

Äußerst spartanisch Deutschlands höchste Endstation mit planmäßigem Zugverkehr ist der Bahnhof Zugspitzplatt



Recht zweckmäßig: die Endstation Zugspitzplatt, in der Triebzug 10 zur Talfahrt bereitsteht.

Deutschlands höchste, regulär auf Schienen erreichbare Endstation liegt 2588 Meter über dem Meer. Die Aussicht ist allerdings bescheiden: Der Bahnhof Zugspitzplatt, Endpunkt der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG (BZB), befindet sich im Tunnel. Wer einen Blick auf das Alpenvorland und den blau leuchtenden Eibsee werfen möchte, muss dies an der Haltestelle Riffelriss tun, die direkt vor dem 4,4 Kilometer langen Zugspitztunnel auf 1640 Meter Höhe liegt. Hier halten die Züge kurz für ein Erinnerungsfoto.

Die Zugspitzbahn ist neben der Drachenfelsbahn, der Stuttgarter Zacke und der Wendelsteinbahn eine von vier noch betriebenen Zahnradbahnen in Deutschland. Die meterspurige Linie wurde 1929 und 1930 in drei Teilen eröffnet. Zuerst ging am 19. Februar 1929 das 3,2 Kilometer lange Mittelstück Grainau – Eibsee in Betrieb. Am 19. Dezember 1929 folgte der 7,5 Kilometer lange Abschnitt von Garmisch nach Grainau, sodass die Touristenbahn

Anschluss an die normalspurige Hauptstrecke München – Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck erhielt. Am 8. Juli 1930 wurden die letzten 7,9 Kilometer zwischen Eibsee und der damaligen Gipfelstation Schneefernerhaus eröffnet. Auf der 18,6 Kilometer langen Strecke überwandern die Züge einen Höhenunterschied von 1945 Metern.

Zwischen Garmisch und Grainau ist die Zugspitzbahn als Adhäsionsbahn ausgeführt. In Grainau beginnt die Bergstrecke, die mit einer Zahnstange nach dem System Riggerbach ausgestattet ist. In den ersten Jahrzehnten der stets elektrisch betriebenen Bahn verkehrten lokbespannte Züge, wobei in Grainau zwischen Tal- und Berglok gewechselt wurde. Seit den 1950er Jahren werden Triebwagen eingesetzt, die auf beiden Abschnitten durchgehend bis zur Gipfelstation fahren. Von den vier ursprünglich gelieferten Triebwagen ist nur noch Nummer 2 auf Sonderfahrten unterwegs, das Tagesgeschäft haben ein- und zweiteilige Einheiten über-

nommen, die zwischen 1978 und 2006 gefertigt wurden. Die jüngsten Triebzüge 12, 14, 15 und 16 kamen 2006 von Stadler Rail.

Hinter der Haltestelle Riffelriss verschwinden die Züge im Zugspitztunnel, der bis zur Gipfelstation Schneefernerhaus führt. 1987 wurde die Streckenführung mit Eröffnung des 975 Meter langen Rosi-Tunnels geändert: Dieser zweigt bei Kilometer 18,1 von der vorhandenen Tunnelstrecke ab und führt zum neuen Gletscherbahnhof Zugspitzplatt, der unter einem Restaurant mitten im Skigebiet liegt. Der neue Tunnel ist nach der Skisportlerin – und Tunnelpatin – Rosi Mittermaier benannt. Die Strecke der Zugspitzbahn verlängerte sich um 400 Meter auf 19 Kilometer. Fünf Jahre lang wurden beide Endpunkte parallel bedient, ehe 1992 der planmäßige Zugverkehr zum abseits gelegenen Hotel Schneefernerhaus eingestellt wurde. Heute befindet sich hier eine Umweltforschungsstation.

Damit ist Deutschlands höchste Endstation nur noch mit Sonderzügen zu erreichen: Der Bahnhof Schneefernerhaus liegt auf 2650 Meter Höhe und damit 62 Meter höher als der heutige Endbahnhof Zugspitzplatt. Was aber nicht weiter auffällt, denn zum Gipfel sind es noch ein paar Meter: Von der schmucklosen Endstation, die über zwei Stumpfgleise und äußerst spartanisch ausgestattete Bahnsteige verfügt, sind es nur wenige Schritte zur Zugspitz-Gletscherbahn. Die 1992 eröffnete Seilbahn führt direkt auf den 2962 Meter hohen Gipfel. Hier endet auch die 1963 eingeweihte Eibsee-Seilbahn (siehe Seite 58), sodass beeindruckende Panorama-Rundfahrten mit Bahn und Seilbahn auf Deutschlands höchsten Berg möglich sind. Die Zugspitzbahn, die Seilbahnen und das Skigebiet werden heute von der BZB betrieben, einer Tochtergesellschaft der Gemeindewerke Garmisch-Partenkirchen. (red)