

## Maßnahmen zur Beschleunigung der Außerfernbahn Kempten – Pfronten – Reutte – Garmisch Version 2010

### Heutige Situation

Die Außerfernbahn ist eine der landschaftlich schönsten und reizvollsten, aber leider auch eine der langsamsten Bahnlinien im Alpenraum. Sie führt von Kempten (Allgäu) über österreichisches Gebiet nach Garmisch-Partenkirchen (Oberbayern) und wurde bis 2001 im Personenverkehr teils von der Deutschen Bahn (DB), teils von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) betrieben. In den vergangenen Jahrzehnten wurde die Außerfernbahn von fast allen Seiten (sowohl in Deutschland als auch in Österreich) vernachlässigt, aufgrund fehlender Investitionen entstanden u.a. immer mehr Langsamfahrstellen. Die Reisendenzahlen stagnierten aufgrund des unattraktiven Verkehrs auf einem sehr niedrigen Niveau und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) wollten „ihren“ Streckenabschnitt von Pfronten-Steinach bis Ehrwald im Personenverkehr 2001 schließlich komplett stilllegen (der deutsche Abschnitt wiederum ist seitens DB Cargo/Railion für den Güterverkehr bereits seit einigen Jahren komplett stillgelegt; seit März 2004- fahren allerdings wieder private Güterzüge auf Teilabschnitten).

Nach massiven Protesten konnte sich die Landesregierung von Tirol dazu durchringen, einen Vertrag mit der Deutschen Bahn (DB-Regio AG) abzuschließen, und seit dem Sommerfahrplan 2001 bedient nun die DB die Gesamtstrecke von Kempten bis Garmisch-Partenkirchen (einschließlich des österreichischen Abschnitts) im Personenverkehr. Durch gezielte Marketing-Maßnahmen, darunter die Herausgabe von Broschüren, Beschilderung von Wanderwegen sowie der gegenseitigen Anerkennung von deutschen und österreichischen Fahrkarten wie Verkehrsverbund Tirol, ÖBB-VorteilsCard, BahnCard, Bayern-Ticket, Werdensfels-Ticket und Schönes-Wochenende-Ticket sowie dem Schneeexpressticket und anderem konnten die Reisendenzahlen seit Betriebsübernahme durch die DB-AG wieder deutlich gesteigert werden. Eine Stilllegung steht heute nicht mehr zur Diskussion, zumal inzwischen von vielen Beteiligten erkannt wurde, dass die Außerfernbahn für die Region insbesondere wegen des Fremdenverkehrs praktisch unverzichtbar ist.

### Zielgruppe Pendler bleibt aus

Nach wie vor fahren aber zum größten Teil Tagesausflügler, Urlauber und Wanderer und einige Schüler mit dieser Bahn. Einer Inanspruchnahme der Außerfernbahn auch durch den Berufsverkehr stehen die nach wie vor viel zu langsamen und daher unattraktiven Fahrzeiten nach wie vor gegenüber. Selbst bei Stau auf den in dieser Region chronisch überlasteten Straßen scheint die Außerfernbahn nur bedingt eine Alternative zum Pkw zu sein.

Im Jahr 2002 fielen zudem die sehr wichtigen Taktverbindungen in Kempten weg. Nach den Änderungen im Werdenfelstakt ergaben sich zum Allgäu-Schwaben-Takt teils große Wartezeiten. 2004 wurde dies verbessert, allerdings fahren die Züge dadurch heute noch langsamer, als sie es müssten, da sich ungünstige Zugkreuzungen ergeben. Ein „flotterer“ Fahrplan für die Außerfernbahn wäre unter den aktuellen Rahmenbedingungen nur noch bei Umstrukturierungen der Garmisch oder Kempten tangierenden Hauptstrecken möglich, wobei es dann wieder zu Zwangspunkten an anderen Knotenpunkten und Bahnstrecken sowie bei den Busanschlüssen kommen kann. Die sinnvollste Lösung wäre dagegen ein behutsamer Ausbau der Außerfernbahn.

## Behutsamer Ausbau

Unter „behutsamer Ausbau“ ist zu verstehen, dass aus der Außerfernbahn aufgrund ihrer topographischen Situation niemals eine Transit- oder Hochgeschwindigkeitsstrecke werden kann, dies wäre absolut unrealistisch und durch die schöne Landschaft auch kaum so gewünscht. Die Außerfernbahn wird also auch im optimalen Fall nicht schneller sein als der Pkw oder wie die Züge auf einer großen Hauptstrecke (zum Vergleich: Auf der Relation von Kempten nach Immenstadt ist die Bahn fast 1½ mal so schnell wie das Auto, dagegen ist man auf der Relation Kempten – Reutte mit dem Pkw bei einer Fahrzeit von gut 30 Minuten fast dreimal so schnell wie als Zug mit etwa 90 Minuten Reisezeit. Bei einem guten Ausbau der Bahn könnte zumindest dieser massive Zeitnachteil gegenüber dem Pkw etwas abgebaut und die Fahrzeiten Bahn / Pkw könnten einander etwas angeglichen werden.

