

Münchner Mobilitätskultur - „Nächster Halt: Olympia? Anforderungen an ein intelligentes Verkehrskonzept“

Teilnehmer der Podiumsdiskussionen waren:

- Michael Beger, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Leiter der Abteilung Schieneninfrastruktur
- Horst Mentz, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung im Planungsreferat der LHM München
- Norbert Moy, Vorsitzender des Pro Bahn Regionalverband Oberbayern e.V.

Moderiert wurde die Diskussion von **Sonja Hörster**.

Herr Mentz, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung im Planungsreferat der Stadt München informierte eingangs über allgemeine Fakten zur Bewerbung und deren zeitlichen Ablauf. Die Philosophie der Bewerbung habe zum einen den Aspekt „Olympia kehrt nach München zurück“, zum anderen den Überbegriff der Nachhaltigkeit, der „Olympiade der kurzen Wege“. Das „Eiscluster“ mit den Eissportarten solle in München stattfinden. Im Messezentrum würden Print- und Übertragungsmedien ihren Sitz haben, erläuterte Mentz. Das „Schneecluster“ würde in Garmisch angesiedelt werden, auf der Kunsteisbahn in Schönau am Königssee fänden das Bob- und Skeletonfahren und Rennrodeln statt.

Man könne in München jedoch gut zurückgreifen auf die Erfahrungen mit der WM. Wenn es gelänge, die im Verkehrsentwicklungsplan 2005 aufgeführten Maßnahmen auf die vorhandene Infrastruktur aufzusetzen, dürfte Olympia in München kaum eine verkehrliche Herausforderung sein, so Mentz. Erfahrungen mit Fußballspielen der Vergangenheit mit teilweise 70.000 – 75.000 Zuschauern zeigten, dass dies mit der vorhandenen Infrastruktur gut bewältigt werden könne.

Herr Moy, Vorsitzender des Regionalverbandes Oberbayern von Pro Bahn e.V. stellte klar, dass aus seiner Sicht „Mega-Events“ nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln beherrschbar seien. Großstädte wie München hätten mit ihrem U-Bahn- und Stadtbahnnetzen aber eine gute Ausgangssituation, so Moy. In der Region sei die Verkehrsinfrastruktur den „Mega-Events“ hingegen nicht (mehr) gewachsen. Auch sei zu berücksichtigen, dass die Anreise für die Gäste Teil des gesamten „Events“ sei und daher ein positives Erlebnis darstellen müsse.

Zu den Anforderungen an die Strecke München-Garmisch äußerte Herr Moy, dass aus Sicht von Pro Bahn die Fahrzeit verkürzt, die Taktdichte erhöht und auch im Winter zuverlässiger und pünktlicher Betrieb gewährleistet werden müssten. Auch der Rückbau der Durchfahr Gleise im Garmischer Bahnhof von 9 auf 4 seit 2000 sei problematisch.

Ohne Bahn-Ausbau habe die Olympia-Bewerbung für Garmisch keine Chance, warnte Moy. Der Ausbau der überlasteten und störanfälligen Strecke sei jedoch von allgemeinem und dauerhaftem Nutzen für die Fahrgäste und stärke den Tourismus in der Region. Die Ski-WM 2011 und Olympia 2018 könnten den Ausbau beschleunigen.

Herr Beger, Leiter der Abteilung Schieneninfrastruktur, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, erläuterte, der Freistaat sei nach 87e GG nicht befugt, Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes zu finanzieren und zu bauen. Deshalb und weil eine Olympiade aus seiner Sicht ein Ereignis nicht nur von örtlichem, sondern von nationalem Interesse sei, müsse der Bund ins Boot kommen, so Beger.

Verkehrspolitisches Ziel solle die bestmögliche Abwicklung des durch die Olympischen Spiele ausgelösten zusätzlichen Verkehrs durch den öffentlichen Verkehr sein, und dieser käme ja „on top“ zu dem täglichen Verkehr, erläuterte Beger. Aus diesem Grund sehe er hier Notwendigkeiten für einen zügigen Neu- bzw. Ausbau. Einmal der zweiten Stammstrecke, dann eines höchstleistungsfähigen Links zwischen City und Airport.

Zur Strecke nach Garmisch erläuterte Herr Beger, die rund 100 km zwischen Tutzing und Garmisch-Partenkirchen seien überwiegend eingleisig. Im südlichen Abschnitt, also südlich von Hechendorf, wo ein Doppelspurabschnitt ende, sei die Trasse geprägt einmal von der Hochwassergefahr, zum anderen von der Einstufung des Murnauer Mooses als höchstwertiges Naturschutzgebiet. Da gäbe es erfahrungsgemäß Widerstände gegen Eingriffe. Qualitativ sei dies aber die am zweitstärksten belastete eingleisige Strecke in Bayern, so Beger.

Nach der Vorstudie für die Olympiade ginge man davon aus, bei den großen Ereignissen 90.000 Fahrgäste pro Tag zu haben, mit einem Drittel modal split auf der Schiene. Das hiesse in drei Stunden 30.000 Fahrgäste, pro Stunde 10.000. Mit 1.000 Personen auf einen Zug hätte man alle sechs Minuten einen Zug. Das Problem sei nun: wohin damit? Die Züge müssten abgeleitet werden, so Beger, abstellen wäre nicht möglich und der Gegenverkehr rolle ja auch.

