

Ökologische Winterspiele?

Verkehrs- und Mobilitätskonzepte für die Olympiade

Ein Diskussionsbeitrag aus Sicht der Fahrgäste
zum Expertenhearing der Grünen Stadtratsfraktion München

Norbert Moy, PRO BAHN Oberbayern e.V.

28.11.2008



Olympia: Belastung oder Chance für Bahn und Bus?

- „Mega-Events“ nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln beherrschbar
- Qualität der Verkehrsinfrastruktur ist entscheidender Faktor für eine erfolgreiche Olympia-Bewerbung
- Winterolympiade Turin 2006: Beispiel für restriktive „autofreie“ Verkehrsplanung mit Bahn und Bus
- Großstädte haben mit ihrem U-Bahn- und Stadtbahnnetzen gute Ausgangssituation. In der Region ist die Verkehrsinfrastruktur den „Mega-Events“ nicht (mehr) gewachsen.
- Die Anreise soll für die Gäste ein positives Erlebnis sein und ist Teil des gesamten „Events“
- Welche Defizite bestehen in München?

Verbindung der Austragungsorte:

München – Garmisch

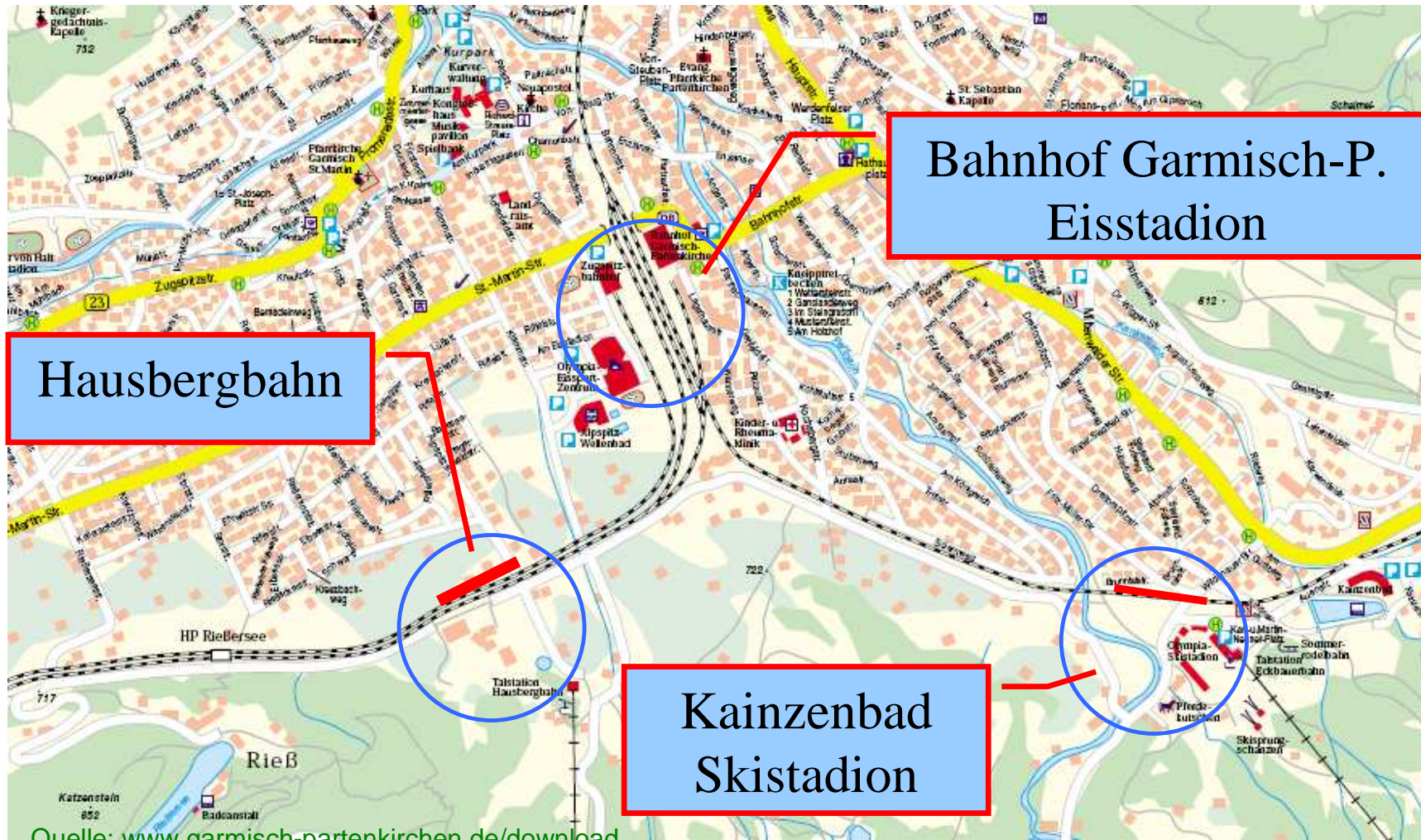
Das haben wir heute:

- Fahrzeit 1:25 h bis 1:35 h
- 1-Studentakt + Verdichter mit längerer Fahrzeit (10 – 14 Min)
Viel mehr ist nicht drin!
- Beförderungsleistung ca. 12.000 Sitzplätze je Richtung über den ganzen Tag verteilt
- Hohes Risiko für Verspätungen und Anschlussverluste

Das brauchen wir :

- Fahrzeit 1:00 h (?)
- 30-Minuten Takt + Sonderzüge mit kurzer Fahrzeit
- Beförderungsleistung von 10.000 (?) Sitzplätzen innerhalb von 2 Stunden
- Zuverlässigen und pünktlichen Betrieb – auch im Winter!

Garmisch: Die Lage der Bahnhöfen zu den Sportstätten



Infrastruktur München - Garmisch

Trassenkonflikt zwischen Pasing und Hbf

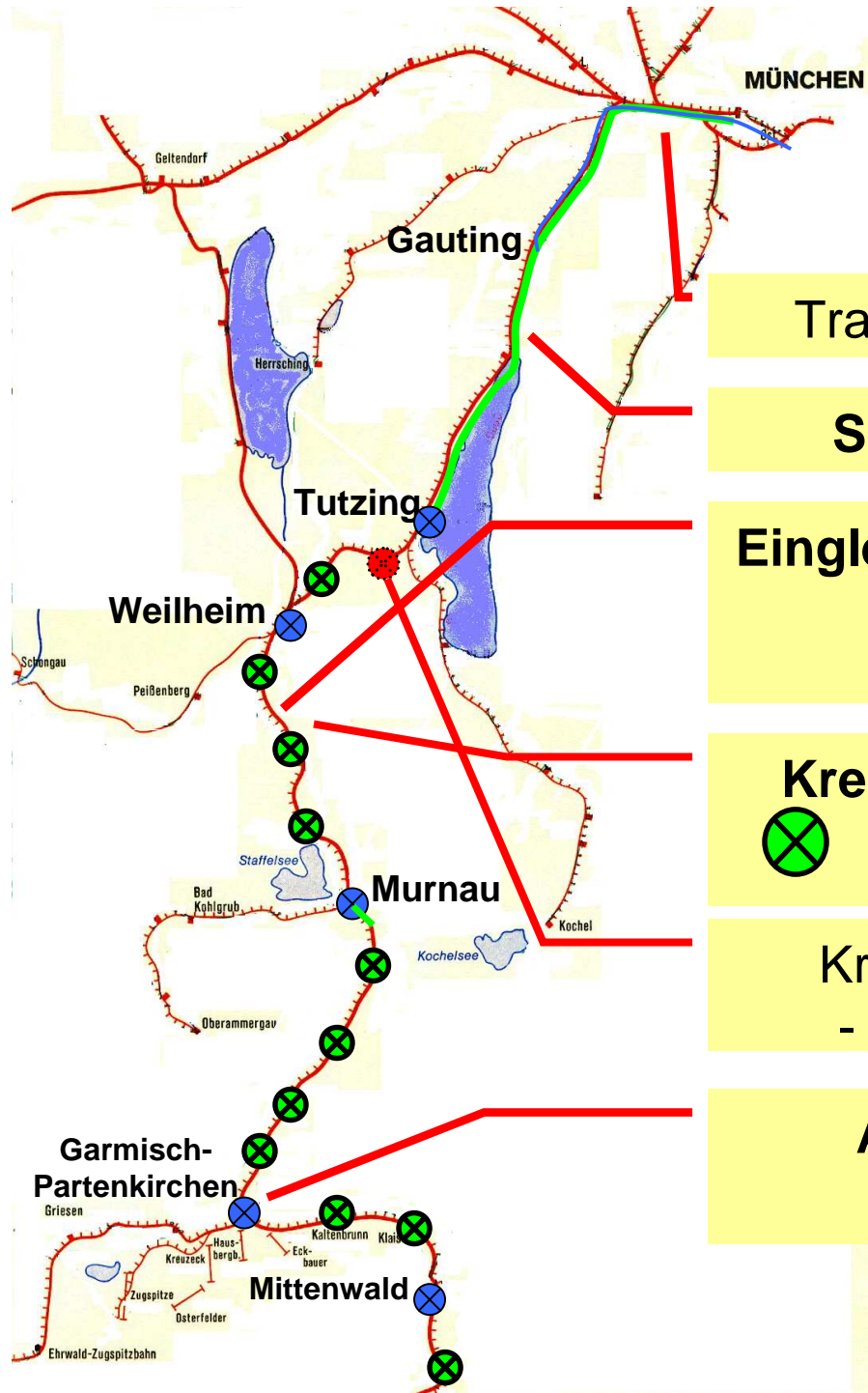
S-Bahn zwischen Gauting und Tutzing

Eingleisigkeit zwischen Tutzing und Innsbruck
 $V_{max} = 100 - 120 \text{ km/h}$

Kreuzungsbahnhöfe: Anzahl und Abstand bestimmen die Zugdichte
⊗

Kreuzungsbf. Diemendorf 1996 zerstört
- längster 1-Gleis-Abschnitt mit 9.3 km

Abstellmöglichkeiten in Garmisch-Partenkirchen abgebaut

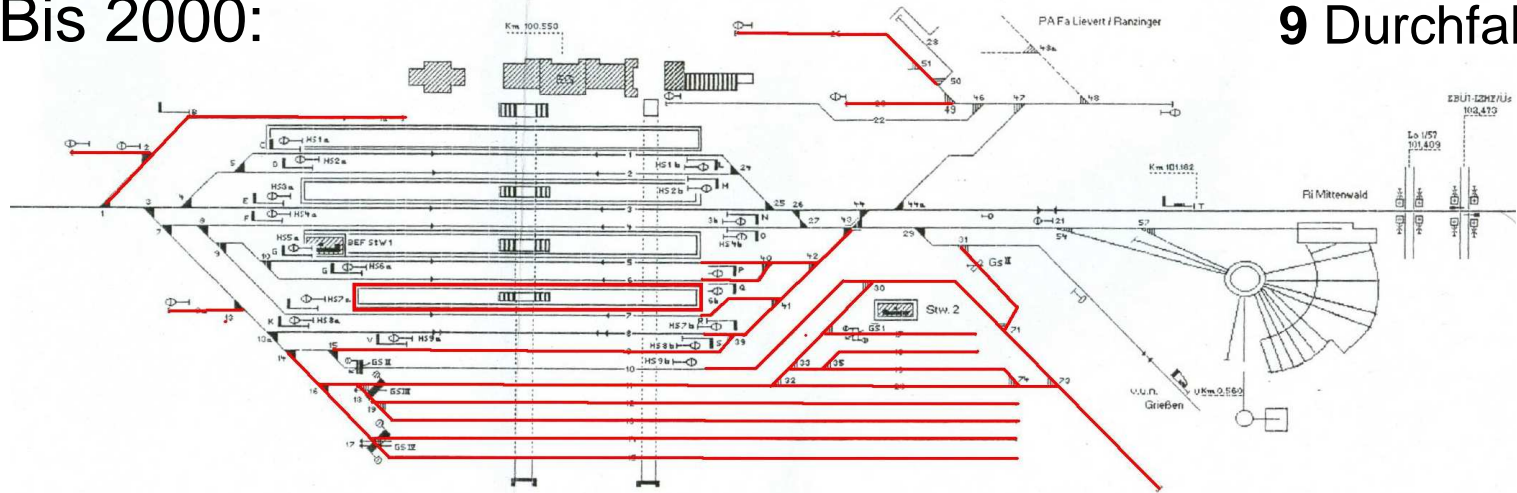


Rückbau Bahnhof Garmisch-P.