Die Außerfernbahn kann, wie u.a. der im Auftrage der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, des Landes Tirol und des Vereins „ERA Regio Außerfernbahn“ erstellten INTERREG II-Studie „Zukunft der Außerfernbahn – Machbarkeits- und Marketingstudie“ und übrigens auch der „Zielstufe“ des Gutachtens der SMA Zürich für das Projekt „Allgäu-Schwaben-Takt“ zu entnehmen ist, durch relativ einfache Maßnahmen flotter gemacht werden, so dass auf der Gesamtstrecke von Kempten bis Garmisch fast eine halbe Stunde Fahrzeit eingespart werden kann. Bei Ausnutzung aller im Rahmen der volks- und betriebswirtschaftlich für einen modernen Regionalbahnbetrieb sinnvollen und möglichen Maßnahmen wäre die Bahn dann deutlich schneller als der Bus und nur noch geringfügig langsamer als ein Pkw.

## Hauptproblem Bahnübergänge

Neben der steigungs- und kurvenreichen Streckenführung, die kaum geändert werden kann, sind für die Langsamkeit der Außerfernbahn auch mehrere technisch nicht gesicherte Bahnübergänge verantwortlich. Häufig dürfen die Züge dort nur mit 20 oder nur mit 10km/h fahren. Derartige Überwege sollten je nach Möglichkeit im Einzelfall entweder völlig beseitigt (wenn für die Straßenanlieger alternative Zufahrtsmöglichkeiten geschaffen werden), mit technischen Anlagen (Ampel und Schranken) gesichert oder ggf. durch Unterführungen ersetzt oder werden. Danach kann der Zug nicht nur flotter fahren, auch das Abbremsen und Wiederbeschleunigen würde dann entfallen, was einen energiesparenden, wirtschaftlicheren Betrieb ermöglicht. Und das für Fahrgäste wie Anwohner lästige Pfeifen der Züge entfällt.

Leider wird die Streichung von Bahnübergängen oder deren technische Sicherung in vielen Orten durch Bürgermeister und Gemeinderäte nicht unterstützt, weil Landwirte, die Mitglied im Gemeinderat sind, gegen diese Maßnahmen stimmen, um im eigenen Interesse zu befürchtende Kosten oder Umwege bei der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Liegenschaften zu vermeiden. Da die Wegenutzungsrechte oft in den Grundbüchern eingetragen sind, wird im Falle deren Streichung ein Wertverlust befürchtet. Die Probleme der Landwirte mögen aus deren Sicht verständlich sein, könnten aber u.E. durch entsprechende finanzielle Entschädigung mit Unterstützung des Freistaates Bayern im Interesse einer guten Verkehrsanbindung kompensiert werden. Dabei ist auch noch zu bedenken, dass die meisten Landwirte ihr Vieh nicht mehr regelmäßig austreiben, sondern nur noch zwei- bis dreimal im Jahr, wenn der Stall ausgeputzt wird. Im österreichischen Teil sorgen Bahnübergänge aufgrund anderer gesetzlicher Regelungen (z.B. Stop-Schild auf der Straße) nur für geringe Geschwindigkeitseinbußen beim Zugverkehr. Dennoch sollte auch hier die Auflösung oder technische Sicherung einiger Überwege überprüft werden, da hiermit sowohl der Straßen- als auch der Schienenverkehr sicherer abgewickelt werden kann.

Mit dem illegalen Bahnüberweg bei Pfronten Steinach ergeben sich etwa folgende Zahlen (06/2010):

| Streckenabschnitt             | Gesamtzahl | davon technisch nicht gesichert  |
|-------------------------------|------------|----------------------------------|
| Garmisch-P. – Grenze Griesen: | 18         | davon nicht gesichert: 10 (56%)  |
| Grenze Griesen – Reutte:      | 30         | davon nicht gesichert: 25 (83%)  |
| Reutte – Grenze Pfronten:     | 34         | davon nicht gesichert: 28 (82%)  |
| Grenze Pfronten – Kempten:    | 80         | davon nicht gesichert: 55 (69%)  |
| <br>                          |            |                                  |
| Gesamt DB Netz:               | 98         | davon nicht gesichert: 65 (66%)  |
| Gesamt ÖBB Netz:              | 64         | davon nicht gesichert: 53 (83%)  |
| <br>                          |            |                                  |
| Gesamtstrecke:                | 162        | davon nicht gesichert: 118 (73%) |

Damit ergibt sich auf den beiden deutschen Abschnitten eine geringfügig bessere Quote an gesicherten Bahnübergängen, von 98 BÜs sind aber trotzdem nur 33 derart ausgestattet. In Österreich sind lediglich 11 der 64 Übergänge mit Sicherungsmechanismen ausgestattet. Markante Betriebsbremsungen und Langsamfahrstellen an zu unübersichtlichen Bahnübergängen ergeben sich vor allem an sieben Stellen (elf BÜs) in Abschnitt Grenze Pfronten-Kempten:

- Bei Pfronten: Lfst 20 über 500 Meter wegen drei BÜs an den Kilometern 33,837 sowie 33,711 und 33,401
- Bei Haslach: rund 600 Meter an LAs à 40, 30, 20 und sogar 10km/h wegen drei BÜs an den Kilometern 20,348 sowie 20,028 und 19,757
- Zwischen Oy und Zollhaus: Bremsung auf 20 km/h an der Ortszufahrt Multen, km 14,807
- Bei Zollhaus Petersthal: Bremsung auf 20 km/h an der Ortsstraße bei km 14,008
- Bei Bodelsberg: Bremsung auf 20 km/h an einer Häuserzufahrt an km 12,487
- Bei Jodbad Sulzbrunn: Lfst 30 auf ca. 100 Meter in Fahrtrichtung Reutte/Garmisch wegen der Ortszufahrt Schlechtenberg an km 8,504
- Bei Durach: Lfst 20 auf ca. 150 Meter in Fahrtrichtung Kempten wegen einer Häuserzufahrt an km 4,556

## Oberbausanierung

Auf einigen Abschnitten der Außerfernbahn sowohl im deutschen als auch vor Allem im österreichischen Teil ist der Oberbau in einem sehr bedenklichen Zustand. Einige Abschnitte wurden zwar in den letzten Jahren saniert, dennoch sind marode Stellen häufig. An anderen Stellen sollte man eigentlich sogar schneller fahren können.

