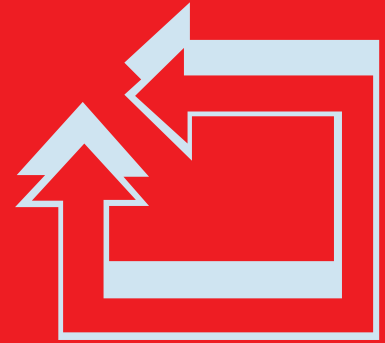


Verkehrswende im Loisachtal

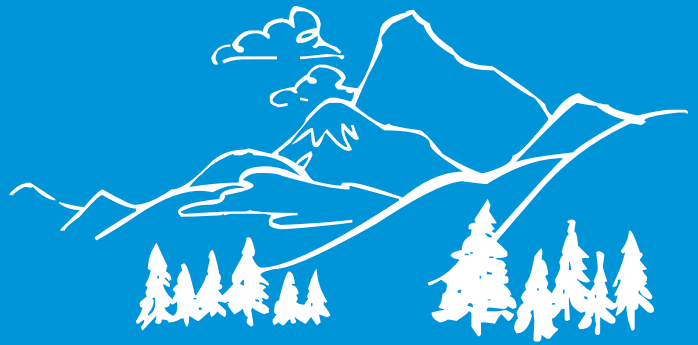


***Kühn denken –
Vorhandenes nutzen***

DIE LINKE.

Im Landkreis
Garmisch-Partenkirchen

Vorbemerkung



Klimaneutralität bedarf konkreter Pläne und einer schnellen Umsetzung.

Weniger Fahrkilometer bei LKW und PKW, Ausbau der Schiene.

Die Tunnel dienen dem Alpen transit per PKW und LKW. Die einheimische Bevölkerung wird dadurch zunächst entlastet. Aber in der Perspektive und in der Gesamtschau müsste genau das Geld das in den Straßenbau fließt in den Ausbau der Schiene fließen und umkehrt.

Unser Konzept richtet den Fokus auf die Schiene. Aber wir wissen natürlich, dass nur der Verbund von Leihsystemen, Rufsystemen, taktgebundenem Verkehr und Individualverkehr eine **komfortable, leistungsstarke und klimaneutrale Mobilität** schaffen kann. Neben dem Ausbau der Schiene hat auch der Ausbau für das Fahrrad und die systemische Entwicklung der Mobilität (Buchungen, individueller Bedarf, gemeinsame Nutzung, adhoc-Nutzung) erhebliche Potenziale, um Klimaneutralität, weniger Abgase, weniger Feinstaub, weniger Lärm, weniger Parkräume und weniger Verkehrstote zu erreichen.

Einheimischen wie Touristen

müssen Alternativen, speziell zum Auto, angeboten werden. Dies kann nur durch eine Angebotssteigerung, bedarfsgerechte Anpassung und durch eine massive Preissenkung geschehen.

