



**Prof. Henning von Winning**  
(Institut für Architektur und  
Raumentwicklung, Hochschule  
Liechtenstein)

### **Verkehrsanforderungen bei Großveranstaltungen und die Organisation großer Verkehrsströme**

„Ich versuche das in der gebotenen Kürze; dafür wird es dann etwas pointierter. Aber die, die mich kennen, erwarten das sowieso von mir, von daher wird es sicher passen.

Zunächst einmal: Ich finde, diese Olympiade sollte hier in dieser Region stattfinden. Zum einen finde ich es dringend notwendig, dass das Münchner Olympiastadion wieder über die nächsten Runden kommt. Dem ist nämlich die wirtschaftliche Grundlage entzogen, und das ist das bedeutendste Bauwerk des 20. Jahrhunderts, und ich finde das gnadenlos, wenn das nicht bleibt.

Zweitens: Der internationale Luftverkehr ist das größte ökologische Problem für diese Olympiade. Das wurde eben schon gesagt, das würde ich hier bestätigen, denn das ist einfach etwas, was sozusagen alle aus aller Welt erst mal an ökologischem Rucksack mitbringen. Allerdings findet das sowieso statt. Die Flugzeuge werden deswegen nicht mehr. Die fliegen Tag und Nacht, und wenn sie nicht nach München fliegen, dann fliegen sie halt irgendwelche Urlauber nach Mallorca oder nach Pukhet. Insofern, denke ich, ist das nicht unbedingt eine Zusatzbelastung, zumal ich finde, unter allen Gründen, in der Welt rumzufliegen – sei es, um Plastikstühle in China zu bestellen oder auch, um schnelle Eingreiftruppen irgendwohin zu fliegen –, finde ich eine Olympiade immer noch den angenehmsten Zweck - ich weiß nicht, ob Sie meine Auffassung teilen - aber das will ich jetzt mal außen vor lassen.

Wenn ich aber jetzt die weiteren Aspekte hier mir anhöre, dann bin ich ein bisschen enttäuscht, weil ich nämlich ein bisschen so eine Hasenfüßigkeit erkenne. Sie wollen ja gar keine ökologischen Spiele machen, Sie wollen ja nur möglichst wenig Schäden machen, und zwar indem Sie möglichst die Konzepte von gestern gegen die von vorgestern auch noch austauschen. Da gibt es doch ganz andere Möglichkeiten. Zunächst einmal: Die Ideen zum Ausbau der Infrastruktur für eine solche Veranstaltung scheinen mir sowohl in der Studie, die Sie gemacht haben ... Sie haben ja auch gesagt, Sie haben einfach mal was aufgenommen, was sowieso schon geplant war, wenn ich das richtig verstanden habe ...“

*Herr Schöner (Speer und Partner): „So ähnlich ist das.“*

„Ja, so ähnlich ist das. Das ist so üblich. Die üblichen Verdächtigen werden hier bedient. 80 % kriegt die Straße, 10 % kriegt die Bahn und 10 % kriegt der Luftverkehr. Das ist ja nicht Ihre Schuld, sondern das ist ja überall so. Dinge, die erstens mal spezifisch mit der Olympiade kaum etwas zu tun haben, sondern wo man allgemein sagt, na ja, wir müssen ja sowieso weiter wachsen. Meine Damen und Herren, es nützt nichts, weiter zu wachsen. Gerade die Olympischen Spiele sind Verkehrsnachfragen, die extrem ungleichmäßig zu ganz kurzen Zeiten extrem hohe Nachfragen mit sich bringen zu aber praktisch nicht managbaren Bedingungen, zumindest nicht spezifisch managebar, sondern nur sehr global managebar. Und deswegen scheint mir eine Kapazitätserweiterung im Straßenbereich und im Bahnbereich, zumindest was den Infrastrukturausbau angeht, völlig sinnlos. Die Kapazitätserweiterungen sind im Promille-, bei der Bahn vielleicht im Prozentbereich. Sie reichen keinesfalls aus, um Überlastungserscheinungen bei einer freien Nachfrage zu beseitigen. Das gilt in hohem Maße natürlich für die Straße. Das gilt für die Ausbauten des Autobahn-Ostrings. Das gilt für die Rosenheim-Salzbürger Autobahn. Das gilt für die Münchner Tunnel. Und das gilt auch für die Garmischer Tunnel. Solange Sie keine anderen Restriktionen im Autoverkehr machen, sind die auch überlastet. Vielleicht mal 1 % seltener oder so etwas; das werden Sie aber nicht merken. Das gilt mit oder ohne Olympische Spiele im Übrigen auch.

