

**1820** Erstbesteigung der Zugspitze am 27. August durch den Leutnant Joseph Naus mit dem Ziel, topographische Aufnahmen vorzunehmen.

**1899** Erstes Auftauchen eines Konzessionsgesuches für den Bau einer Bahn auf die Zugspitze. Prinzregent Luitpold von Bayern lehnt es mit der Begründung eines nicht vorhandenen Verkehrsbedürfnisses ab.

**1907** Die Lokalbahn AG München erhält als erste eine auf zwei Jahre befristete Projektierungs-Konzession. Im selben Jahr reicht der Dresdner Ingenieur W. A. Müller ein sehr ausführlich gehaltenes Projekt mit Denkschrift ein, dessen Vorarbeiten bis zur Jahrhundertwende zurückgehen. Müller gelingt es aber nicht, das notwendige Geld zu beschaffen.

**1909** Der österreichische Ingenieur Josef Cathrein erhält die Projektierungs-Konzession für eine Seilschwebebahn vom Eibsee über die Riffelwand. Die Klausel eines Finanzierungsnachweises bleibt unerfüllt, so dass die Konzession, die 1911 erweitert wird, ihre Wirksamkeit verliert.

**1914** Ein 1913 an den Prinzregenten Luitpold gerichtetes Konzessionsgesuch eines Konsortiums Schweizer Ingenieure, dem auch Ingenieur Cathrein angehört, wird von König Ludwig III. genehmigt. Der 1. Weltkrieg verhindert den Bau der geplanten Zahnradbahn, die Konzession wird bis zu zwei Jahre nach Friedensschluss verlängert. Dann vereiteln Inflation und Wirtschaftskrisen die Ausführung der Bahn.

**1925** Im Frühjahr wird mit dem Bau einer österreichischen Seilschwebebahn von Ehrwald-Obermoos zum Zugspitzkamm (2.804 m), für die im Herbst 1924 die Konzession erteilt worden war, begonnen.

Baubeginn der Kreuzeckbahn

**1926** Am 28. Mai geht die Kreuzeckbahn in Betrieb. Sie ist die erste Seilschwebebahn in Bayern. Die Förderleistung beträgt 150 Personen in der Stunde. Die Streckenlänge beträgt 2.342 m und der Höhenunterschied 880 m.

Am 5. Juli kann die österreichische Zugspitzbahn den Betrieb aufnehmen.

**1927** Ingenieur Cathrein erhält nun erneut die Konzession, scheidet aber wiederum an der schwierigen Geldbeschaffung und muss Ende 1927 die Konzession zum zweiten Mal verfallen lassen.

**1928** Am 1. April Erteilung der endgültigen Bau- und Betriebskonzession für eine gemischte Reibungs- und Zahnradbahn an das Konsortium Allgemeine Lokalbahn- und Kraftwerke AG Ges. Berlin, AEG Berlin und Süddeutsche Treuhandgesellschaft AG München: Firmengründung Bayerische Zugspitzbahn AG am 18. Juni.

Am 26. Juli wird vom Marktgemeinderat Partenkirchen die Gründung einer Bergbahngesellschaft beschlossen. Die Wank-Bahn AG ist geboren. Im Juli gelingt es, die staatliche Genehmigung für das Projekt zu erhalten und das erforderliche Kapital von 1 Million Reichsmark durch eine Anleihe zu beschaffen. Bereits am 15. Juli erfolgte der 1. Spatenstich.

**1929** Am 19. Dezember ist die erste Teilstrecke Garmisch-Eibsee betriebsfertig.

Die Wankbahn wird am 4. Mai dem Verkehr übergeben. Die Förderleistung der Bahn betrug damals 125 Pers./Std.

**1930** Am 8. Juli findet die feierliche Eröffnung der Strecke Eibsee-Schneefernerhaus nach nur 2 Jahren Bauzeit und Herstellungskosten in Höhe von 22 Mio. RM statt.

**1931** Ab 20. Januar sind auch die Gipfelseilbahn und das Hotel Schneefernerhaus in Betrieb.

**1937** Die Aktienmehrheit an der Österreichischen Zugspitzbahn AG geht in den Besitz der Bayerischen Zugspitzbahn AG über. Die Gesellschaft wird in Tiroler Zugspitzbahn AG umbenannt und der Betriebsleitung der Bayerischen Zugspitzbahn AG unterstellt.