Bf Garmisch-Partenkirchen

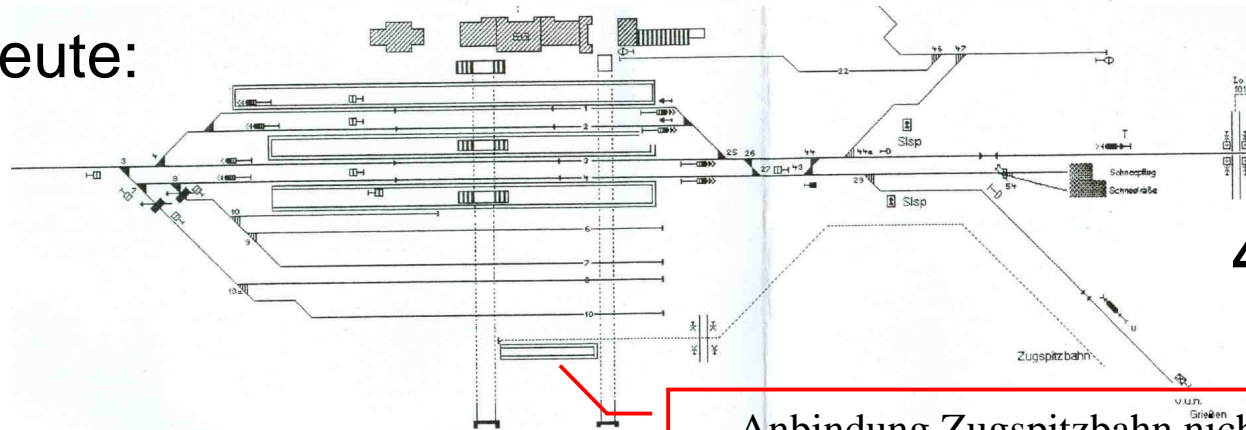
Strecke 5504 - km 100,37 (E 43 - 1 Befehl, 1 Wste)

Bis 2000:



9 Durchfahringleise

Heute:



4 Durchfahringleise

Anbindung Zugspitzbahn nicht realisiert

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Stellgrößen für die Kapazität

Infrastruktur

Zweites Gleis

Block- bzw. Bahnhofsabstände

Nutzbare Bahnsteiglängen

Abstellmöglichkeiten

Fahrzeiten / Zulässige Streckengeschwindigkeiten

Fahrzeuge

Doppelstockwagen mit 136 Sitzplätzen

Aktuelle Planungen

Freistaat Bayern und DB Netz

- **Baustufe 1 geplant für 12/2010**
**(Ski-WM 2011, „42-Mio-
Programm“)**
- **Baustufe 2 geplant für 2018**
(Olympia 2018)

Aktuelle Planungen Baustufe 1

Beschreibung der Maßnahme:

- Einzelmaßnahmen zur Streckenbeschleunigung zwischen Tutzing und Garmisch-Partenkirchen
 - Stellwerkstechnik und Kurvenoptimierung
 - Verbesserungen Oberbau / Oberleitung auf 140 km/h
 - Neue Weichen, die schneller befahren werden können
 - Reaktivierung Bahnhof Farchant

Verkehrlicher Nutzen:

- Fahrzeitverkürzung
- Einzelne schnelle Trassen in Lastrichtung mit 70 Minuten Fahrzeit München – Garmisch-Partenkirchen ohne Beeinträchtigung der Regionalbahn

Sachstand:

- 42 Mio sind genehmigt (?), Abschluss bis 12/2010

Informationsquelle: BEG

Aktuelle Planungen **Baustufe 2**

Beschreibung der Maßnahme:

- Umbau Bahnhof Tutzing
- Zweigleisiger Abschnitt südlich Tutzing (ca. bis ehem. Bahnhof Diemendorf)
- Zweigleisiger Abschnitt Huglfing – Uffing (Pro Bahn: Murnau – Uffing)

Verkehrlicher Nutzen:

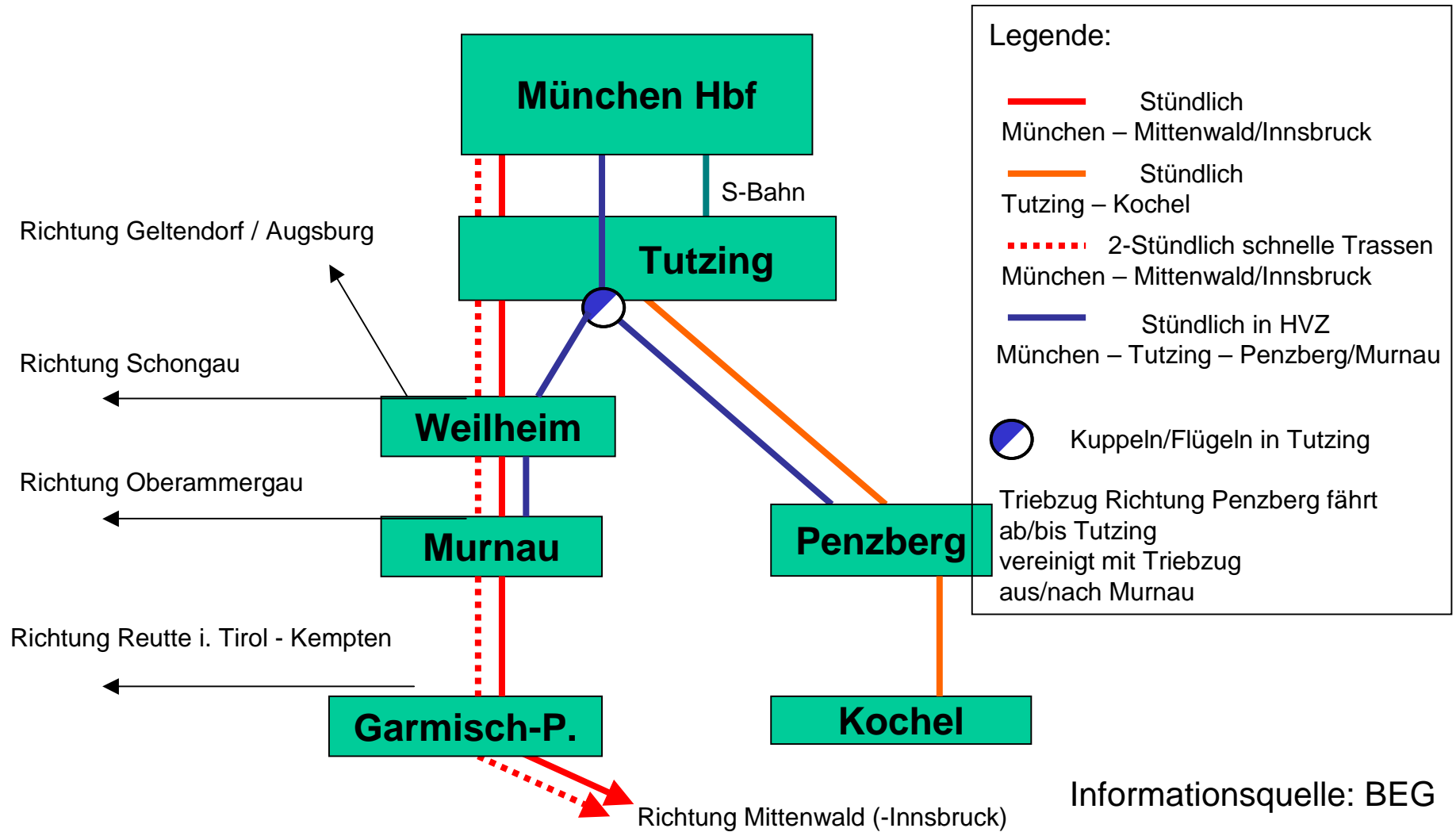
- Angebotskonzept Werdenfels 2018

Sachstand:

- Umsetzung der Baustufe 2 soll vsl. bis 2018 erfolgen (Olympia 2018)
- **Noch keine Finanzierung für die Baustufe 2 vorhanden**
- Umbau Bf Tutzing soll vsl. als Zwischenzustand vorgezogen werden
- Gespräche zur Finanzierung laufen

Informationsquelle: BEG

Zielkonzept Werdenfels 2018



Fazit

- Ohne Bahn-Ausbau hat die Olympia-Bewerbung für Garmisch keine Chance.
- Der Ausbau der überlasteten und störanfälligen Bahnstrecke ist von allgemeinen und dauerhaften Nutzen für die Fahrgäste und stärkt den Tourismus in der Region.
- Ski-WM 2011 und Olympia 2018 könnten den Ausbau beschleunigen.
- Schon die Planung muss Rücksicht auf die schwierigen verkehrlichen Verhältnisse nehmen z.B. durch räumliche und zeitliche Entzerrung der Veranstaltungen.
- Auch während der Olympiade muss der ÖV den „Rest der Welt“ bedienen.

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit

