Bahnhöfe, ...) nach dem Lichtraumprofil der Normalspur ausgelegt sind.

Um auch in Zukunft das System Schiene als Transportoption vermehrt nutzen zu können, wird derzeit an einem Containertransportsystem auf der Schmalspur gearbeitet. Dabei werden einigen Rollwagen, die sonst dem Aufschemein der Normalspurwaggons dienen, Plattformen zur Aufnahme der Container aufgesetzt. Somit können die Container direkt von den Normalspurwaggons mittels

Staplerfahrzeug auf die modifizierten Rollwagen der Schmalspur umgeladen werden und der doch relativ gefährliche Vorgang des Aufschemelns kann entfallen. Zum Start des Probebetriebes fehlt noch die Genehmigung des Container Umschlagplatzes in Jenbach seitens der ÖBB. Während des Probebetriebes werden Hackschnitzeltransporte zwischen Fügen im Zillertal und Hallein in Salzburg durchgeführt, wobei der Transport gänzlich auf der Schiene erfolgen wird.

In Jenbach konnten wir den Abschemelvorgang bei einem soeben angekommenen Güterzug beobachten. Auch hierbei zeigt sich die Zillertalbahn innovativ, denn es gelingt ihr, mit nur einer Schmalspurlok das Auf- bzw. Abschemeln zu bewältigen. ÖBB-Leistungen über das Beistellen der Wagen hinaus sind nicht erforderlich. Dazu bewegt die Schmalspurlok die Normalspurwagen mit einem Stahlseil vom Nebengleis aus.

Das Verladen von Normalspurwagen auf schmalspurige Rollwagen ist eine zwar effiziente, aber für die Verschubmannschaft auch schwere und unter Umständen gefährliche Arbeit. Die Stangen, welche die Verbindung zwischen zwei Rollwagen unter einem Normalspurvierachser herstellen, müssen von einem Verschieber in gebückter Haltung – der Raum ist durch den Normalspurwagen über dem Verschieber eingeschränkt – eingehängt werden. Die schwerste dieser Stangen wiegt etwa 85 kg. Ein gewisses Verletzungsrisiko ist aufgrund der tief hinunterragenden Einbauten am Boden des Normalspurwagens gegeben; auch könnte bei Fehlbedienung der Normalspurwagen über das Ende des Rollwagens hinausfahren und zu Boden fallen. Hier ist eine professionelle Verschubmannschaft gefragt. Die Zillertalbahn reagiert auf diese Herausforderung einerseits durch eine möglichst gründliche Ausbildung der Verschieber, andererseits durch technische Innovation. So wird die Verschublokomotive vom Verschubleiter ferngesteuert. Dies erspart nicht nur einen Mann und erhöht damit die Wirtschaftlichkeit, sondern es ermöglicht vor allem dem Verschubleiter die Arbeitsstelle genau zu beobachten, und sofort die entsprechenden Bewegungen der Lokomotive zu veranlassen.



Momentan werden etwa 198000 Tonnen Güter im Jahr befördert. Die derzeitige Achslast von 12t, wird auf 14t angehoben.

Organisatorisches

In Jenbach konnten wir die Fahrdienstleitung und die Werkstätte besichtigen. Die Mitarbeiter der Zillertalbahn sind in den meisten Fällen mehrfach qualifiziert und können daher je nach Bedarf für verschiedene Tätigkeiten verwendet werden; z.B. im Winter in der Werkstätte und im Sommer für die Touristenzüge.

Der Verkehr der Zillertalbahn wird von Jenbach aus gesteuert. Die Fahrzeuge stehen dabei in ständigem Kontakt mit der Leitstelle. Auch die Dampflokomotiven wurden zu diesem Zwecke mit einer tragbaren, das historische Erscheinungsbild nicht beeinträchtigenden Anlage versehen.

Aus Rücksicht auf das Reinlichkeitsgefühl mancher Anrainer wurde die Lok Nr. 5 (Reihe Uh) auf Ölfeuerung umgebaut.

Wir bedanken uns für die umfangreiche Führung und die interessanten Einblicke in den Betrieb der Zillertalbahn.