Ähnlich gilt es für die Schiene. Bei der Schiene ist die Sache noch etwas dramatischer, weil man ja die Straße zumindest mit Bussen belasten kann und dadurch die Kapazität der Personen erheblich steigern kann. Bei der Bahn ist in der Regel die Infrastruktur so rund 85 % der Kosten und Schäden. Wenn Sie das nur für die geringsten Spitzenbelastungen machen, die hier vorliegen, dann ist das

eine sehr, sehr große Verschwendung. Und ich denke, dass man es aber auch im gleichen Zuge nicht braucht.

Das klingt etwas widersprüchlich jetzt, weil ich sage „Olympische Spiele – ja“. Aber was machen wir denn da? Ich denke, die Olympischen Spiele wären wirklich eine gute Gelegenheit, gerade die Transportsysteme in einer ökologischen Zukunft beispielhaft darzustellen, und dazu gehören ein paar Dinge, die meiner Ansicht nach in der ökologischen Diskussion viel zu wenig beachtet werden. Das Erste ist: Natürlich soll die Schiene benutzt werden, soweit sie irgend möglich Kapazitäten bringt. Aber nur, indem die Einrichtungen direkt an die Schiene gebracht werden. Das ist bis zu einem gewissen Grade schon der Fall. Sie haben das gezeigt, Sie haben es auch gezeigt [angesprochen sind hier Herr Moy und Herr Seiler]. Es könnte aber noch wesentlich stärker sein, und ich glaube, da gibt es auch in München evtl. noch Nachbesserungsmöglichkeiten. Wenn die Einrichtungen direkt am Bahnhof sind, und zwar so direkt, dass man tatsächlich da zu Fuß hinlaufen kann, dann ist das sicher eine sinnvolle Sache.

Für temporäre Belastungen ist allerdings die Nutzung der Straßenkapazitäten, die wir ja auch sowieso haben, die wesentlich bessere Lösung, weil man die Kapazitäten von überall zusammenführen kann. Man kann Busse zusammenholen, die man nachher noch woanders benutzen kann. Und wenn ich Busse sage, dann beginnt das beim Mini-Van, Sammeltaxi, über den Kleinbus, bis zu dem etwas größeren Bus. Das reicht allerdings noch nicht, denn da stellt sich natürlich sofort die Frage: Was machen wir, damit der Bus nicht im Stau stecken bleibt? Das ist ja einer der Hauptvorteile der Bahn ... meint man. Nun, man kann das natürlich auch mit dem Bus machen, zum einen durch ein vernünftiges Verkehrsmanagement, was dem Bus Vorrang auf der Straße sicherstellt. Da ist unsere Straßeninfrastruktur nur sehr beschränkt geeignet. Und das wäre eine Sache, die zukunftsfähig ist, wo man nämlich auch in Zukunft Busvorrangverkehre in die Region, in das Alpenvorland bringen könnte. Das gehört allerdings gemeinsam organisiert mit einem Staumanagement, denn hier müssen natürlich an den kritischen Punkten die Busse an dem Autostau vorbeifahren können. Das kann man managen. Das erfordert natürlich allerdings auch politischen Willen und eine ganze Menge elektronische Feinfühligkeit und Raffinesse. Immerhin geht das.

Wie viele Leute dann an diesen Privilegien teilhaben können, das wird sehr schwierig, weil sich natürlich der normale Funktionär denkt, na ja, wenn es hier einen Busvorrang gibt, dann sitze ich halt alleine in meinem Van und habe

entsprechend Vorrang. Das schaffen wir aber nicht mit einer wirklich nennenswerten Zahl von Fahrzeugen. Im Übrigen schaffen wir es nicht, wenn nicht der Individualverkehr sowieso beschränkt wird. Deswegen würde ich die Verknüpfung zu einem Vorhaben gerne in die Diskussion bringen, was sowieso auf dem Tisch liegt, das ist nämlich das Road Pricing auch für Pkw. Das ist eine Sache, die uns sowieso einholen wird, sobald die Galileo-Satelliten stehen. Hier stellt sich auch für uns nur die Frage, dass wir das gestalten. Road Pricing ist die einzige Möglichkeit, Überlastungen nennenswert zu verhindern, wenn man sie denn einigermaßen prognostizieren kann. Und hier könnte man auch den vielen Funktionären ... indem man Preise differenziert, indem man Preise sowohl zwischen Teilräumen differenziert als auch zwischen Strecken und Zeiten, in denen Staugefahr besteht. Da wird das dann entsprechend teurer. Nur das überlässt dem einzelnen Verkehrsteilnehmer tatsächlich die Wahl. Und wenn sich der Preis dann in einem Bus auf 10 oder 50 Leute verteilt, dann ist natürlich der Bus, gerade in der Spitzenstunde, um ein Vielfaches attraktiver – über den Preis.

Das können Sie auch mit den Gästen machen. Natürlich ist es vielleicht nicht freundlich, wenn man den Gästen einen Preis abverlangt. Wenn man den Gästen aber entsprechende Gutscheine gibt, mit denen sie entweder mit dem Einzeltaxi fahren können oder vielleicht bei einem lokalen Feinkostrestaurant ein schönes Abendessen bekommen können, dann werden sie den Gutschein vielleicht doch für den Bus verwenden, weil sie eine andere Priorität haben. Und im Übrigen sind natürlich gerade diese Kleinbusse und Sammeltaxis eine Sache, die gegenüber dem Pkw-Verkehr bereits eine Verbesserung in ökologischer Hinsicht, aber auch in Hinsicht auf Infrastrukturnutzung um mehrere 100 % bedeutet. Wenn 6 Leute in einem Automobil sitzen, dann ist das über das Vierfache von dem, was normalerweise in einem Pkw sitzt. Also, die Schäden, die Sie hier anrichten, sind nur ein Viertel. Ich denke, da ist ganz viel drin. Und der Schritt zu dem Riesending Eisenbahn ist dann von der Diversifizierung der Zeiten und der Diversifizierung der Ziele wirklich nur noch relativ klein. Ich denke, darüber sollte man sich Gedanken machen.

Und das Letzte, was ich noch anregen möchte: Es gibt ja eine durchaus sinnvolle, nennenswerte Diskussion, wie denn die nächste Autogeneration aussehen könnte. Ich will die ganze Palette hier nicht auf den Tisch legen, aber ich möchte kurz erwähnen, dass das Wichtigste zur Verbesserung des Autoverkehrs nicht diskutiert wird, nämlich die Beschränkung nicht nur der Geschwindigkeiten, sondern auch der Beschleunigungen, das Rausnehmen der Konkurrenz aus dem Autoverkehr, das allgemeine Sanft-hintereinander-her-Fahren. Nur das ermöglicht

nämlich eine Runtermotorisierung auf Größenordnungen, wo es dann auch dem Funktionär, der das Champagnerglas da stehen hat, weil er gerade diese nette Olympiasiegerin aus Estland zu einer gemütlichen Fahrt nach München eingeladen hat, wo auch das Champagnerglas nicht umfällt ... Das ist allerdings natürlich eine Sache, wo ich sagen muss, von der Fahrzeuggrößenklasse sind weder die Münchner Nutz-, noch die Münchner Lust-Fahrzeughersteller gerade im richtigen Segment angesiedelt. Aber vielleicht ist das ja eine Sache, wo eine Stadt wie München auch mal ihre eigene Industrie retten könnte. Wir sind ja gerade beim Weltretten, und vielleicht gibt es hier einen Anlass. Eine Stadt wie München, die eine solide rot-grüne Regierung hätte, könnte ja mal helfen, die Autoindustrie zu retten, vielleicht mit Hilfe der Eigentümerfamilie, die das ja schon mal vor ihren Managern gerettet hat vor 40 Jahren ungefähr.“

#### *Antworten auf Fragen aus dem Auditorium*

„Der Bahnausbau München-Mühldorf ist auch so ein ganz tragisches Kapitel. Man muss sich vorstellen, auch unsere Ausbauwünsche spielen ja vor dem Hintergrund eines völlig unterfinanzierten Bundesschienenwege-Ausbauplanes, Verkehrswegeplanes. Und solange die Bundesrepublik der Meinung ist, dass sie Jahr für Jahr 60 % der Mittel in Nürnberg-Erfurt reinsteckt, bleibt halt für den Rest der Welt wenig übrig. Es ist so. Und bei München-Mühldorf kann ich es auch überhaupt nicht verstehen, weil hier auch noch die Industrie im Chemie-Dreieck dranhängt. Aber in Bezug auf Olympiade habe ich mir sagen lassen von den Fachleuten, Bob- und Rodel-Wettbewerbe ziehen nicht so viele Besucher an wie die anderen Sportarten, sodass man dort nicht mit diesem hohen Aufkommen an Besuchern rechnet. Ich kann das jetzt nicht persönlich bestätigen, aber so ist es mir gesagt worden. Und man sieht in Richtung Berchtesgaden weniger Probleme als nach Garmisch.“