



**Norbert Moy**  
(Pro Bahn)

### **Welche konkreten Ausbauten der Deutschen Bahn werden von München in Richtung Garmisch-Partenkirchen und Schönau erforderlich sein?**

„Mir geht es hier wie mit der Eisenbahn: Wir haben auch massiv Verspätung [Anspielung auf die bereits fortgeschrittene Uhrzeit während der Veranstaltung]. Hatte ich heute morgen auch schon, ich war auch Opfer dieses entlaufenen Eisenbahnwaggon. Wenn ich jetzt höre, dass auch noch ein Tanklastzug auf der Autobahn umfällt, dann stärkt das mein Vertrauen in die Existenz einer höheren Gerechtigkeit. Aber was Sie an dem entlaufenen Waggon sehen: Wenn der von Garmisch bis Ohlstadt läuft, weil er angeschubst worden ist, probieren Sie das mit Ihrem Auto, schubsen Sie das in Garmisch an und fahren Sie bis Ohlstadt. Da sehen Sie schon mal den Umweltvorteil der Eisenbahn.

Warum sitze ich als Vertreter vom Fahrgastverband Pro Bahn hier im Saal? Ich persönlich bin kein Wintersportler und vor Mega-Events suche ich das Weite. Ich will ganz was anderes: nämlich gemeinsam mit den anderen leidgeprüften Fahrgästen dieser Strecke möchte ich gern das schon erwähnte grüne Erbe der Olympiade antreten, sprich: einen Bahnausbau, für den wir schon seit vielen Jahren kämpfen, aber nicht bekommen.

Ist das eine Belastung oder eine Chance? Ich denke, aus Fahrgastsicht ist das eher beides. Diese Mega-Events mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewirtschaften, ist ja keine Frage der Ökologie, sondern einfach eine Frage der Notwendigkeit, weil Sie die Leute anders gar nicht wegbringen.

Es ist schon erwähnt worden, die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere für Garmisch, ist die Achillesferse dieser ganzen Bewerbung. Wenn es nicht gelingt, hier ein Angebot zu machen, dürfte es sehr schwierig werden, bei der Bewerbung Erfolg zu haben. Es gibt Beispiele: Turin war eine ähnliche Situation, auch weit außerhalb der Alpen. Man hat dort auch Erfahrungen gesammelt, die Leute mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Austragungsorten zu bringen. Man hatte da allerdings nicht

so einen guten Zugang bis kurz vor die Austragungsorte. Man musste dann noch einen Busshuttle einsetzen, aber dort hat man schon den Versuch unternommen, möglichst viele Menschen auf Bahn und Bus zu bringen. In der Großstadt, denke ich, werden wir kein Problem haben - das müssen wir auch nicht jetzt diskutieren hier -, weil die Infrastruktur hier sehr gut ist. Sie ist auch sehr überlastungsfähig, man kann also auch in einer kurzen Frist vor den Spielen immer noch beispielsweise Fahrzeuge nachbeschaffen oder Ähnliches. Die Infrastruktur ist von daher relativ gut geeignet für Mega-Events. Das Problem ist eher die Region außerhalb.

Und noch etwas. Eine Reise soll ja nicht nur ein Transport sein, sondern auch ein positives Erlebnis. Und wenn so viele Gäste aus aller Welt hier zu uns nach Oberbayern kommen, sollen sie auch das Reisen mit der Bahn positiv empfinden. Und man sollte auch den Anspruch haben, dass die Leute aus aller Welt sehen, was wir an guter Eisenbahntechnik in Deutschland anbieten können und diese Fahrt von München nach Garmisch wirklich genießen und nicht wie die Sardinen in der Öldose.

Defizite in München habe ich schon erwähnt. Aus meiner Sicht das geringere Problem. Es ist außerhalb, nämlich die Verbindung München-Garmisch in erster Linie. Was haben wir heute?

Wir brauchen zwischen 1:25 und 1:35 Stunden. Wir haben heute einen Stundentakt mit einigen Verdichtungen im Berufsverkehr. Die Verdichter können bereits nicht mehr mit dieser Fahrzeit des Grundtakts gefahren werden, sie brauchen alle länger. Ich erkläre auch, warum das so ist. Die Beförderungsleistungen sind über den ganzen Tag etwa 12.000 Sitzplätze, die da pro Richtung gefahren werden im Augenblick. Wenn Sie die Besucherzahlen einer olympischen Veranstaltung sehen, dann werden Sie merken, dass das deutlich darunter liegt. Und ich habe es erwähnt: Wir sind leidgeprüfte Fahrgäste, weil diese Strecken eben ein sehr hohes Risiko für Verspätungen und Anschlussverluste birgt.