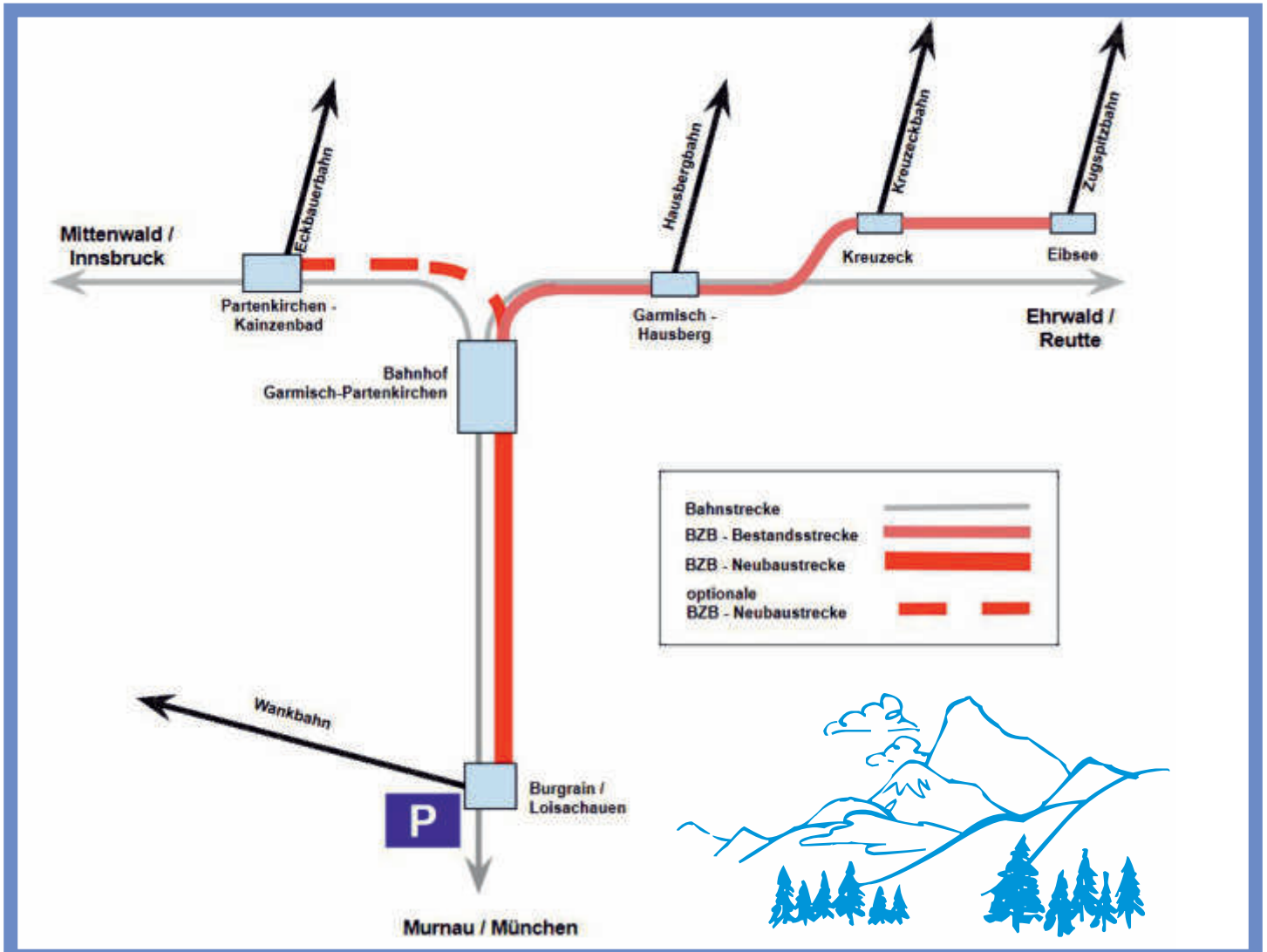
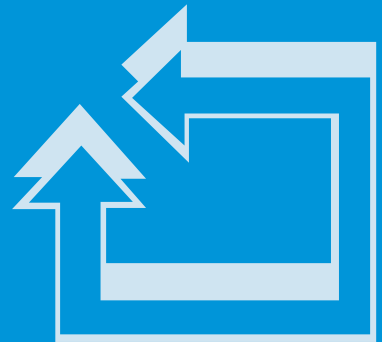
Mobilität ist heute ein Teil der Grundversorgung.

Impressum

Als Ideenskizze vorgelegt zur Präsentation und Diskussion am Freitag 18.6.2021 in Garmisch-Partenkirchen

**DIE LINKE Kreisverband Oberland,
Arbeitsgruppe Verkehr,
Sprecher: Martin Neuner
Ronetsbachstraße 1, D-82490 Farchant**

Das Kernelement unseres Konzepts



Kühn denken – Vorhandenes nutzen

DIE LINKE.