**1938** Bau des Fußgängerstollens zwischen der damaligen Bergstation Zugspitzkamm der Tiroler Zugspitzbahn und dem Schneefernerhaus.

Die beiden holzverkleideten Kabinen der Kreuzeckbahn werden durch neue Leichtmetallkabinen der Firma »Luftschiffbau-Zeppelinwerft« Friedrichshafen mit einem Fassungsvermögen von 27 + 1 Personen ersetzt. Neues Gehänge der Firma Bleichert, Leipzig.

Von der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen wird auf den Hausberg Europas längster und steilster Schlepplift gebaut.

**1940** Dieser Lift wird von der Marktgemeinde an die Wank-Bahn AG übergeben.

**1945** Kriegseinwirkungen: Beschuss des Schneefernerhauses; Zerstörung des Talhotels der Tiroler Zugspitzbahn durch Bomben. Die österreichische Bahn wird nach Kriegsende als deutsches Vermögen im Ausland enteignet. Die amerikanische Besatzungsmacht beschlagnahmt das Hotel Schneefernerhaus.

**1949** Das Zugspitzplatt erhält einen großen Skilift; ergänzend werden 1950 eine Kleinseilbahn (die alte Hangbahn) zum Schneefernerhaus sowie Ski-Kurzlifte gebaut.

**1952** Freigabe des Hotels Schneefernerhaus, dessen Wiedereröffnung nach umfassender Renovierung am 13. Dezember erfolgt.

Der Hausbergschlepplift wird im September in eine Sesselbahn umgebaut.

**1954** Moderne Leichttriebwagen verkürzen die Fahrzeit auf der Zahnradstrecke Eibsee-Schneefernerhaus von 80 auf 40 Minuten.

**1956** Errichtung eines Schleppliftes zum Schneefernerkopf. Bau des neuen Terrassen-Cafés im Hotel.

Nach über 30 Jahren wird eine Idee in die Tat umgesetzt und eine Kleinkabinenbahn auf den Eckbauer errichtet.

**1960** Fertigstellung eines dritten großen Schleppliftes am Zugspitzplatt. Am 27. August Erteilung einer Konzession für den Bau einer Seilbahn vom Eibsee zum Zugspitzgipfel mit einer Länge von rd. 4.500 m, einem Höhenunterschied von rd. 2.000 m und 2 Kabinen für je 45 Personen. Anschließend Baubeginn.

An der Wankbahn wird die Förderleistung von 125 auf 210 Personen/Std. gesteigert.

**1961** Der Skisport entwickelt sich zum Breitensport. Mit dem Bau der Kreuzwankl-Sesselbahn ist der erste Schritt zum Skizirkus am Hausberg getan. In den 90er Jahren wird diese Einer-Sesselbahn mit einem parallel errichteten Schlepplift als Doppel-Schlepplift-Anlage betrieben.

**1962** Am 1. Dezember Einweihung der Eibsee-Seilbahn.

**1963** Am 15. Mai endgültige Betriebsaufnahme für den öffentlichen Fahrverkehr.

Einbau neuer Kabinen der Kreuzeckbahn der Firma Zarges, Weilheim, für 27 + 1 Personen.

**1964** Betriebsaufnahme der 2. Sektion der Tiroler Zugspitzbahn als Verbindung zwischen Zugspitzkamm und dem Zugspitzwestgipfel, Eröffnung des dortigen Gipfelhotels im folgenden Jahr.

**1965** Am 15. Mai schweres Lawinenunglück am Hotel Schneefernerhaus mit 10 Toten und 24 Verletzten.

**1966** Erstellung von umfangreichen Lawinenschutzeinrichtungen, wie z. B. Lawinensprengbahnen zur Vermeidung zukünftiger Unglücksfälle. Bau der Gletscherbahn, einer neuen Personenseil-schwebebahn vom Hotel Schneefernerhaus zum Zugspitzplatt.

**1967** Statt des bisherigen Schneefernerkopfliftes wird ein Doppelschlepplift am Zugspitzplatt mit 2.000 Pers./Std. Beförderungsleistung errichtet.

**1968** Auf der Adamswiese entsteht ein Doppelschlepplift.

**1969** Im Dezember geht die Hausberg-Großkabinenbahn in Betrieb mit 70 Personen fassenden Kabinen und einer Fahrgeschwindigkeit von 10 m/sec., Länge der Trasse 2.000 m, Höhenunterschied 600 m, die Förderleistung beträgt 700 Pers./Std.

**1970** Am 14. Februar Erteilung einer Konzession zum Bau einer Personen-Seilschwebebahn von der Kreuzeck-Talstation zum Osterfelderkopf mit einem Höhenunterschied von 1.300 m und Kabinen für 80 Personen sowie einer Personen-Seilschwebebahn vom Osterfelderkopf zur Hochalm. In der Gesamterschließung kamen noch hinzu: 5 Schlepplifte sowie der notwendige Bau von Abfahrtsstrecken und Wanderwegen; Inbetriebnahme des Längenfelderliftes I im Winter 70/71.

**1972** Am Wank nimmt der 200 m lange Sonnenlift und am Hausberg der 400 m lange Tröglift den Fahrbetrieb auf. Jeder der Lifte hat eine Förderleistung von 1.000 Pers./Std.

**1973** Auf dem oberen Teilstück der Olympiaabfahrt entsteht der Olympialift. Länge 960 m, Höhenunterschied 270 m, Förderleistung 1.200 Pers./Std.

Der 12 Jahre alte Kreuzwankl-Sessellift wird in eine Kombianlage umgebaut. Während der Sommermonate verkehrt die Anlage als Sesselbahn und im Winter als Doppelschlepplift.

An der Bergstation der Eckbauerbahn wird ein Skimuli für Anfänger und Kinder errichtet. Länge 190 m, Höhenunterschied 40 m.

**1975** Eröffnung des Klettersteiges durch die Alpspitznordwand und Fertigstellung mehrerer Wanderwege im Alpspitzbereich.

Direkt neben der Kreuzwankl-Doppelschlepplift-Anlage wird ein weiterer Doppelschlepplift errichtet. Jeder der beiden Schlepplifte hat eine Förderleistung von 1.200 Pers./Std. Die Länge beträgt 840 m und der Höhenunterschied 160 m. Der Adamswiesenlift wird durch einen neuen ersetzt und bis zur Bergstation der Hausbergbahn verlängert.

Im gleichen Jahr erhält Garmisch-Partenkirchen in San Francisco den Zuschlag für die Ausrichtung der Ski-Weltmeisterschaft 1978.

**1976** Bau- und Betriebseröffnung einer vierten Doppel-Schleppliftanlage »Gletschersee« am Zugspitzplatt mit einer Förderleistung von 2.400 Pers./Std.

Mit dem Zuschlag zur Ausrichtung der Weltmeisterschaft wird der Startplatz für die Kandahar-Abfahrt mit der neuen Kreuzjochbahn erschlossen. Die Doppelsesselbahn hat eine Länge von 760 m, überwindet einen Höhenunterschied von 310 m und hat eine Förderleistung von 800 Pers./Std.

Renovierungsmaßnahmen im Hotel Schneefernerhaus: Empfangshalle, Gletscherstube und Hotelzimmer.

Im Alpspitzgebiet wesentliche Verbesserung der Verbindung zum Kreuzeck durch Ausbau des Hochalmweges als Skiweg.

**1977** Fertigstellung einer einspurigen Großkabinenbahn zwischen Schneefernerhaus und Zugspitzplatt (neue Hangbahn). Verstärkung der elektrischen Versorgung: Neubau des Unterwerkes Höllental, Umbau des Unterwerkes Eibsee, Spannungsumstellung von 8,5 kV auf 10 kV.

Der Wank wird als WM-Ersatzstrecke für Riesentorlauf ausgewiesen. Es werden 3 Schlepplifte (Esterberg-, Roßwank- und Gipfellift) gebaut. Der Esterberglift ist 950 m lang und die beiden anderen Lifte je 450 m. Der Höhenunterschied beträgt beim Esterberglift 380 m, beim Rosswanklift 130 m und 80 m beim Gipfellift.

**1978** Inbetriebnahme von zwei neuen Leichttriebwagen zur Ermöglichung eines Halbstunden-Fahrplanes auf der Bergstrecke Eibsee-Schneefernerhaus. Bau eines Aussichtssteiges von der Schneefernerscharte (»Windloch«) zum Schneefernerkopf als Ergänzung zum bestehenden Gletscherrundgang. Im September Eröffnung des neuen Klettersteiges »Alpspitz-Ferrata« an der Nordwestseite der Alpspitze.

In diesem Jahr entsteht am Wank der Gschwandtlift mit einer Länge von 340 m, einem Höhenunterschied von 80 m und einer Förderleistung von 1.200 Pers./Std.

**1979** Am 20. Dezember Eröffnung der Doppelschleppliftanlage »Wetterwandeck«; mit einer Förderleistung von 2.000 Pers./Std. und 1,2 km Länge der längste Schlepplift auf dem Zugspitzplatt. Das bisherige Skigebiet wird durch diese Anlage nahezu verdoppelt.

**1980** Anfang Februar werden die seit 50 Jahren in Betrieb befindlichen Kabinen der alten Gipfelseilbahn, die noch aus einem Traggerüst und mit einer Holzverkleidung gebaut waren, durch moderne, vollverglaste Leichtbaukabinen ersetzt und die gesamte Sicherheits- und Signalanlage erneuert. Am 13. Juli findet die Grundsteinlegung für eine Kapelle auf dem Zugspitzplatt statt.

**1981** Am 11. Oktober Weihe der Kapelle »Maria Heimsuchung« auf dem Zugspitzplatt, dem nun höchsten Gotteshaus Deutschlands, durch den Erzbischof von München und Freising, Josef Kardinal Ratzinger, dem heutigen Papst Benedikt XVI.

**1982** Bereits seit 1970 befassen sich Geschäftsleitung und Aufsichtsrat mit dem Bau einer neuen Wankbahn. Es entsteht eine kuppelbare Einseil-Umlaufbahn mit 4-sitzigen Kabinen. Die Förderleistung dieser Bahn liegt bei 1.000 Pers./Std. Im Dezember wird die Bahn der Öffentlichkeit übergeben.

**1983** Neubau eines Selbstbedienungs-Restaurants auf dem Zugspitzplatt mit ausreichenden sanitären Anlagen.

In der Bergstation der neuen Wankbahn wird das Restaurant »Sonnen-alm« fertig. Somit steht den Gästen am Wankgipfel ein weiteres gastronomisches Angebot mit einer ca. 400 m² großen Sonnenterrasse zur Verfügung.

**1984** Neubau des Schleppliftes »Brunntal« mit einer Länge von 1.100 m und einem Höhenunterschied von 300 m bei einer Förderleistung von 1.440 Pers./Std. Damit wird das Skigebiet bis hinunter auf 2.000 m erschlossen und es sind erstmals Abfahrten über 3.000 Längenmeter und 800 m Höhenunterschied auf dem Zugspitzplatt möglich. Dies ergibt eine Vergrößerung des Skigebiets um ca. 30 %.

**1985** Am 14. Juni Sprengung für den Anschlag des neuen Zahnradbahntunnels zum Zugspitzplatt. Diese 975 m lange Tunneltrasse ermöglicht den direkten Transfer ohne Umsteigen ins Skigebiet. Tunnelpatin ist die mehrfache Goldmedaillengewinnerin Rosi Mittermaier-Neureuther.

**1987** Fertigstellung des neuen »Rosi-Tunnels« zum Zugspitzplatt und Inbetriebnahme des Fahrverkehrs auf dieser Strecke am 6. März. Inbetriebnahme des Doppelsessellifts »Neue Welt« auf den 2.874 m hohen Schneefernerkopf am 17. April. Dieser 350 m lange Doppelsessellift erweitert die Liftanlagen auf dem Zugspitzplatt und befördert den Skifahrer vom Schneefernergletscher (2.680 m) zum Ausgangspunkt eines anspruchsvollen Steilhangs an der Nord-Ostseite des Schneefernerkopfes (2.830 m). Bau des Bahnhofes »Zugspitzplatt« am Endpunkt des neuen Tunnels. Inbetriebnahme von zwei neuen Doppeltriebwagen für Adhäsions- und Zahnradantrieb.