Ein durchgehender zweigleisiger Ausbau bis Garmisch würde nach teilweise hinterlegten Schätzungen, zum Teil nach gegriffenen Zahlen eine $\frac{3}{4}$ Mrd. Euro Kosten. Damit würde man im Grunde nur Überkapazitäten schaffen.

Zur ersten Frage zum modal split und einer klaren Priorisierung der Schiene äußerte sich Herr Mentz wie folgt: bezogen auf LHM seien die angestrebten 30 % eine eher bescheidene Zahl. Der Olympiapark sei mit zwei hervorragenden ÖV-Systemen erschlossen. Bei den vergangenen Spielen z.B. von Bayern München sei der split teilweise bei 40-50% gewesen, bei 1860 sogar noch höher. Herr Beger erläuterte, die Strecke München-Garmisch sei im Gegensatz zum ÖV des Ballungsraumes eine Regionalstrecke und fiele damit in die Bestellung des Freistaats. Dieser sehr darauf aus, dass man von einem heutigen split von 10-12%, je nach Strecke, wirklich auf über 30% komme, das bedeute aber eine Verdreifachung. Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen könnten sich zwar verbessern, aber der Ausbau der Schieneninfrastruktur sei sehr schwergängig, stellte Beger klar. Deshalb warne er vor optimistischen Annahmen, auch spielten die Zulaufstrecken eine Rolle.

Herr Beger wies nochmals darauf hin, dass der durchgehend zweigleisige Ausbau bis Garmisch eine $\frac{3}{4}$ Mrd. Euro kosten würde. Man müsse außerdem auf bestimmten Abschnitten einen Kampf um jeden Quadratzentimeter Trasse führen, man habe dann nicht nur gerichtliche Auseinandersetzungen zu führen, sondern auch Mehrkosten durch Überarbeitungen, Verzögerungen etc. zu tragen. Dies sei bis 2018 nicht lösbar. Der Olympia-Zuschlag, wenn er käme, ergehe 2011, das bedeute einen Planungsvorlauf von drei Jahren. Im günstigen Fall, wenn ein Planfeststellungsbeschluß nicht geklagt werde, betrüge die Dauer ein Jahr, mit Klage drei Jahre plus x. Die Planungsleistung selbst dauere mindestens ein Jahr, ebenso die Finanzierungsverhandlungen. Dann sei man bei 2015, 2016. Die Bauzeit für derartige Vorhaben - unter „rollendem Rad“! - läge bei mindestens vier Jahren, also bis ca. 2020, das hieße „Olympia ade!“.

Man wolle natürlich bestimmte Doppelspurabschnitte erreichen. Nur, man könne wie bereits ausgeführt nicht einfach das zweite Gleis hinlegen.

Weiterer Diskussionspunkt waren zusätzliche Elemente eines nachhaltigen Verkehrskonzepts, z.B. eine multimodale, zentralisierte Verkehrsorganisation wie etwa in Sydney.

Herr Mentz betonte, bezogen auf LHM gäbe es dies ganz bestimmt. Selbstverständlich würde man Straßen- und Schienenverkehr mit dem ÖV kombinieren, wie die LHM es mittlerweile bei jeder Großveranstaltung praktiziere. Natürlich bestünden aber Verbesserungsmöglichkeiten.

Herr Beger ergänzte, dass auch die Verkehrsleitung von entscheidender Bedeutung sei. Das verstehe er auch als nachhaltige Entwicklung. Der Freistaat strebe ein durchgängiges System der Reisendeninformation mit dem Angebot von Alternativen im Störfall an. Dies könne bei der Olympiade optimal genutzt werden.

Ein Diskussionspunkt war auch die Chance, verkehrliche Innovationen mit dauerhaftem Nutzen im Rahmen der Olympiade zur Anwendung zu bringen. Herr Mentz erläuterte, dass sich bislang Straße und ÖV eigenständig optimierten. Leitsysteme sollten zukünftig verkehrsträgerübergreifend

aufeinander abgestimmt werden.

Gefragt nach seinen Wünschen für die verkehrliche Abwicklung einer möglichen Olympiade sagte er, er wünsche sich unbedingt eine zweite Stammstrecke mit gleichzeitigen Verbesserungen der S-Bahn im Außenraum, außerdem einen vorzeigbaren Hauptbahnhof.

Herr Moy wünsche sich aus Sicht der Fahrgäste verspätungsfreie Fahrten in modernen Fahrzeugen und nicht unbedingt große Innovationen. Es seien oft auch Kleinigkeiten, die enorme Erleichterungen brächten.

Herr Beger sehe im Verkehrsbereich keine entscheidenden Innovationen außer telematischen Lösungen an den Schnittstellen. Durchgängige Reisendeninformationen seien wichtig, man sei hier aber mittlerweile auf gutem Weg.

Diskussion mit dem Publikum

Fragen, die aus dem Publikum gestellt wurden, bezogen sich auf den knappen Zeitplan, die Finanzierung durch den Bund und zum Angebot eines speziellen Olympia-Tickets, das bis Garmisch und Berchtesgaden gelte.

Weiterhin wurde außerdem intensiv die Frage der Ein- und Zweigleisigkeit diskutiert und verschiedene Sachverständige von Bund Naturschutz, der TU München, dem Organisationskomitees der Ski-WM und Pro Bahn e.V. ergänzten wichtige Aspekte und ermutigten Herrn Beger auf, sich weiterhin für die Verbesserung der Situation einzusetzen.