Im Landkreis
Garmisch-Partenkirchen

Die generelle Vision



Um eine wirkliche **Alternative zum Auto** anbieten zu können, sind verschiedene Maßnahmen notwendig. Die Bahnstrecke München – Garmisch-Partenkirchen muss als wichtigste ÖPNV-Achse im Landkreis zweigleisig ausgebaut werden, um einen stabilen Takt mit mindestens zwei Zügen pro Richtung und Stunde, und zusätzliche Züge bei Bedarf, gewährleisten zu können. Da viele Tagestouristen keine guten Verbindungen an die Bahnstrecke haben, können nicht alle Tagestouristen mit der Bahn anreisen. Deshalb sollte es zwischen Eschenlohe und Garmisch-Partenkirchen einen starken Anreiz geben das Auto abzustellen und auf einen **Shuttle-Express** zu wechseln. Dies ist unerlässlich, will man den Individualverkehr und den Parkraumbedarf im Loissachtal nicht weiter expandieren lassen. **Die Anreise mit der Bahn sollte sich daher Schritt für Schritt zu einer auch preislich attraktiven Option entwickeln.**

Die BZB kann hierbei als „**Backbone**“ der Besucherlenkung im Tal dienen und sollte alle Bergbahnen und mögliche Besucherhighlights miteinander verbinden. Die BZB bietet den Vorteil, dass sie sich komplett in kommunalem Besitz befindet und man dadurch anders als bei der Deutschen Bahn in relativ kurzer Zeit bauen kann.

Das Streckennetz der BZB muss dafür einerseits erweitert werden, andererseits muss die Bestandsstrecke bis zum Eibsee für einen 15min-Takt in den Spitzenzeiten ausgebaut werden. Der Ausbau des Netzes darf nicht nur als Maßnahme für Gäste gesehen werden, sondern auch für die Bewohner im Talkessel,

beispielsweise durch eine bessere Verbindung nach Grainau und durch eine Schienenanbindung für Burgrain.

Um den Individualverkehr aus dem Tal zu halten, dürfen Tagestouristen keine alternativen Parkplätze näher an den Attraktionen geboten werden. **Ein Mautsystem** für alle Straßen innerhalb des Tals (ausgenommen Umgehungen B2 und B23) mit teuren Tagesstarifen und günstigen Zeittarifen wäre mit Sicherheit die beste Möglichkeit für alle Bewohner. Alternativ ist eine Parkraumbewirtschaftung mit **Anwohnerpark-Ausweisen** denkbar.

Jeder ÖPNV-Ausbau im Landkreis bringt nur zu konkurrenzfähigen Preisen etwas. Aktuell sind mit VG Gap, DB und BZB (und VVT im Transit) drei Tarife innerhalb des Ortsgebietes gültig. Für Touristen gibt es bereits Möglichkeiten mehrere dieser Tarife zu nutzen. **Es muss möglichst bald auch für Einheimische das Angebot einer Jahreskarte für weniger als 400€ geben**, die in allen Zügen und Bussen im Landkreis gilt. Für Tagestouristen muss es Tageskarten in dieser Tarifzone geben. Diese Vereinheitlichung lässt sich durch einen MVV-Beitritt bewirken. Theoretisch allerdings auch durch Verträge und Absprachen mit den eigenen und umliegenden Verkehrsträgern, einschließlich VVT.

Wie auch immer so ein zukünftiger Verbund bei uns aussehen mag, mit oder ohne MVV, es muss grenzüberschreitend gemeinsame Tickets und vereinheitlichte Tarife geben. Grenzüberschreitende Tickets müssen in den gängigen Apps unkompliziert gekauft werden können.

