

Olympia 2018

Ausbau München – Garmisch-Partenkirchen,
Olympiatram, Königseebahn und
weitere notwendige ÖV-Infrastruktur

<http://www.pro-bahn.de/olympia2018/>

Stand: Dezember 2009

Herausgeber: PRO BAHN e.V. Bundesverband

Friedrichstraße 95

10117 Berlin

<http://www.pro-bahn.de/olympia2018/>

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum

Schellingstraße 65 / I

80799 München

Ausbau München – Garmisch-Partenkirchen, Olympiatram, Königseebahn und weitere notwendige ÖV-Infrastruktur

München, das Berchtesgadener Land, Garmisch-Partenkirchen und Oberammergau wollen gemeinsam mit Unterstützung von Bund und Land Austragungsort für die olympischen Winterspiele 2018 werden. Versprochen sind nachhaltige und grüne Spiele.

Die bisherigen Vorstellungen zum Verkehrskonzept gehen von einem sehr starkem Übergewicht an Vorhaben für den Autoverkehr aus. Dies widerspricht dem Ziel nachhaltiger Spiele. Um dieses Ziel zu erreichen müssen die Prioritäten anders gesetzt werden. Die Zeit für eine Umsteuerung hin zu einem nachhaltigen und ökologischem Verkehrskonzept drängt. Um zu den anstehenden Finanzverhandlungen mit Bund und Land Anforderungen für die Rahmenbedingungen vorzulegen, beschränkt sich dieses Papier auf die wichtigsten Verkehrsinvestitionen.

Das Versprechen, klimaneutrale Spiele zu veranstalten, wird bereits bei diesen Investitionen auf die Probe gestellt.

Zwei Leitgedanken prägen dieses Papier

1. Dauerhafte Investitionen statt stranded investments in Straßen

Alle Verkehrsinvestitionen sind kostspielig. Sie müssen höchstmöglichen Nutzen für Jahrzehnte erbringen. In einer Region, die zugleich dicht besiedelt ist und viele sensible Landschaften hat, fällt jede Trassenwahl schwer.

Die hier geforderten Vorhaben im Öffentlichen Verkehr sind alle seit Jahrzehnten überfällig und werden von Beginn an gut genutzt werden. Sie ermöglichen einen zukünftigen Ausbau der Kapazitäten für den Alltagsverkehr und im Bereich des „sanften Tourismus“. Zugleich sind sie Voraussetzung für einen reibungslosen Transport bei den Spielen. Nicht nur der Besucherverkehr ist weitestgehend auf der Schiene möglich. Hier ließe sich hervorragender klimafreundlicher Transport demonstrieren.

2. Olympische Spiele, die Visitenkarte Bayerns und Deutschlands

Mit einem attraktiven Olympiaverkehr kann Bayern und Deutschland weltweit punkten. Die Mehrzahl der Besucher aus dem Ausland ist auf die Öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen und wird die entsprechenden Eindrücke mit nach Hause nehmen.

Einem Land, das in einigen Bereichen der Klimapolitik eine Spitzenstellung reklamiert, stünden hier einige Anstrengungen gut zu Gesicht. Für ein angenehmes Erscheinungsbild spielen auch die Bahnhöfe eine wichtige Rolle. Trotz dem Verkauf zahlreicher Bahnhöfe ist es noch möglich, sie wieder zu dem zu machen wie sie einst hießen: Empfangsgebäude.

Auch für die weltweit bedeutende Bahnindustrie in Deutschland mit ihren 40.000 Arbeitsplätzen wäre es von Vorteil, wenn sich die Schienenlandschaft in Süddeutschland in einem vorbildlichen Zustand befände. Dies kommt dem ganzen Land dauerhaft zu Gute.

Nachfolgend sind die einzelnen Projekte dargestellt.

Richtung Garmisch-Partenkirchen / Oberammergau

Die Verbindung zwischen dem Ice-Cluster in München und dem Snow-Cluster in Garmisch-Partenkirchen ist das Nadelöhr der Olympischen Spiele 2018. Während der Spiele werden pro Stunde etwa so viele Fahrgäste fahren wie heute insgesamt an einem Tag. Seit den Winterspielen 1936 wurde der Zustand der Bahnstrecke München – Garmisch-Partenkirchen mehrfach spürbar verschlechtert. Eine besondere Herausforderung stellen die Langlauf- und Biathlonwettbewerbe in Oberammergau dar. Die Bahnstrecke nördlich von Murnau muß deshalb gleichzeitig die Anbindung von Garmisch-Partenkirchen und von Oberammergau ermöglichen.