Was wir gerne hätten, das wäre eine kürzere Fahrzeit. Es war mal von einer Stunde die Rede; realistisch sind 70 Minuten. Der Trend geht, und das zeigt auch die Schweiz eindeutig, zum 30-Minutentakt. Auf fast allen Strecken rund um München ist er auch schon da, bloß auf den eingleisigen Strecken lässt er sich natürlich nicht vernünftig umsetzen. Und man sollte zu dem Grundtakt, zu dem normalen Angebot, es schaffen, auch noch Sonderzüge in den Fahrplan einzupflegen. Das geht im Augenblick alles nicht.

Und man sollte es vielleicht auch schaffen, innerhalb von zwei Stunden etwa 10.000 Sitzplätze von München nach Garmisch zu schaffen. Es gibt da schon Untersuchungen, wie viele Züge ich in einer Stunde von München nach Garmisch bringen kann. Das bewegt sich im Bereich 5-6 Züge, aber nur in einer Richtung.

Das heißt, in derselben Zeit können nicht 5 Züge auch in der Gegenrichtung fahren, dann bricht der Fahrplan sofort wieder zusammen. Das heißt in der Konsequenz auch: Wenn ich Veranstaltungen plane, dann muss ich das alles zeitlich entzerren und auch Veranstaltungen mit geringem Besucherandrang kombinieren mit welchen mit großem, sodass also dieser Andrang der Besucher sich möglichst gleichmäßig verteilt, weil wir nicht in der Lage sind, in einer Stunde 20.000 Leute nach Garmisch zu bringen.

Und was man natürlich auch braucht: Unser derzeitiger Betreiber, sowohl DB-Netz wie Regio, sind nicht gerade gut aufgestellt für winterliche Verhältnisse. Es geht da z. B. los mit Schneeräumern, Personal für eine Diesellok, die den Schneepflug schiebt, usw. Da haben wir in den letzten Jahren ziemlich böse Geschichten erlebt, wo die Fahrgäste zum Teil damit leben mussten, dass mal ein Wochenende überhaupt kein Zug fuhr, weil die DB der Meinung war, bei 40 cm Schnee stellen wir den Betrieb ein. Und wenn bei Schneefall der Betrieb eingestellt wird, ist das relativ schlecht für eine Winterolympiade.

Jetzt kommen wir mal zu den positiven Sachen. Garmisch hat aus der Sicht mal eine Chance, dass der Ort und vor allem auch die Austragungsorte sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sprich auf der Schiene, erschlossen werden können. In der Nähe des Bahnhofs ist das Eisstadion. Das wird ja wohl nicht genutzt, aber hinter dem Eisstadion, etwas südlich davon, wäre ja dann dieses Olympische Dorf, also im fußläufigen Bereich des Bahnhofs.

Sie haben die Station Hausbergbahn. Etwas weiter im Westen wäre dann ein noch einzurichtender Haltepunkt Kreuzeck oder Kandahar, wie man will. Sie können aussteigen am Skistadion Kainzenbad. Die Bahnsteigkante ist vorhanden, auch wenn im Normalfall der Bahnhof nur an bestimmten Tagen genutzt wird, bei Veranstaltungen eben. Was Sie jetzt nicht sehen, ist Kaltenbrunn: auch ein Bahnhof, der noch vorhanden ist, ein Betriebsbahnhof, also dort, wo Biathlon stattfinden soll. Da könnten Sie auch aussteigen, wenige Meter rübergehen. Klais hat ebenfalls Bahnhof. Also, Sie könnten überall direkt mit dem Zug hinfahren, Sie brauchen nicht mal einen Busshuttle.

Die Nähe kann allerdings auch ein Problem sein, weil, wenn eine Veranstaltung aus ist, Sie eine relativ hohe Spitze haben an Leuten, die dann wieder zurückwollen. Und da ist es manchmal gar nicht schlecht, wenn die Leute noch mal einen Kilometer gehen, dann entzerrt sich alles etwas. Aber das müssen dann die Planungen vor Ort machen.

Wie sieht es auf dieser ganzen Strecke [gemeint ist München – Garmisch] aus? Jetzt zeige ich Ihnen mal die ganzen Knackpunkte, warum das nicht funktioniert, warum man nicht mehr als den Stundentakt im Augenblick durchbekommt.