Auf einigen Abschnitten der Strecke hört man ein deutlichen „Rattern“ (Stöße), was auf einen nicht mehr so guten Gleiszustand hinweisen dürfte. Es sollte darauf geachtet werden, dass auch diese Abschnitte bald saniert werden

## Neue Fahrzeuge

Seit Fahrplanwechsel 2009 kommen auf der gesamten Strecke fast ausnahmslos moderne Fahrzeuge der Baureihen ET425 und 426 auf dem elektrifizierten Abschnitt, und der Baureihe 642 auf dem nicht elektrifizierten Abschnitt zum Einsatz. Der Fahrplan wurde allerdings nicht nachgebessert.

Die verwendeten Fahrzeuge erfreuen sich in der Region sehr hoher Beliebtheit bei den Fahrgästen. Im Zuge der Streckensanierung könnte man über die Einführung der Neigetchnik nachdenken (etwa Baureihe VT 612)

## Einzelmaßnahmen an der Infrastruktur

Nachfolgend die wichtigsten Maßnahmen für die gewünschte Beschleunigung und Attraktivierung der Außerfernbahn auf ihrer Gesamtstrecke, von Kempten ausgehend beschrieben, im Detail:

### Km 1,8 Haltepunkt St. Mang

Dieser Haltepunkt verfügt weder über Parkplätze, noch über einen überdachten Wartebereich oder einen Fahrscheinautomaten. Mit 15cm ist zudem die Höhe des teils sehr schmalen Bahnsteigs nicht adäquat

Empfehlenswerte Maßnahmen (zusammengefasst):

- Errichtung eines behindertengerechten Bahnsteigs
- Errichtung einer überdachten Wartemöglichkeit
- Errichtung eines Fahrscheinautomaten
- Errichtung von Parkplätzen für Autos und Fahrräder

### Km 1,8 – 3,8 St. Mang – Durach

Oberbausanierung und Beseitigung/geänderte Sicherung des BÜ: Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von derzeit 60 auf 80 km/h oder mehr wäre leicht möglich: Während der Großteil der Außerfernbahn sehr enge Kurvenradien aufweist, verläuft die Bahn zwischen diesen beiden Bahnhöfen in eher langgezogenen Kurven, teilweise auch gerade. Unübersichtliche, nicht technisch gesicherte Bahnübergänge sind in diesem Bereich nicht vorhanden. Eine Anhebung der Geschwindigkeit von derzeit 60 auf 70, mit Neigetechnik-Zügen evtl. sogar auf 80 bis 90 km/h dürfte nach Verbesserungen am Oberbau sowie kleinere Maßnahmen an Bahnübergängen möglich sein. U

Zwischen St. Mang und Durach gibt es drei nicht technisch gesicherte Bahnüberwege!

### Km 3,8 Bahnhof Durach

Dieser Bahnhof verfügt nur über eine eher unattraktive Ausstattung. Im Zuge des Konjunkturpakets wurde eine Fahrgastinformationsanlage errichtet. Weitere empfehlenswerte Maßnahmen:

- Errichtung von behindertengerechten Bahnsteigen
- Sanierung des Bahnhofsgebäudes

### Km 4,1 Durach – Wenglings

landwirtschaftlicher Bahnübergang, Langsamfahrstelle mit 20 km/h in Fahrtrichtung Norden

**Alternative 1:** Technische Sicherung mit Ampel und Halbschranken, zugesteuert

**Alternative 2:** Versuche, das Sichtdreieck zu verbessern durch Abbau einer Mauer in der Nähe des Überwegs (bleibt unbeschränkt, würde aber übersichtlicher)

Zwischen Durach und Sulzberg gibt es einen weiteren technisch nicht gesicherten BÜ!

Ab ca. km 5 bis Sulzberg ist die Gleislage spürbar schlecht.

**Km 6,9 Haltepunkt Sulzberg**

Dieser Haltepunkt verfügt nur über eine eher unattraktive Ausstattung.  
Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Errichtung eines behindertengerechten Bahnsteigs
- Errichtung einer überdachten Wartemöglichkeit
- Errichtung eines Fahrscheinautomaten

Zwischen St. Mang und Durach gibt es zwei nicht technisch gesicherte Bahnüberwege!

**Km 8,4 Bahnhof Jodbad – Sulzbrunn**

Der Bahnhof ist seit 2008 nur noch Betriebshalt. Da fast alle Züge dort halten, wäre eine Reaktivierung sinnvoll, zumal die Auflassung nur mangelhaft argumentiert war. Gegenzüge warten wegen des Taktfahrplans bis zu 8 Minuten  
Empfehlenswert wäre zudem eine Attraktivierung des Bahnhofs

Zudem erfolgt die Ausfahrt nur mit 30km/h, wegen eines nicht sichtbarem BÜ (durch Bahnhofsgebäude Verdeckt) Lösungsmöglichkeit: technische Sicherung

Zwischen Jodbad und Bodelsberg gibt es sechs weitere, nicht technisch gesicherte BÜs!