Strecke Tutzing – Garmisch-Partenkirchen

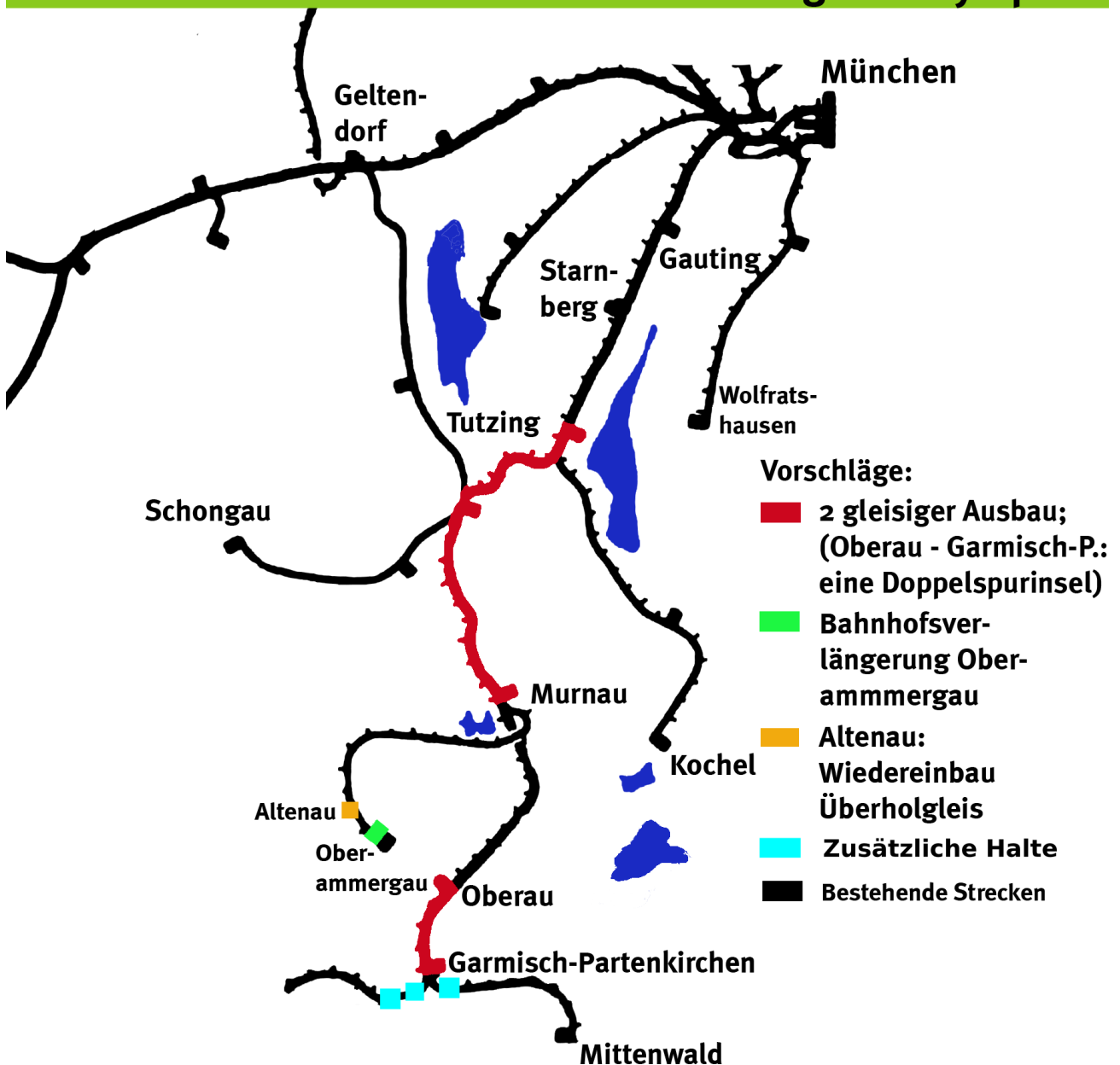
Abschnitt Tutzing – Murnau, zweites Gleis

Die Bahnstrecke München – Garmisch-Partenkirchen hat hier den größten Engpaß aufgrund des Abbaus von Kreuzungsstationen. Der für die olympischen Spiele notwendige durchgehende Halbstundentakt plus Verstärkerzüge zu Veranstaltungsbeginn und -ende ist nicht möglich. Um die erforderliche Zuverlässigkeit zu erlangen, muß die Strecke zwischen Tutzing und Murnau durchgehend zweigleisig ausgebaut werden. Damit wird die Lücke zwischen der zweigleisigen Strecke von München nach Tutzing und dem zweigleisigen Abschnitt zwischen Murnau und Hechendorf geschlossen.

Abschnitt Murnau – Garmisch-Partenkirchen

Im ökologisch und landschaftlich sensiblen Bereich zwischen Hechendorf und Oberau kann aufgrund

Verkehrsinvestitionen im Zusammenhang mit Olympia



der relativ kurzen Entfernung der Bahnhöfe untereinander und der dort noch vorhandenen Kreuzungsstationen auf einen zweigleisigen Ausbau verzichtet werden. Nach Garmisch-Partenkirchen sollte ab Oberau, spätestens ab Farchant die Strecke zweigleisig ausgebaut werden, damit der Zielbahnhof Garmisch-Partenkirchen flexibel genutzt werden kann. Im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen muß das Gleis 5 auch von und nach Süden nutzbar sein.

Entlang der gesamten Strecke muß der Zustand der Gleise geprüft und bei Bedarf verbessert werden, um Infrastrukturstörungen während der Olympischen Spiele auszuschliessen.

Anbindung der Veranstaltungsorte in Garmisch-Partenkirchen

Zur Anbindung der Kandahar-Abfahrt reichen die relativ kleinen Züge der Zugspitzbahn nicht aus. Daher sollten durchgehende Züge aus München verkehren. Dafür wird ein ausreichend dimensionierter Behelfsbahnsteig an der Kreuzung der Außerfernbahn mit der „Kreuzeckbahnstraße“ benötigt. Ein frühzeitiger Bau würde die Nutzung bereits zur Ski-WM 2011 ermöglichen.

Die heute schon bestehenden Bahnsteige im Ortsgebiet von Garmisch-Partenkirchen am Hausberg und in Kainzenbad sollten überprüft und fallweise saniert, verlängert, verbreitert und erhöht werden, damit dort die Sonderzüge während der Spiele halten können und ein zügiges Ein- und Aussteigen möglich ist.

An allen drei Zusatzhalten müssen die Voraussetzungen insbesondere in der Signaltechnik geschaffen werden, dass zumindest während der Spiele Züge von München wenden können.

Abschnitt Innsbruck – Garmisch-Partenkirchen

Weiter im Süden ist die Strecke zwischen Mittenwald und Scharnitz immer wieder wegen Lawinengefahr gesperrt. Dies darf keinesfalls während der Winterspiele passieren, daher muß die Lawinenverbauung verbessert werden.

Während der Spiele wird auf der Strecke München – Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck ein durchgehender Halbstundentakt benötigt, mit Halt direkt in Kainzenbad (Garmisch-Partenkirchen) am Stadion. Zusätzlich sollten Ergänzungszüge bis Kainzenbad oder bis zur Kandahar-Abfahrt fahren, jeweils entsprechend den aktuellen Veranstaltungen.

Abschnitt Murnau – Oberammergau

Für die Langlauf- und Biathlonwettbewerbe in Oberammergau muß die bestehende Bahnstrecke deutlich verbessert werden. Der Busverkehr ab Oberau kann bei den winterlichen Straßenverhältnissen nicht das Rückgrat der Anbindung für den Veranstaltungsort Oberammergau sein. Daher werden durchgehende Sonderzüge von München bis Oberammergau mit ausreichender Kapazität benötigt.

