

Im Tunnelblick - Verkehrs-Chaos in Garmisch-Partenkirchen



Bezeichnenderweise sind in der Bahnunterführung der St.-Martin-Straße bereits schwarze Vorhänge aufgehängt. Das ist tatsächlich sehr angebracht. Die Arbeiten an der Unterführung sollen aktuell „nur“ einen Monat dauern. Genug, um im Zentrum von Garmisch-Partenkirchen ein mittleres Verkehrschaos auszulösen.

Nun hören wir, dass derzeit dort nur die notwendigsten Maßnahmen durchgeführt werden, damit das Bauwerk nicht einstürzt. In absehbarer Zukunft ist damit zu rechnen, dass das Brückenbauwerk komplett abgerissen und neu gebaut werden muss. Das dürfte dann mindestens zwei Jahre Totalsperrung bedeuten. Zusätzlich war beim Passieren der benachbarten, ungefähr gleich alten, Unterführung der nördlichen Bahnhofstraße zu bemerken, dass auch an diesem Bauwerk ähnliche Schäden bestehen. Also muss man damit rechnen, dass auch diese Unterführung instand gesetzt oder total erneuert werden muss. Und dieses Bauwerk gehört nicht der Bahn, sondern der Gemeinde, die dann die Kosten für alle Maßnahmen tragen muss. Nicht auszudenken, was in Garmisch-Partenkirchen los wäre, wenn beide Unterführungen gleichzeitig erneuert werden müssen! Vermutlich hat sich in der Gemeindeverwaltung noch niemand Gedanken über den möglichen Ablauf der Sanierungen gemacht und welche finanziellen sowie welche tatsächlichen Auswirkungen dies auf den innerörtlichen Verkehr haben wird.

Diese Sorge ist nicht unbegründet, wenn man sieht, wie die derzeitige Totalsperrung seitens der Gemeinde vorbereitet worden ist: Eine dürre Meldung im Garmisch-Partenkirchner Tagblatt am Samstag, den 27. September, dass ab Mittwoch, 1. Oktober, also vier (!) Tage später, die Totalsperre der Unterführung für einen Monat, vorgenommen wird. Eine Umleitung sei eingerichtet. Dieser reichlich späten Meldung war auch keine

Skizze oder Beschreibung der möglichen Umleitungs-Strecken beigefügt. Dass es dann nach der Sperrung zu einem größeren Verkehrschaos kommen würde, war keine Überraschung. Auch wäre die Situation sicher wesentlich entspannter gewesen, wenn im Vorfeld (z.B. am Farchanter Kreisel) ein deutlicher Hinweis auf die Sperrung der Unterführung und eine Umleitungsmöglichkeit aufgestellt worden wäre. Es gibt schließlich viele (Tages-) Besucher, die gewohnheitsmäßig über die östliche Bahnhofstraße in Richtung der Bergbahnen fahren. Schließlich ist direkt vor den Unterführungen ein Display aufgestellt, auf dem die Parkplatzsituation an den verschiedenen Bahnen angezeigt wird. Diese Verkehrsteilnehmer stehen dann am Rathausplatz vor einem durchgestrichenen großen Wegweiser, ohne dass dort ein Hinweis auf eine Umleitung erkennbar ist.

Vernünftigerweise wäre spätestens jetzt der Zeitpunkt gekommen, unter anderem die gesamte Verkehrssituation im Zentrum von Garmisch-Partenkirchen zu überdenken. Basis für diese Überlegungen kann nur eine Festlegung sein, wie die Zukunft der Gemeinde als Markt aussehen soll. Bei diesen Überlegungen können die Analysen des 2020 erstellten ISEK durchaus hilfreich sein. Will die Gemeinde ein traditioneller Fremdenverkehrsort mit sportlicher Ausrichtung sein? Oder soll der Schwerpunkt auf einer Entwicklung in Richtung eines städtisch orientierten „Universitäts-Standortes“ liegen? Vielleicht soll in Zukunft Garmisch-Partenkirchen eher die „Seniorenresidenz“ mit medizinischen und pflegerischen Einrichtungen für wirtschaftlich potente Bürger werden? Es gibt zwar die eine oder andere Überlegung diesbezüglich, aber kein stimmiges Konzept für die künftige Entwicklung der Gemeinde.

Aufbauend auf dieser Basis können dann Planungen für die weitere infrastrukturelle Entwicklung getroffen werden. Muss der Ort durchgehend senioren- und familiengerecht umgestaltet werden? Müssen Wohnheime für Studenten oder für zusätzlich benötigtes Personal errichtet werden? Und – natürlich – wie halten wir es mit dem innerörtlichen und durchfließenden Verkehr? Ist das derzeitige Straßen- und Wegesystem für die angestrebte Ortsentwicklung noch zweckmäßig? Oder muss komplett umgedacht werden? Sollte der Markt nicht im Verkehrsbereich „entschleunigt“ werden? Bei einer Diskussion im Gemeinderat hat Dr. Anton Hofer als einziger vorgeschlagen, im gesamten Ortsbereich Tempo 30 km/h festzulegen. Über diese Überlegung wird bereits in vielen Orten debattiert. Dieses ist in einigen Orten und Städten bereits beschlossen (z.B. Innenstadt Augsburg).

Dabei muss auch die Rolle der Bahn als bevorzugtes Verkehrsmittel für die An- und Abreise betrachtet werden. Dazu gehört natürlich, ein funktionierendes, attraktives „Zubringersystem“ zu schaffen. Die SZ vom 10.10.2025 berichtet z.B. über den Beginn eines autonomen Zubringersystems für den Stadtteil Gern in München. Der Bahnbetrieb selbst kommt in Garmisch-Partenkirchen zunehmend an seine Grenzen. Das lässt sich an Wochenenden und zu Ferienbeginn und -ende auf den Bahnsteigen des Bahnhofs und der einzigen Treppe pro Bahnsteig eindrucksvoll beobachten. Zu diesem Thema gibt es demnächst einen eigenen Beitrag.

Jedenfalls ist die Zeit der breiten Schnellstraßen vorbei, die den Ort durchziehen wie ein großer Fluss. Diese Schneisen aus den Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts teilen den Ort und behindern jede vernünftige Entwicklung. Nach Fertigstellung des Kramer- und des Wanktunnels werden dann hoffentlich die durchziehenden Verkehrsströme am Ort vorbei geleitet. Der zweite, dann fällige Schritt, ist ein gewisser „Rückbau“ der großen Verkehrsachsen durch den Ort. Einige weniger komplizierte, jetzt schon durchführbare Maßnahmen, könnten schon heute umgesetzt werden. Dazu gehören - neben einer flächendeckenden Geschwindigkeitsbegrenzung im Ortsbereich - auch andere geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, wie Zebrastreifen, Baumpflanzungen,

Radwege, Fahrbahnversetzungen usw.

Einfach wird das alles nicht sein. Aber nur ignorieren und nichts tun, dadurch wird die Verkehrssituation für alle langfristig nur noch unbefriedigender werden.

10.10.2025

da Krampus