**Km 11,9 Haltepunkt Bodelsberg**

Hier sollte der Bahnhof von seinem jetzigen Standpunkt abseits der Ortschaft (an einem Bahnübergang der ehemaligen B 309) näher an den Ort verlegt werden. Die Bahn fährt am Ort direkt vorbei. Da die Bahn in diesem Bereich in einem leichten Gefälle verläuft, müsste die technische Realisierung allerdings erst geprüft werden. Gleichzeitig könnte der Haltepunkt infrastrukturell aufgewertet werden.

**Km 12,4 Stellenmoos**

Technisch ungesicherter Bahnübergang mit fehlendem Stauraum für in die Hauptstraße einmündende Fahrzeuge, Langsamfahrstelle mit 20 km/h in beiden Richtungen. Das Problem Stauraum könnte durch eine Umbaumaßnahme auf Straßenseite, ggf. Änderung der Vorfahrt (die Hauptstraße ist jetzt nach Fertigstellung der A 7 keine Bundesstraße mehr) gelöst werden.

- Einfachste mögliche Lösung: Einrichtung einer Einbahnstraße (Aufwand: zwei Blechtafeln), die Ausfahrt von den betroffenen Höfen ist über einen anderen Weg möglich.
- Weitere Alternative: Verschwenkung der ehemaligen B309 im Rahmen eines Straßenrückbaus (wegen A7 hier kein großes Verkehrsaufkommen mehr), damit der Stauraum wieder gewährleistet ist, oder Verlegung der Ausfahrt

Zwischen Bodelsberg und Zollhaus gibt es drei weitere, nicht technisch gesicherte BÜs!

**Km 13,8 Haltepunkt Zollhaus Petersthal**

Dieser Haltepunkt verfügt nur über eine eher unattraktive Ausstattung.  
Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Errichtung eines behindertengerechten Bahnsteigs
- Generelle Attraktivierung des Haltepunkts

**Km 14,0 Zollhaus**

Langsamfahrstelle (20km/h): Sehr gefährlicher Übergang der Ortsstraße, sollte technisch gesichert werden

**Km 15,0 Multen**

Langsamfahrstelle Multen (20km/h): Sehr gefährlicher Übergang der Ortszufahrt, sollte technisch gesichert werden

Zwischen Zollhaus und Oy gibt es zwei weitere, nicht technisch gesicherte BÜs!

**Km 17,0 (ca.) Oy**

Langsamfahrstelle mit 20km/h wegen Problemen mit der Entwässerung. Beseitigung voraussichtlich noch 2010

**Km 17,6 Bahnhof Oy – Mittelberg**

Verbesserungswürdiger Wartebereich, Bahnsteig 2 nur 25cm, Bahnsteig 1: 38cm, mangelhafte Barrierefreiheit  
Im Zuge des Konjunkturpakets wurde eine Fahrgastinformationsanlage errichtet.

**Km 19,7 – 20,0 (ca.) Wertach – Haslach**

Ein Bahnübergang mit Langsamfahrstelle in beiden Fahrrichtungen, 10 bzw. 20 km/h, vor und nach dem Bahnhof, zwei weitere mit 20 und 30km/h nach dem Haltepunkt.  
Dies sind die gefährlichsten Bahnübergänge der gesamten Strecke, leider wurde vor einigen Jahren seitens der Gemeinde Oy beschlossen, dass die Überwege nicht mit technischen Sicherungen ausgerüstet werden sollen, obwohl die DB-AG bereit gewesen wäre.  
Zwischen Haslach und Maria Rain gibt es einen weiteren, nicht technisch gesicherten BÜ!

**Km 19,8 Haltepunkt Wertach – Haslach**

Dieser Haltepunkt verfügt nur über eine eher unattraktive Ausstattung.  
Empfehlenswert wäre die Wiederherstellung einer überdachten Wartemöglichkeit

Km 21,6

### **Haltepunkt Maria Rain**

Haltepunkt unter der Wertachbrücke mit sehr schwacher Ausstattung.

Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Errichtung eines behindertengerechten Bahnsteigs
- Errichtung eines adäquaten Bahnhofszugangs
- Sanierung der überdachten Wartemöglichkeit
- Errichtung eines Fahrscheinautomaten
- Errichtung von Parkmöglichkeiten
- Errichtung einer Nachtbeleuchtung

Zwischen Maria Rain und Nesselwang gibt es vier nicht technisch gesicherte Bahnüberwege!  
Außerdem besteht zwischen km 23,6 und 23,8 eine Lfst mit 10km/h wegen Brückenschäden!

Km 23,9

### **Bahnhof Nesselwang**

Dieser Bahnhof verfügt nur über eine eher unattraktive Ausstattung.

Im Zuge des Konjunkturpakets wurde eine Fahrgastinformationsanlage errichtet.

Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Errichtung von behindertengerechten Bahnsteigen
- Wiederherstellung einer überdachten Wartemöglichkeit
- Sanierung und Attraktivierung des Bahnhofsgebäudes

Für Herbst 2010 ist eine Sanierung der Gleisanlagen vorgesehen

Km 23,9 – 27,0 **Nesselwang – Pfronten Kappel**

Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von derzeit 60 auf 80 bis 90 km/h: Oberbau wurde bereits verbessert, es wurde eine Umgehungsstraße für Wank gebaut. Trotzdem fahren die Züge kaum schneller. Der Bahnübergang in der Nähe des ehemaligen Bahnhofs Pfronten-Kappel könnte mit dem Bau der Umgehungsstraße für den Ortsteil aufgelassen werden. Zur Attraktivitätssteigerung sollte der ehemalige Bahnhof als Haltepunkt wieder reaktiviert werden.

Bei Pfronten – Kappel existiert zudem eine Langsamfahrstelle mit 30km/h!

Zwischen Nesselwang und Weißbach gibt es elf nicht technisch gesicherte Bahnüberwege!

Km 29,2

### **Haltepunkt Pfronten – Weißbach**

Dieser Haltepunkt verfügt nur über eine eher unattraktive Ausstattung.

Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Errichtung von adäquaten Bahnsteigen
- Attraktivierung der bestehenden Wartemöglichkeit
- Verbesserte Fahrgastinformation

Zwischen Weißbach und Pfr.-Ried gibt es zwei nicht technisch gesicherte Bahnüberwege!

**Km 30,6      Bahnhof Pfronten – Ried**

Hier sollten vor allem die Bahnsteige erneuert werden.  
Im Zuge des Konjunkturpakets wurde eine Fahrgastinformationsanlage errichtet.

**Km 30,7 – 32,9 Pfronten Ried – Pfronten Steinach**

Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60 auf 80 bis 90 km/h durch Verbesserung des Oberbaus und technische Sicherung des Überwegs Badstraße (nach Pfronten-Meilingen), an diesem Überweg sind trotz Übersichtlichkeit schon mehrere Unfälle geschehen. Zudem könnte ein neuer Haltepunkt Pfronten – Ösch errichtet werden.

Vor Pfronten Steinach besteht eine Langsamfahrstelle mit 30km/h wegen eines unübersichtlichen BÜ, Gültig in Fahrtrichtung Norden (Km 32,7 – 32,5), in die Gegenrichtung: 50km/h

Zwischen Pfr.-Ried und Steinach gibt es insgesamt sieben nicht technisch gesicherte BÜs!

**Km 32,9      Bahnhof Pfronten – Steinach**

Dieser Haltepunkt verfügt nur über eine eher unattraktive Ausstattung.  
Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Errichtung von behindertengerechten Bahnsteigen
- Sanierung des Bahnhofsgebäudes und der Wartebereiche
- Errichtung einer Fahrgastinformationsanlage

**Km 33,0 – 33,6 Pfronten Steinach – Staatsgrenze**

Mehrere landwirtschaftliche Überwege mit fehlendem Stauraum bei der Einmündung in die ehemalige B 309; dadurch auf ca. 500 Metern eine Langsamfahrt mit 20 km/h;

- mögliche Abhilfe: Verschwenkung der Straße im Rahmen eines möglichen Rückbaus, da seit der Fertigstellung des Grenztunnels Füssen hier der Verkehr abnahm
- Weitere Alternative: Verlegung eines Bahnübergangs näher an den Bahnhof (hier müssen die Züge ohnehin halten), Zusammenlegung mit den anderen Bahnübergängen sowie technische Sicherung

**Km 34,3 / 0,0      Staatsgrenze**

Zwischen Grenze und Schönbichl gibt es einen nicht technisch gesicherten BÜ!

**Km 0,5 Haltepunkt Schönbichl**

Haltepunkt mit sehr schwacher Ausstattung.

Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Errichtung eines behindertengerechten Bahnsteigs
- Sanierung der überdachten Wartemöglichkeit
- Eventuell Errichtung eines Fahrscheinautomaten
- Errichtung von Parkmöglichkeiten
- Errichtung einer Nachtbeleuchtung

**Km 0,5 – 3,9 Schönbichl – Vils**

Mögliche Streckenbeschleunigung auf 80-90km/h durch Oberbausanierung und Auflassung oder Zusammenlegung einiger Bahnübergänge

Zwischen Schönbichl und Vils gibt es vier nicht technisch gesicherte BÜs!

**Km 3,9 Bahnhof Vils**

Der Bahnhof sollte zum Bahnübergang bei der Kirche und damit (fast) in die Ortsmitte verlegt werden. Ansonsten müsste der Bahnhof samt Bahnsteigen saniert werden.

**Km 4,2 BÜ Schretter**

Der Zweigleisige Bahnübergang zur Firma Schretter sollte technisch gesichert werden.

**Km 4,3 – 6,2 Vils – Stegen**

Ein unbeschränkter BÜ ohne Lfst

Eine Langsamfahrstelle mit 30km/h: Bahnübergang zum Klärwerk (könnte mit einem anderen BÜ zusammengelegt werden) sowie zwei Abschnitte mit Oberbauschäden. Die Zufahrt zur Shell-Tankstelle wurde vor kurzem technisch gesichert.

**Km 6,2 Ulrichsbrücke**

Die Bahnstrecke Kaufbeuren – Füssen ist von dieser Stelle nur 4km entfernt.

Langsamfahrstelle zwischen Ulrichsbrücke und Musau (40km/h), Fahrtrichtung Reutte

Zwischen Ulrichsbrücke und Musau gibt es vier nicht technisch gesicherte BÜs!

**Km 7,6 Haltepunkt Musau**

Haltepunkt mit sehr schwacher Ausstattung in gefährlicher Lage an einer Hauptstraße.  
Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Errichtung eines behindertengerechten Bahnsteigs
- Errichtung einer überdachten Wartemöglichkeit
- Eventuell Errichtung eines Fahrscheinautomaten
- Errichtung von Parkmöglichkeiten und einer Nachtbeleuchtung

**Km 7,6 – 12,0 Musau – Pflach**

Mehrere unbeschränkte Bahnübergänge, sowohl landwirtschaftliche Übergänge, als auch öffentliche Straßen im Ortsgebiet von Musau und Pflach. Diese sollten technisch gesichert werden. (Insgesamt 11 BÜs)

Weiters wäre die Errichtung zweier Haltepunkte zu überlegen.

Trotz der Bahnübergänge wurde die ehemalige Langsamfahrstelle mit 30km/h unlängst aufgehoben! Die beleuchteten Hinweistafeln für den Autoverkehr schufen offenbar Abhilfe.

**Km 12,0 Haltepunkt Pflach**

Haltepunkt mit neuem, behindertengerechten Bahnsteig, aber schwacher Ausstattung  
Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Neuerrichtung einer überdachten Wartemöglichkeit
- Eventuell Errichtung eines Fahrscheinautomaten
- Errichtung von Parkmöglichkeiten
- Errichtung einer Nachtbeleuchtung
- Fahrgastinformation: Uhr, etc.

Neuer Bahnsteig auf der anderen Gleisseite!

**Km 12,0 – 14,0 Pflach – Reutte**

Ein Bahnübergang vor dem Bahnhof Reutte technisch gesichert, ein weiterer BÜ in unmittelbarer Nähe nicht technisch gesichert, daher weiterhin Langsamfahrt  
Gesamtzahl der technisch nicht gesicherten BÜs zwischen Pflach und Reutte: 5

**Km 14,39 / 0,0 Bahnhof Reutte in Tirol**

Dieser Bahnhof wird zurzeit saniert, eine Verbesserung der Infrastruktur scheint somit sicher.  
Eine Verbesserung der Fahrgastinformation, vor allem mit digitalen Anzeigen wäre wünschenswert.

Zudem sollte der Bahnsteig überdacht werden

Dank der Länge des Bahnsteigs wäre der Einsatz von Fernverkehrszügen möglich!

**Km 0,5 Haltepunkt Reutte Schulzentrum**

Eine bessere Ausstattung der Haltepunkts wäre wünschenswert (z.B. eine Uhr)

**Km 1,9 – 2,3 Breitenwang**

Hier verkehren die Züge nur mit 40km/h, auf etwa 400m

Zwischen Reutte und Kreckelmoos gibt es zwei nicht technisch gesicherte BÜs!

**Km 3,6 Haltepunkt Bad Kreckelmoos**

Der Haltepunkt sollte von mehreren Zügen angefahren werden. Heute halten nur die Schülerzüge, da sich die Halte der regulären Regionalbahnen von und nach Garmisch kaum vereinbaren lassen. Durch Verbesserungen des Fahrplans sollte diesem Umstand Abhilfe geschaffen werden.

Zudem sollte die Infrastruktur verbessert werden:

- Verbesserte Fahrgastinformation
- Eventuell Errichtung eines Fahrscheinautomaten
- Errichtung von Parkmöglichkeiten
- Errichtung einer Nachtbeleuchtung

**Km 4,4 – 4,5 Bad Kreckelmooser Wald**

Hier befindet sich eine Langsamfahrstelle mit 30 km/h.

**Km 8,8 Haltepunkt Heiterwang – Plansee**

Technisch nicht gesicherter BÜ in der Bahnhofseinfahrt

Der Haltepunkt Heiterwang sollte infrastrukturell verbessert werden. Besonders sollte eine bessere Beleuchtung installiert werden. Der Vorplatz des Haltepunktes würde ebenfalls eine Verschönerung vertragen. In der Einfahrt fehlt die Haltestellentafel (abgebrochen)

**Km 9,8 – 10,8 Heiterwang**

In diesen Abschnitt befinden sich drei technisch nicht gesicherte Bahnüberwege!

Hier befindet sich eine Langsamfahrstelle mit 40km/h, auf 300 Meter

**Km 11,6 Bichlbach Almkopfbahn**

Ein Bahnübergang wurde technisch gesichert!

Dieser Bahnhof verfügt über einen neuen Bahnsteig. Außerdem ist eine überdachte Wartemöglichkeit in Bau. Trotzdem könnte die Ausstattung weiter verbessert werden.

Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Sanierung und Attraktivierung des schönen Bahnhofsgebäudes
- Errichtung einer Fahrgastinformationsanlage
- Verschönerung des Bahnhofsvorplatzes
- Eventuell Errichtung von Fahrscheinautomaten
- Errichtung eines moderneren Stellwerks, Erhalt der Kreuzungsmöglichkeit

Langsamfahrstelle mit 20km/h auf 350 Meter Richtung Reutte und auf 1000 Meter Richtung Garmisch, weiters auf 200 Meter in Beide Richtungen mit 30km/h.

Bei Lähn sollte eine Lawinenverbauung errichtet werden, um die häufigen Wintersperren dieser Strecke zu reduzieren (ca. Km 15,0 bis 16,5). Nach starken Schneefällen muss derzeit die Außerfernbahn im Winter des Öfteren wegen Lawinengefahr speziell in diesem Abschnitt gesperrt werden. Im günstigsten Fall könnte nach entsprechender Sicherung der Zug auch dann noch fahren, wenn die Straße wegen Schneeverwehungen und Lawinen gesperrt werden muss (Krisensicherheit).

Bei Wengle könnte ein weiterer Haltepunkt entstehen.

Zwischen Bichlbach und Lähn gibt es acht nicht technisch gesicherte BÜs!

Haltepunkt mit sehr schwacher Ausstattung.

Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Errichtung eines behindertengerechten Bahnsteigs
- Sanierung der überdachten Wartemöglichkeit
- Eventuell Errichtung eines Fahrscheinautomaten
- Errichtung von Parkmöglichkeiten
- Verbesserung der Nachtbeleuchtung

Zwischen Lähn und Lermoos gibt es drei nicht technisch gesicherte BÜs!

**Km 20,4      Bahnhof Lermoos**

Dieser Bahnhof verfügt nur über eine eher unattraktive Ausstattung.

Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Sanierung und Attraktivierung des Bahnhofsgebäudes
- Errichtung von behindertengerechten Bahnsteigen
- Errichtung einer Fahrgastinformationsanlage
- Verschönerung des Bahnhofsvorplatzes
- Eventuell Errichtung von Fahrscheinautomaten
- Errichtung eines moderneren Stellwerks, Erhalt der Kreuzungsmöglichkeit

Für Sommer 2011 ist eine Sanierung der Gleisanlagen vorgesehen

**Km 20,5 – 23,0      Lermoos - Ehrwald**

Teilweise ist die Infrastruktur hier in einem spürbar schlechten Zustand, vor Ehrwald besteht eine Langsamfahrstelle mit 40km/h auf dem Viadukt und mit 15km/h an den Einfahrtsweichen und am Bahnübergang.

Für Sommer 2011 ist eine Sanierung der Gleisanlagen vorgesehen

Zwischen Lermoos und Ehrwald gibt es fünf nicht technisch gesicherte BÜs!

**Km 23,3      Bahnhof Ehrwald - Zugspitzbahn**

Dieser Bahnhof verfügt teilweise über eine eher unattraktive Ausstattung.

Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Sanierung und Attraktivierung des Bahnhofsgebäudes
- Errichtung von behindertengerechten Bahnsteigen
- Errichtung einer Fahrgastinformationsanlage
- Verschönerung des Bahnhofsvorplatzes
- Eventuell Errichtung von Fahrscheinautomaten

**Km 25,0 – 30,4      Ehrwald - Staatsgrenze**

Teilweise ist die Infrastruktur hier in einem spürbar schlechten Zustand, Langsamfahrstellen bestehen dennoch keine.

Es existiert ein technisch nicht gesicherter BÜ kurz vor der Grenze

**Km 30,45 / 14,85      Staatsgrenze**

**Km 14,8 – 13,3      Staatsgrenze – Griesen**

Zwischen der Grenze und Griesen gibt es drei nicht technisch gesicherte BÜs!

**Km 13,3      Bahnhof Grießen (Oberbayern)**

Der Haltepunkt sollte im Winter von allen Zügen angefahren werden. Dies müsste durch eine Fahrzeitverringerung erreicht werden.

Dieser Bahnhof verfügt teilweise über eine eher unattraktive Ausstattung.

Empfehlenswerte Maßnahmen:

- Sanierung und Attraktivierung des Bahnhofsgebäudes
- Errichtung von behindertengerechten Bahnsteigen
- Errichtung einer Fahrgastinformationsanlage
- Verschönerung des Bahnhofsvorplatzes

**Km 13,3 – 9,1      Grießen (Oberbayern) – Untergrainau**

Zwei technisch nicht gesicherte BÜs an km 12,25 und 9,15

**Km 10,0 – 1,0      Grießen (Oberbayern) - Garmisch**

Dieser Streckenabschnitt wurde 2009 komplett saniert, dennoch erfolgte kaum eine Fahrzeitverringerung, was kaum verständlich erscheint. Zudem existieren noch einige ungesicherte Bahnübergänge.

**Km 5,5 – 1,2      Untergrainau – G. Hausbergbahn**

Zwischen der Untergrainau und Garmisch- Hausbergbahn gibt es drei nicht technisch gesicherte Bahnüberwege!

**Km 1,2 – 0,6      G. Hausberg – Garmisch Partenkirch.**

Zwischen der Garmisch Hausbergbahn und dem Bahnhof Garmisch Partenkirchen gibt es zwei nicht technisch gesicherte Bahnüberwege!

**Km 0,0      Bahnhof Garmisch – Partenkirchen**

Die Gleis- und Bahnsteiganlagen im Bahnhof werden zurzeit (Sommer 2010) umfassend saniert und behindertengerecht umgebaut.

## Heutige Fahrzeiten und mögliche Fahrtzeitreduzierung

In der Entscheidungsfindung, ob und ggf. welche Mittel für einen moderaten Ausbau der Außerfernbahn Mittel zur Verfügung gestellt werden sollen, sollte auch die Tatsache berücksichtigt werden, dass für eine Region die verkehrstechnische Anbindung sowohl auf der Straße (durch die fertiggestellte A7 mit Übergang zur Fernpassbundesstraße bereits erreicht) als auch auf der Schiene (hier besteht eindeutig erheblicher Nachholbedarf) von großer Bedeutung ist. Die finanziellen Mittel, die für die aus nachfolgenden Tabellen ersichtlichen bis zu 30 Min. Fahrtzeitgewinn eingesetzt werden müssen, sind sicherlich um ein Vielfaches niedriger als bei mancher ICE-Aus- oder Neubaustrecke, wo oft nur 5 bis 10 Minuten gegenüber der Bestandsstrecke eingespart werden können.