Abschnitt heute bis 2029

- BZB mit eigenem Gleis in den Bahnhof von Garmisch-Partenkirchen
- 15-Minuten-Takt der BZB durchgängig bis zum Eibsee
- Verbesserte Einbindung der BZB in den ÖPNV (statt Eibsee-Bus)
- Anbindung Seilbahn-Schiene am Hausberg mittels „Zauberteppich“
- Verbesserte Anbindung Seilbahn-Schiene am Eibsee
- Attraktiver und echter Tarifverbund

Ausbau der BZB-Bestandsstrecke

für einen 15-Minuten-Takt zwischen dem Bahnhof Garmisch-Partenkirchen und der Station Eibsee.

Bessere Anbindung des DB-Bahnhof Garmisch-Partenkirchen

an den BZB-Bahnhof. Entweder durch ein Verlegen der BZB Gleise in den Bahnhof oder durch ein „Förderbandsystem“. In allen Fällen muss der Umstieg zwischen DB und BZB auch mit Kindern und Ski-Schuhen leicht möglich sein.

Anbindung der Hausbergbahn

an den Hausbergbahn-Bahnhof über einen „Zauberteppich“, ähnlich zur Zillertal Arena¹. Ebenfalls einen glatten Übergang am Eibsee.

Attraktiver Tarifverbund

mit einheitlichen Tickets. Bei den Bergbahnen Teil-Anrechnung von Bahntickets, aber keine Anrechnung von Parkgebühren. Die Strecke München–Zugspitze sollte maximal einen Umstieg beinhalten.

VERBUNDMASSNAHMEN:

Optimierung der Schrankenschließzeiten. Bau von Über- und Unterführungen. Planung und Flächenreservierung für gedeckelte Trogbauten für die Schiene in den Ortsdurchfahrten. Verbesserter Lärmschutz.

Anfahrt der Haltestelle Kainzenbad im Normalfahrplan. 1h-Takt nach Innsbruck. Zwei zusätzliche Nachtleistungen der DB zwischen München und Mittenwald.

Zweites Gleis auf der DB-Strecke von Huglfing bis Murnau. Dieses Gleis gab es schon einmal, der Bahndamm ist noch weitgehend vorhanden und nicht verkauft.

Wiedereröffnung der Haltepunkte Polling und Hechendorf. Neue Haltepunkte Burgrain/Loisachhau und Kainzenbad.

Elektrifizierung der Bahnlinie Schongau-Weilheim, sowie eine umgehende Reaktivierung der „Fuchstalbahn“ zwischen Schongau und Kaufering, die derzeit nur im Güterverkehr betrieben wird.

Ausbau des Mobilfunknetzes an allen Gleisen und Busstrecken im Landkreis. Ein durchgängiger 4G Empfang in allen Netzen.

¹<https://mobilitaetsplan.at/pf/zillertalbahn/> (10.06.2021)

Von 2030 bis 2039

- BZB neues Gleis nach Burgrain/Loisachauen für einen „Shuttle-Express“
- Terminal DB und BZB mit Parkhaus für P+R (ca. 2.500 Parkplätze)
- Talstation Wankbahn im Terminal Burgrain/Loisachauen
- Mautsystem für den Talkessel außer auf den Umfahrungen
- Option: Neues BZB-Gleis zum Skistadion

Verlängerung der Zugspitzbahn bis zum neuen Terminal Burgrain/Loisachauen. Dort

Bau einer neuen Bahnstation DB/BZB.

In Stoßzeiten „Shuttle-Express“ im 10-Minuten-Takt mit 1.000 Pers./Std. Schaffung des Parkplatzvolumens vom Hausberg in die Loisachauen. Weiterfahrt mit dem PKW oder LKW in den Talkessel ab Loisachauen nur mit **Maut** (Alternativ: Parkraumbewirtschaftung).

In Zermatt funktioniert ein vergleichbares System seit Jahren. Die Zufahrt für den Privatverkehr ist bis Täsch (5 km vor Zermatt) erlaubt. Dort steigt man in den Bahn-Shuttle um und fährt nach Zermatt².

Mit Inbetriebnahme des Terminals **Sperrung des Eibsee Parkplatzes** für den öffentlichen Verkehr. Renaturierung des Parkplatzes.

Ist ein 30min-Takt in diesem Jahrzehnt zwischen dem Bahnhof Garmisch-Partenkirchen und Kainzenbad durch die DB nicht absehbar, sollte die **BZB bis zum Skistadion** verlängert werden.

Bei einem **Neubau der Wankbahn** sollte sich die Talstation im Terminal Burgrain/Loisachauen befinden. Zwischen DB, BZB und Wankbahn möglichst „Bahnsteigumstieg“.

ZIEL:

Reduzierung der gefahrenen PKW-km im Talkessel bis 2035 auf 50% des Standes von 2020. Mit Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels generelle Sperrung der Tunnel im Loisetal für LKW im Alpen transit.

Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 im gesamten Landkreis.

VERBUNDMASSNAHMEN:

Zweites Gleis auf der gesamten DB-Strecke von Tutzing bis Murnau. Also Lückenschluss Tutzing bis Huglfing. Halbstundentakt München – Mittenwald, perspektivisch bis Innsbruck. Wo möglich sollte die Strecke mit dem Ausbau begradigt werden, um schnellere Fahrzeiten zu ermöglichen.

Planungen und Genehmigungsverfahren der Projekte Stufe III

²<https://www.zermatt.ch/nachhaltigkeit/Elektros-Autofrei-Anreise/Zermatt-ist-autofrei> (10.06.2021)

Ab 2040

- Option: BZB-Gleis bis Eschenlohe (falls DB nicht zweigleisig)
- Aufteilung P+R zwischen Burgrain/Loisachauen und Eschenlohe
- Selbstfahrender „Shuttel-Express“ als ÖPNV im Bedarfsverkehr
- Weitgehende Schließung der Parkplätze an den Bergbahnen und der „Wanderparkplätze“ an den Zielpunkten des Shuttel-Express.

Ein weiteres **Umsteigeterminal in Eschenlohe**. Selbstfahrender Bedarfsverkehr mit Elektrokabine auf den Gleisen der BZB. Keine Parkplätze mehr an den Bergbahnen. Rückbau der Parkplätze am Terminal Burgrain/Loisachauen.

Verlängerung der BZB von Burgrain bis Eschenlohe, sollte kein zweigleisiger Ausbau der DB-Strecke Eschenlohe–Garmisch erfolgen.

Ab Terminal Eschenlohe **in Stoßzeiten ein 15-Minuten-Takt** des „Shuttle-Express“ oder eine Ausdehnung des selbstfahrenden Bedarfsverkehrs auf der BZB-Schiene bis Eschenlohe. Mit einer Kapazität, die dem touristischen Bedarf im Sommer wie im Winter gerecht wird.

Zweites Gleis von Murnau nach Garmisch-Partenkirchen. Oder ersatzweise auch nur bis Eschenlohe und dort Anbindung an die BZB.

VORAUSSCHAU:

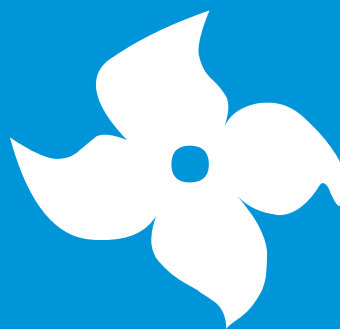
Sollte der „Wettersteintunnel“ für einen Schienenweg in das Inntal jemals Gegenstand ernsthafter Überlegungen und Planungen werden, so muss spätestens dann die Schiene in den Gemeinden im Loisachtal unter die Erde.

Kühn denken – Vorhandenes nutzen

DIE LINKE.

Im Landkreis
Garmisch-Partenkirchen

Ausblick



Die BZB bietet für das Loisachtal den **einzigartigen Vorteil**, dass sie der Kommune gehört. Ihr schneller und bedarfsgerechter Umbau und Ausbau zu einem hochmodernen und leistungsstarken „**Shuttle-Express**“ ist möglich und nötig.

Garmisch-Partenkirchen hat die **einzigartige Chance**, sich von der touristischen Blechlawine im Sommer wie im Winter zu befreien und maßgeblich zur Realisierung der Klimaneutralität bis 2035 beizutragen.

Diese Chance hat so kein anderer touristischer Hot-Spot in den Alpen.

Die entsprechenden Arbeitskreise und die zuständigen Bereiche der Verwaltung sollten umgehend und im Dialog mit allen Betroffenen und Beteiligten eingerichtet werden und ihre Arbeit aufnehmen.

Die Klimakatastrophe wartet nicht.



Zukunft braucht Visionen

***Verkehrswende im Loisachtal
Visionen und Vorschläge***

Anhänge I bis III





Idee einer Kleinseilbahn nach Wamberg

Nach dem Vorbild Wildenau–Graseck könnte zwischen Skistadion und Wamberg ebenfalls eine Kleinseilbahn errichtet werden. In der Schweiz sind solche Kleinseilbahnen, die kleine Streusiedlungen mit Gasthof anbinden, absoluter Standard.

Es kämen zwei Modelle in Frage.

Soll die Kleinseilbahn nur für die Einwohner Wambergs zur Verfügung stehen, dann reicht eine 8-PB völlig. Wenn aber die Marktgemeinde und der Landkreis diese Kleinseilbahn auch für Wanderer öffnen wollen, dann würde sich eine 15-PB anbieten. Diese Kleinseilbahn könnte neben der Eckbauerbahn starten; sie würde keine Gebäude überqueren, sondern lediglich einen Fußballplatz.

Diese Kleinseilbahn hätte nur zwei Kabinen, wobei in jede Kabine 8 oder 15 Personen passen. Sie hätte eine Beförderungsleistung von ca. 50 Personen pro Stunde; die Eckbauerbahn hat mit mehr als 570 Personen pro Stunde mehr als die elffache Beförderungsleistung.

Damit diese Kleinseilbahn wirtschaftlich betrieben werden kann, fährt sie vollautomatisch im Anforderungsprinzip nach Bedarf, d.h. die Fahrgäste bedienen sie wie einen Aufzug. Die Fahrgäste lösen am Automaten eine Fahrkarte oder scannen ihre Monatsfahrkarte, worauf sie den Bahnsteig betreten können: Ist die Kabinentür geschlossen, dann bestätigt der Fahrgast die Abfahrtsbereitschaft und dann beginnt vollautomatisch die Fahrt.

Da Wamberg als ÖPNV gilt, würde eine Seilbahn nach GVFG vom Bund und vom Land mit 80% bezuschusst werden.

Mit so einer Kleinseilbahn können auch Güter transportiert werden. Nutzlast 640 kg bzw. 1200 kg.

Visionen brauchen Diskussion keine Dogmen

Anmerkungen zum Bahn-Ausbau

Eine Überlegung wäre ein **ganztägiger RE** zwischen München Hbf und Garmisch-Partenkirchen, der alle 2 Stunden fährt und für die Strecke nur 70 Minuten benötigt:

München Hbf ab 6.13 Uhr–0.13 Uhr und GAP an 7.23 Uhr –1.23 Uhr sowie GAP ab 5.36 Uhr –23.36 Uhr mit Ankunft in München Hbf um 6.47 Uhr– 0.47 Uhr.

Dieser RE könnte zweistündlich zusätzlich zur stündlichen Regionalbahn verkehren

Als Fahrzeuge für den zweistündlichen RE könnte beispielsweise der Siemens Desiro HC zum Einsatz kommen, der bereits in Baden-Württemberg eingesetzt wird: Für die Strecke München Hbf - Garmisch-Partenkirchen käme die Beschaffung von 5 - 6 vierteiligen Zügen Siemens Desiro HC in Betracht, um als RE zu fahren.