**1988** Am 15. Januar findet die offizielle Einweihung des »Rosi-Tunnels« sowie des Gletscherbahnhofs Zugspitzplatt statt.

**1989** Am 8. Dezember Einweihung des erweiterten SB-Restaurants SonnAlpin auf dem Zugspitzplatt mit einer Kapazität von 330 Sitzplätzen im Innern und 800 Sitzplätzen auf der Sonnenterrasse.

**1990** Ab Juni gibt es im Schneefernerhaus keine Übernachtungsmöglichkeiten mehr. Der Restaurantbetrieb läuft jedoch in bewährter Weise weiter.

**1991** Im Juni Baubeginn der neuen Gletscher-Seilbahn vom Zugspitzplatt direkt zum Gipfel.

**1992** Am 14. November wird der gesamte Gastronomiebetrieb im Schneefernerhaus eingestellt und ins Gletscherrestaurant SonnAlpin verlagert. Gleichzeitig wird auch die Zahnradbahnstrecke zum Schneefernerhaus nach 62 Jahren für den offiziellen Betrieb stillgelegt.

Am 19. Dezember wird der neue Hexenkessellift an der Bergstation der Kreuzeckbahn eröffnet, der von einem Einer- in einen Doppelsessellift mit einer Beförderungskapazität von 1.200 Pers./Std. umgebaut und verlängert wurde. Somit ist eine bessere Anbindung an das Osterfeldergebiet geschaffen.

Am 21. Dezember Inbetriebnahme der Gletscherbahn, die die Bergbahn der Eibsee-Seilbahn und der Zahnradbahn auf direktem Weg verbindet. Die neue Anlage bewältigt 360 m Höhenunterschied und 1.000 m Fahrbahnlänge ohne Stützen und hat eine Beförderungskapazität von 1.000 Pers./Std.

**1993** Fertigstellung der neuen Zugspitz-Gipfelstation. Am 27. Oktober feierliche Eröffnung der Gipfelstation, der Gletscherbahn und des Konferenzbereichs SonnAlpin.

**1994** Das Schneefernhaus, das von der Bayerischen Zugspitzbahn AG langfristig vermietet wurde, wird vom Freistaat Bayern zu einer Umweltforschungsstation umgebaut und Ende 1996 in Betrieb genommen.

**1995** 1. Juli Eröffnung einer Kunsthalle in der neuen Gipfelstation: Die Aussichtshalle wurde für Kunstausstellungen umge-

staltet. In ihr hat jeweils im Sommer und im Winter bis März 2002 ein zeitgenössischer Künstler seine Arbeiten präsentiert. Gleichzeitig wird in dieser Halle ein Bistro eröffnet.

**1996** Umbau des Längenfelderliftes I im Alpspitzgebiet vom Schlepplift zu einem Sessellift.

Vom Zugspitzgipfel bis zum Eibsee wird unter schwierigsten Bedingungen ein 9,5 km langer Abwasserkanal gebaut, an den außer den Gebäuden der Gipfelstation und dem SonnAlpin auch die Bergstation der Tiroler Zugspitzbahn, das Münchner Haus und die Umweltforschungsstation angeschlossen sind. Vom Eibsee bis zum Schneefernhaus und SonnAlpin wird eine 8 km lange Hochdruck-Frischwasserleitung gebaut. Diese einstufige Anlage fördert das Wasser aus dem Netz der Gemeinde Grainau von 1.000 m auf 2.600 m bei einem Betriebsdruck von 200 bar.

70-Jahr-Feier der Kreuzeckbahn. Die Bahn ist seit Betriebsaufnahme im Jahr 1926 im Wesentlichen technisch unverändert und mit der Originalausrüstung in Betrieb.

**1997** Im Oktober Übernahme der Aktien der Bayerischen Zugspitzbahn AG von der AGIV Frankfurt durch die Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen.

Die beiden Doppelschlepplifte am Kreuzwankl werden durch Deutschlands erste kuppelbare 6er-Sesselbahn, den Kreuzwankl-Ski-Express ersetzt. Der Komfort für die Skifahrer wird dadurch stark verbessert. Die Förderleistung dieser Anlage beträgt 3.000 Pers./Std. Für Anfänger und Kinder wird am Kreuzwankl ein eigenes Gebiet mit 3 Babyliften und einem Skikarussell eingerichtet.