Das geht schon los zwischen Pasing und Hauptbahnhof. Da [gemeint sind die entsprechenden Gleise Richtung Garmisch] ist noch der ganze Allgäu-Schwaben-Takt drauf, da gibt es nur ein paar Fahrplantrassen. Dann haben wir zwischen Gauting und Tutzing auch die S-Bahn auf demselben Gleis wie die Regionalbahnen. Die fahren auch alle 20 Minuten, da fallen auch wieder jede Menge Trassen weg.

Dann haben wir das Hauptproblem: südlich von Tutzing bis Innsbruck Einleisigkeit. Die Höchstgeschwindigkeit zwischen 100 und 120 km/h. Da kann man sich streiten, ob das Stand der Technik ist. Wir haben dann zum Teil Kreuzungsbahnhöfe, die habe ich hier grün eingezeichnet. An diesen Stationen können sich Züge begegnen, dazwischen ist es eben einleisig. Und man hat, das ist das Tragische, gleich südlich von Tutzing im Jahr 1996 einen Kreuzungsbahnhof zerstört - sage ich - oder abgebaut, und man hat jetzt hier einen einleisigen Abschnitt mit 9,3 km. Und dieser Abschnitt ist nun das Nadelöhr, das die Kapazität der gesamten Strecke bestimmt. Und wir setzen uns dafür ein, dass hier südlich von Tutzing auch wieder ein Stück zweigleisig aufgebaut wird. Denn jeder Fahrgast, der zu uns rausfährt Richtung Garmisch-Weilheim-Mittenwald, er kommt pünktlich an in Tutzing, der kennt in Tutzing die Durchsage: „Es tut uns leid, wir warten noch auf den verspäteten Gegenzug.“ Denn genau in Tutzing kreuzen die Planzüge und der Zug aus Süden hat meistens Verspätung. Also, ab Tutzing ist der Fahrplan meistens schon perdu. Aber mit Absicht gemacht. Wir haben damals das DB-Netz darauf hingewiesen. Man hat einen frechen Brief zurückgeschrieben und einfach die physikalischen Gegebenheiten ignoriert.

Jetzt kommen wir noch zu Garmisch. Selbst wenn eine Menge Sonderzüge da hinfahren könnten: wohin damit? Ich habe vorhin schon gesagt, man kann die nicht einfach kurz wenden und gleich wieder zurückfahren, denn dann muss er sich hier wieder mit jedem Zug in der Gegenrichtung kreuzen. Da hätte ich also wieder ein Riesenproblem, d. h., ich muss die mal in die Ecke stellen. Man kann jetzt darüber diskutieren, ob man die Außerfernbahn da vollstellt. Davon bin ich weniger begeistert, weil die Außerfernbahn ja auch ein Zubringer Richtung Garmisch ist, da fahren ja auch Leute drauf und da ist auch ein Güterverkehr drauf. Wo soll dieser Verkehr hin in der Zwischenzeit? Er löst sich ja nicht auf.

Man hatte damals, 1936, den Bahnhof relativ groß ausgebaut, im unteren Bereich lange, gerade Gleise. Das waren Abstellgruppen für Sonderzüge. Wir hatten 7 Bahnsteigkanten - da konnten also 7 Züge abgefertigt werden - und insgesamt 9 Durchfahrtsgleise, also ein sehr gut ausgebauter Bahnhof. Vielleicht war er

überdimensioniert, mag sein, will ich gar nicht mal in Abrede stellen. Also 9 Durchfahr Gleise. Und was ist passiert?

Das DB-Netz hat zurückgebaut. Also, kurz bevor man sich um die nächste Olympiade bewirbt, baut man erst mal alles ab. Und was haben wir heute?

Wir haben heute nur noch 4 Bahnsteigkanten, nur noch 4 Durchfahr Gleise. Man hat sich durch den Abbau von Weichen im südlichen Bereich auch noch betriebliche Zwänge erarbeitet; man kann jetzt also die Abstellgruppe nur über den Nahtkopf bedienen. Jetzt können Sie sich vorstellen: Da kommt ein Sonderzug an, dann entleert sich der, dann muss er erst wieder auf die Strecke zurück, und dann muss man ihn da wieder reinschieben. Das heißt, in der Zeit kann auch kein weiterer Zug nachrücken. Also, man hat eine richtig tolle Planung da hingelegt ...

