



Die Außerfernbahn bei ihrer Eröffnung am 1. Dezember 1895 – im Bild am Schwarzenberger Weiher.

Foto: Sammlung Lienert

Wie eine Liebesbeziehung mit Höhen und Tiefen

Verkehr Seit 125 Jahren fährt die Außerfernbahn zwischen Kempten und Garmisch-Partenkirchen. Harald Sauter möchte, dass mehr Menschen das Angebot nutzen – und hat dafür einige Ideen

VON FREDERICK MERSI

Durach Seine Liebe zur Bahn, die an seinem Wohnzimmer vorbeifährt, sei „wie jede andere Ehe auch, die Höhen und Tiefen hat“, sagt Harald Sauter und lacht. Seit fast 40 Jahren engagiert sich der 61-Jährige aus Durach ehrenamtlich im Fahrgastverband „Pro Bahn“, wirbt für die Schiene und kritisiert die Deutsche Bahn. Jetzt hat er Grund zum Feiern: Die Bahnstrecke neben seinem Wohnzimmer, die Kempten und Pfronten verbindet, wird am 1. Dezember 125 Jahre alt. Zum Jubiläum gibt es von der Bahn neue Triebwagen und eine Oberleitung – wenn auch überwiegend auf österreichischem Staatsgebiet. Sauter würde gern ebenfalls ein Geschenk auf den Weg bringen: einen Bahn-Themenweg zwischen Durach und seinem Ortsteil Bodelsberg.

„Die neuen Triebwagen, die mehr Platz bieten, aber auch doppelt so schwer sind, machen nur Sinn, wenn auch Leute drinsitzen“, sagt Sauter. „Ich kann durch mein Fenster die Fahrgäste zählen – und es waren schon vor Corona meist wenige.“ Ein Bahn-Wanderweg

nach dem Vorbild des Kemptener Eisenbahnpfads oder des „Isny-Bähnles“ nach Weitnau könne die Strecke für Tagestouristen attraktiver machen, hofft Sauter.

Schließlich biete die Strecke wunderschöne Ausblicke ins Illertal und auf die Alpen, betont er. „Diese Strecke hat so viel Potenzial, aber marketing-technisch ist sie leider ein Totalausfall.“ Durach und Bodelsberg könnten von mehr Tagestouristen ebenfalls profitieren, ist sich Sauter sicher. Er habe schon Kontakt mit Gemeindevertretern aufgenommen, müsse aber „viel Überzeugungsarbeit leisten“.

Einen weiteren Grund für niedrige Fahrgastzahlen auf der eingleisigen Nebenstrecke sieht Sauter in der Tarifstruktur. „Was wir hier bräuchten, sind attraktive Kurzstreckentickets für frühe Fahrten in die Berge und Familienrabatte für Ausflüge“, sagt er. „Aber da wir keinen Tarifverbund fürs gesamte Allgäu haben, gibt es das bisher nicht.“ Stattdessen haben die Fahrgäste die Wahl zwischen einer Vielzahl an unterschiedlichen Tickets: vom Bayern-Ticket, das teurer als viele Einzelfahrten im Allgäu ist, bis

Das ist die Strecke der Außerfernbahn



QUELLE: FAHRGASTVERBAND PRO BAHN

AZ INFOGRAFIK

zum Oberallgäu-Ticket, das nur im Landkreis Oberallgäu gilt.

Immerhin rollen auf der traditionsreichen Strecke immer noch regelmäßig Züge. Die Phase der Streckenschließungen in den Achtziger- und Neunzigerjahren hat die Außerfernbahn überstanden. Nach der Ankündigung der Österreichischen Bundesbahn, die Strecke wegen Hochwasserschäden 1999 stilllegen zu wollen, übernahm die DB Regio sogar den Personenverkehr von Kempten über Pfronten und Reutte in Tirol nach Garmisch-Partenkir-

chen – die Außerfernbahn war gerettet.

Nach Angaben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, die den Schienenahverkehr in Bayern plant, finanziert und kontrolliert, ist der Betrieb auf der Strecke bis Pfronten für weitere neun Jahre vertraglich gesichert. Von Dezember 2021 an sollen demnach elektrische Züge von Garmisch-Partenkirchen bis nach Pfronten-Steinach fahren, von wo es dann stündlich mit Dieseltriebwagen weiter nach Kempten gehen soll.



Harald Sauter vor einem der neuen Triebwagen, die künftig auf der Strecke verkehren

Foto: Frederick Mersi

Es sieht also so aus, als stünden die Chancen für eine neue Hochphase von Sauters Liebe zur Bahn vor seiner Haustür nicht schlecht. Die sei auch wirklich etwas Besonderes, betont Sauter – mit ihren Steigungen von 2,5 Prozent, engen Kurven und ihren unbeschränkten Bahnübergängen, an denen sich die Züge noch per Pfeifsignal bemerkbar machen. Auch wenn das zuletzt immer lauter geworden sei, kritisiert er. Wie in jeder Liebesbeziehung gibt es eben auch hier immer etwas, mit dem man nicht zu hundert Prozent zufrieden ist.