**1998** Am 1. November Fusion der Bayerischen Zugspitzbahn AG mit der Wank-Bahn AG. Die neue Firmierung lautet: Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG, Garmisch-Partenkirchen.



1 Transport der Zugspitz-Gipfelseilbahn 2 Die alte Wankbahn 3 Die alte Kreuzeckbahn

**1999** Am 1. November Fusion der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG mit der Kreuzeckbahn GmbH & Co. KG.

Damit sind sämtliche Bergbahnen in Garmisch-Partenkirchen in einem leistungsfähigen Unternehmen mit rund 270 Mitarbeitern zusammengeschlossen und im Besitz der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen.

**2000** Am 10. Juni geschieht auf der Talstrecke der Zahnradbahn der bislang schlimmste Unfall in der Geschichte der Bayerischen Zugspitzbahn. Zwei Triebwagen stoßen frontal zusammen. Dabei werden 64 Menschen verletzt.

**2002** Nach 76 Jahren und 15 Millionen unfallfrei beförderten Fahrgästen hat die Kreuzeckbahn am 07. April ihre letzte Fahrt! Ihre Nachfolgerin geht am 20. Dezember in Betrieb: Bei der neuen Bahn handelt es sich um eine kuppelbare Zweiseil-Umlaufbahn, die mit 25 Kabinen auf einem vierrolligen Laufwagen ausgestattet ist. Sie hat eine Beförderungskapazität von 1.400 Pers./Std.

Im Dezember wird die Eckbauerbahn an Herrn Peter Buchwieser verkauft.

Die Wankbahn sowie die Wanklifte werden erstmalig nur für die Wintersaison geschlossen.

**2003** Auf der Zugspitze ersetzt eine neue 6er-Sesselbahn den bisherigen Schleplift Sonnenkar. Sie hat eine Beförderungsleistung von 2.200 Pers./Std.

Die Hausbergbahn wird erstmalig nur für die Sommersaison geschlossen.

**2006** Im April 2006 wird der Startknopf an der alten Hausbergbahn zum letzten Mal gedrückt. Neubau des Unterwerks Riffelriss mit dem europaweit ersten Einsatz eines Wechselrichters.

Am 26. Mai 2006 erhält Garmisch-Partenkirchen in Portugal den Zuschlag zur Durchführung der alpinen Ski-WM 2011.

Am 22. Juni 2006 kommt der erste der 4 neuen Doppeltriebwagen für die Zahnradbahn am Bahnhof in Garmisch-Partenkirchen an. Am 05. Oktober 2006 sind die Vierlinge dann komplett. Unter Teilnahme des Bayerischen Wirtschaftsministers Erwin Huber werden die Triebfahrzeuge feierlich eingeweiht.

Am 21. Dezember 2006 findet die feierliche Eröffnung der neuen Hausbergbahn unter Teilnahme des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Edmund Stoiber statt. Ab jetzt befördert eine Einseil-Umlaufbahn mit 66 Achter-Kabinen 2.400 Wintersportfreunde pro Stunde auf den Berg. Parallel dazu wird von der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG der Bahnsteig am Hausberg umgebaut: Die Vision, dass Wintersportfans direkt von Augsburg und München zum Hausberg fahren können, wird Wirklichkeit!

**2007** Inbetriebnahme der neuen Signalanlage der Zahnradbahn.

**2009** Im Hausberggebiet entsteht eine neue 4er – Sesselbahn, die die bisherige Doppelsesselbahn »Kreuzjochbahn« ersetzt. Die kuppelbare Liftanlage führt von der jetzigen Talstation vom Olympialift, mit einer Möglichkeit des Zwischenausstieges beim mittleren Skiweg, zur Bergstation der Kreuzjochbahn.



1 6-er Sesselbahn Sonnenkar 2 Kreuzeckbahn  
3 Zahnradbahn Generation 2006 4 Eibsee-Seilbahn 5 Hausbergbahn



Stand: April 2007

## WISSEN ZUGSPITZBAHN: >> MEILENSTEINE