Für das Image eines „High-Tech-Landes“ wie Bayern und ebenso des Landes Tirol kann es nicht gerade zuträglich sein, wenn im Jahr 2005 die Durchschnittsgeschwindigkeit des Verkehrsmittels Eisenbahn auf einer Strecke lächerliche 30 km/h (wenn auch incl. aller Aufenthalte) beträgt.

Die Bahnstrecke ist vor allem Richtung Garmisch und Innsbruck zudem auch sehr oft die einzige Möglichkeit für Einheimische, in das Inntal zu kommen, da die Straßenverbindung im Bezirk regelmäßig überlastet ist. Die Ecken mit den größten Verkehrsproblemen, der Katzenberg bei Reutte und der Fernpass selbst, können kaum anders umfahren werden.

### Fahrtzeiten im Fahrplan 2010:

| <b>Streckenabschnitt</b>  | <b>Länge (km)</b> | <b>Planmäßige Reisezeit (Ø)</b> | <b>Reisegeschwindigkeit (Ø incl. Halte)</b> |
|---|-------------------|---------------------------------|---|
| Gesamtstrecke Kempten (Allgäu) Hbf. – Garmisch Partenkirchen    | 93,5              | 2 Std. 42 Min.                  | 35 km/h                                     |
| Kempten (Allgäu) Hbf. – Reutte in Tirol                         | 48,2              | 1 Std. 24 Min.                  | 34 km/h                                     |
| Kempten (Allgäu) Hbf. – Pfronten Steinach                       | 32,9              | 1 Std.                          | 33 km/h                                     |
| Reutte in Tirol – Garmisch Partenkirchen                        | 45,3              | 56 Min.                         | 48 km/h                                     |
| Relation Reutte in Tirol – Innsbruck                            | 102,6             | 2 Std. 20 Min.                  | 44 km/h                                     |
| Relation Reutte in Tirol – München (via Garmisch Partenkirchen) | 145,9             | 2 Std. 25 Min.                  | 60 km/h                                     |
| Relation Reutte in Tirol – München (via Kempten (Allgäu) Hbf.)  | 179,2             | 3 Std. 20 Min.                  | 53 km/h                                     |

### Mögliche Fahrzeiten:

Nach Realisierung aller in dieser Zusammenstellung genannten Maßnahmen und Beseitigung der doch sehr häufigen Langsamfahrstellen könnte ungefähr folgender neuer Ziel-Zustand erreicht werden.

Für die Relationen Kempten – München und Garmisch Partenkirchen – München werden nur eventuelle Beschleunigungen der Außerfernbahn eingerechnet, für die Relation Garmisch Partenkirchen – Innsbruck sind geringe Verbesserungen auf dieser Strecke teilweise eingerechnet.

| <b>Streckenabschnitt</b>  | <b>Länge (km)</b> | <b>Planmäßige Reisezeit (Ø)</b> | <b>Reisegeschwindigkeit (Ø incl. Halte)</b> |
|---|-------------------|---------------------------------|---|
| Gesamtstrecke Kempten (Allgäu) Hbf. – Garmisch Partenkirchen  | 93,5              | 1 Std. 50 Min.                  | 51 km/h                                     |
| Kempten (Allgäu) Hbf. – Reutte in Tirol   | 48,2              | 1 Std.                          | 48 km/h                                     |
| Kempten (Allgäu) Hbf. – Pfronten Steinach   | 32,9              | 45 Min.                         | 44 km/h                                     |
| Reutte in Tirol – Garmisch Partenkirchen  | 45,3              | 45 Min.                         | 60 km/h                                     |
| Relation Reutte in Tirol – Innsbruck  | 102,6             | 2 Std. (ca.)                    | 51 km/h                                     |
| Relation Reutte in Tirol – München (via Garmisch Partenkirchen)   | 145,9             | 2 Std. 15 Min.                  | 65 km/h                                     |
| Relation Reutte in Tirol – München (via Garmisch Partenkirchen, nach DB-Sanierung in den nächsten Jahren) | 145,9             | 2 Std.                          | 73 km/h                                     |
| Relation Reutte in Tirol – München (via Kempten (Allgäu) Hbf.)  | 179,2             | 2 Std. 45 Min.                  | 65 km/h                                     |

Zusammenstellung und Überarbeitung:

Grenzüberschreitende Arbeitsgruppe FAHRGAST – PRO BAHN Allgäu/Tirol

Überarbeitet durch Lechleitner Jürgen, Version: 04.Oktober 2010

Originalversion: Jürgen Schmid, Königplatz 14, D-87448 Waltenhofen

Kurzfristige Änderungen und Unvollständigkeiten möglich!

Tel. (0049)/8303/7650 + 921837 – Fax 7484, T-D1 Mobil: +49 (0) 171 / 488 5149

Mail: [juergenschmid@web.de](mailto:juergenschmid@web.de)

Internet: [www.erlebnisbahn.at/ausserfernbahn](http://www.erlebnisbahn.at/ausserfernbahn), [www.pro-bahn.de/ausserfernbahn](http://www.pro-bahn.de/ausserfernbahn) oder

[www.fahrgast.at](http://www.fahrgast.at)