Was man z. B. auch nicht realisiert hat, was aber fahrgastorientiert gewesen wäre: die Zugspitzbahn in diesen Bahnhof einzuführen. Da hätten sich die Umsteigewege zur Zugspitzbahn etwas verkürzt. Hat man wohl aus irgendwelchen Kostengründen nicht gemacht und jetzt jammert man, dass die Leute so lange Wege haben zum Umsteigen. Das sind immer solche Geschichten.

Was sind eigentlich die Stellgrößen für das Ganze?

Infrastruktur: Zweites Gleis wäre sinnvoll, zumindest in Abschnitten. Ich denke, es wird auch nur in Abschnitten kommen.

Man müsste die Bahnstabsabstände vielleicht verkürzen. Die Bahnsteiglängen könnte man vielleicht noch verlängern, damit man längere Züge unterbringt. Die Abstellmöglichkeiten, die Fahrzeiten. Und man kann auf der Fahrzeugseite auch etwas tun, beispielsweise durch Einsatz von Doppelstockwagen.

Was ist im Augenblick geplant bei uns auf der Strecke? Es gibt zwei Baustufen. Die erste nennt sich 42-Millionen-Programm. Mittlerweile ist anscheinend das Geld jetzt doch da und es soll auch begonnen werden. Man will also bis 2010 einige Maßnahmen noch vor der Ski-WM fertigstellen. Und man denkt jetzt auch an eine zweite Baustufe bis 2018: Stichwort Olympia.

Was ist bei der Baustufe 1 drin?

Es ist keine Wahnsinnsmaßnahme. Es ist so ein bisschen Stellwerkstechnik, es ist etwas Kurvenoptimierung dabei. Man will durchgehend 140 statt 120 fahren können, beispielsweise mit neuen Weichen. Man will den Bahnhof Farchant reaktivieren. Sicherlich auch eine interessante Geschichte. Dadurch soll die Fahrzeit verkürzt werden auf 70 Minuten etwa. Und man will vor allem den Betrieb auch zuverlässiger gestalten, als er heute ist. Wäre auch dringend notwendig. Es heißt, man kann mit diesen Maßnahmen dann wenigstens schon mal einen vernünftigen Halbstundentakt fahren, der ja heute noch nicht möglich ist. Ich habe die Bagger zwar noch nicht

gesehen, aber wenn die bis 2010 fertig werden wollen, müssen Sie eigentlich bald anfangen.

Baustufe 2. Da gibt es z. B. den barrierefreien Umbau Tutzing. Übrigens auch eine Maßnahme: barrierefreier Umbau. Es werden ja auch Paralympics stattfinden und dann kann man mit den Bahnsteiganlagen, die heute bei uns vorhanden sind, nicht mehr antreten. Es gibt keine Aufzüge, es gibt keine Rampen. Sie haben solche Stufen zwischen Zug und Bahnsteig usw. Also, da darf auch Station und Service richtig viel Geld in die Hand nehmen. Und es ist meines Wissens auch eine Planung da für Murnau, Garmisch und Mittenwald, hier etwas zu tun. Das Schlimmste an der Baustufe 2 ist eigentlich, dass noch keine Finanzierung vorhanden ist. Man will dann eben – ganz kurz – einen stündlichen Grundtakt haben und noch zweistündlich schnelle Trassen fahren können und natürlich auch noch Sonderzüge mit da einflechten. Die Kochelseebahn ist dann auch noch mit dabei.

Mein Fazit: Ohne einen massiven Bahnausbau hat diese Olympiabewerbung für Garmisch keine Chance. Wichtig ist auch: Man kann nicht nur für eine Veranstaltung Bahninfrastruktur ausbauen. Das Geld wird nur in die Hand genommen, wenn damit auch ein dauerhafter, ein nachhaltiger Nutzen für alle Bahnkunden verbunden ist. Aber den sehe ich auf jeden Fall.

Diese Veranstaltungen, die da geplant sind, könnten das ja alles beschleunigen. Bei der Planung muss man, wie gesagt, Rücksicht nehmen auf diese verkehrlichen Verhältnisse, d. h., der Veranstaltungsplan muss sich ein bisschen nach dem Fahrplan richten, auf gut Deutsch gesagt. Und das ist auch mein Credo, weil ich ja eigentlich alle Fahrgäste vertreten will: Auch während der Olympiade muss der Rest der Welt, der nicht zur Olympiade fahren will, auch noch mit Bahn und Bus irgendwie unterwegs sein können. Das muss die Planung in jedem Fall berücksichtigen.“