Bei der Regionalbahn (RB) könnte es bei den bisherigen Talent 2 Zügen bleiben.

Im Normalbetrieb könnte zwischen München Hbf und Garmisch-Partenkirchen mit zwei vierteiligen Siemens Desiro HC in Doppeltraktion gefahren werden, womit sich eine Zuglänge von $2 * 105 \text{ m} = 210 \text{ m}$ ergibt. Je nach Be-

stuhlung können dann ca. 740 - 840 Sitzplätze pro Zugeinheit angeboten werden, was mehr ist, als der Talent 2 in Dreifachtraktion ($2 * 229 = 687$ Sitzplätze).

Zur Verbesserung der Betriebsstabilität und zur Reaktivierung des Hp Kainzenbad erscheint es aus heutiger Sicht völlig ausreichend, wenn lediglich die Strecke zwischen Kaltenbrunn und Klais zweigleisig ausgebaut würde.

Der topographisch schwierige Abschnitt zwischen Garmisch-Partenkirchen (Kainzenbad) und Kaltenbrunn, sowie zwischen Klais und Mittenwald könnte somit eingleisig bleiben.

Der zweigleisige Ausbau zwischen Kaltenbrunn und Klais ist topographisch unproblematisch, da direkt neben der Bahnlinie eine grüne Wiese liegt. Durch diese Maßnahme kann die Kreuzungspufferzeit im Bahnhof Klais entfallen, da dann zwischen Kaltenbrunn und Klais fliegende Überholungen auf der Strecke möglich sind. Da heute die Kreuzungsstelle Kaltenbrunn und der Bahnhof Klais bereits zweigleisig sind, beträgt die Ausbaulänge weniger als 5 km.

Der Landkreis braucht Perspektiven nachhaltig und klimaneutral

Anmerkungen zum Nahverkehrsplan

Die regionalen Buslinien sind für die kommenden 10 Jahre neu auszuschreiben und zu vergeben.

Die Vergabe der Buslizenzen sollte im Regionalverkehr mit der zwingenden Auflage versehen werden, an einer Mindestzahl von Haltestellen Leihfahräder vorzuhalten und eine generelle **Fahrradmitnahme sicherzustellen**. Dies beinhaltet auch die Bereitstellung einer Buchungs-App für Fahrräder, möglichst kompatibel mit anderen Verleihsystemen.

Generell ist an dem Grundsatz festzuhalten, **kein Parallelbetrieb von Bus und Bahn**, auch keine Expresslinien mit Bussen zu Lasten der Schiene.

Ferner erscheint es höchste Zeit für die Umsteige-Terminals Bahn – Bus Standards der Ausstattung, der Beschilderung, für Aufenthalt, Toiletten und sichere Wege festzulegen und umzusetzen. Das Busterminal am Bahnhof Garmisch-Partenkirchen ist diesbezüglich völlig unzureichend. Auch das Terminal in Oberau hat erkennbaren Optimierungsbedarf.

Ein Sonderthema ist der Queralpenbus

Hier sollte der Landkreis Garmisch-Partenkirchen bemüht sein bei den beteiligten Landkreisen um ein gemeinsames Vorgehen zur Realisierung des Queralpenbusses zu werben.

- **Betriebsaufnahme im Frühjahr 2022**
- **Realisierung durch Vertragsergänzung mit dem RVO**
- **Einsatz von Hybridbussen**
- **Fahrradmitnahme und per App buchbare Leihräder an jeder Station**

Die Zahl der Haltepunkte und die geplanten Zubringer sind letztlich so festzulegen, dass der Queralpenbus dem Bereich „Nahverkehr“ zugeordnet werden kann, mit Haltestellen, die weniger als 50 km voneinander entfernt sind.

**Mobilität
gehört zur Grundversorgung der Bürger**