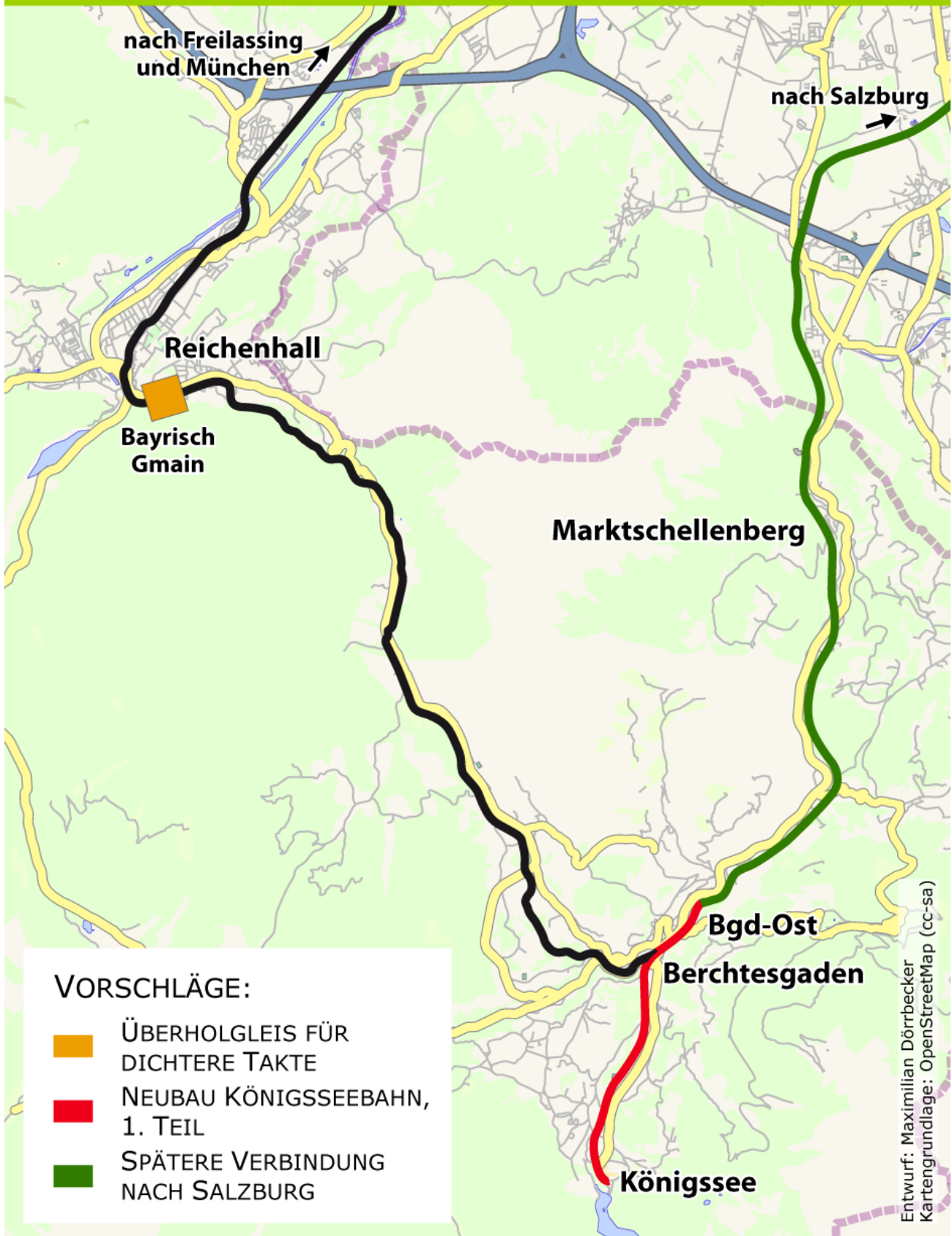
Bis Murnau können diese die dann zweigleisig ausgebaute Bahnstrecke nutzen. Zur Erhöhung der Streckenkapazität zwischen Murnau und Oberammergau muß das Kreuzungsgleis in Altenau wieder eingebaut werden. In Bad Kohlgrub ist für die Nutzung durch die Sonderzüge eine Verlängerung der Ausweichgleise erforderlich.

Die Fahrzeit auf der Strecke muß deutlich verkürzt werden. Dazu sind die Langsamfahrstellen zu beseitigen, und der Oberbau zu verbessern, gegebenenfalls muß auch eine teilweise Neutrassierung erfolgen.

Am Endbahnhof Oberammergau wird ein zweites Gleis benötigt; dafür bietet sich eine Verlängerung der Bahnstrecke mit einer kurzen Brücke über die Ammer an. Dadurch ist auch ein Bahnhofsaustritt an der Straße „Passionswiese“ möglich, der den Fußweg vom Bahnhof zum Veranstaltungsort Romanshöfen verkürzt und besser vom Straßenverkehr trennt.

Das Snow-Cluster Garmisch-Partenkirchen kann von Oberammergau gut mit Umsteigen in Murnau erreicht werden. Bei der Fahrplangestaltung ist auf eine attraktive Umsteigezeit zu achten.

Verkehrsinvestitionen im Zusammenhang mit Olympia



Richtung Berchtesgaden, Königssee

Die olympische olympische Bob- und Rodelanlage am Königssee ist derzeit nicht auf der Schiene erreichbar. Eine Reaktivierung der Königsseebahn würde eine optimale Anbindung sicherstellen. Auch die Bahnverbindung München – Freilassing – Berchtesgaden sollte für die Olympia 2018 deutlich verbessert werden.

Renaissance der Königsseebahn

Eines der meistbesuchten touristischen Ziele Bayerns ist der Königssee, allerdings ohne angemessene Verkehrsanbindung. 6000 Parkplätze an der Seilbahn auf den Jenner und 2000 Plätzen in der Königssee-Schiffahrt verdeutlichen die hohe Nachfrage. Die Tourismussaison dauert gut 10 Monate. Die Jennerbahn wird auch in künftig schneelosen Wintern ein attraktives Ziel bleiben. Eine Renaissance der Bahnstrecke von Berchtesgaden zum Königssee wird die Region zügig und dauerhaft von der Verkehrsflut entlasten. Der Erfolg des lokalen Busverkehrs zeigt, wie gut diese Angebote gerade auch im Tourismus angenommen werden.

Ein erster Abschnitt führt vom Berchtesgadener Bahnhof zum Königssee. Er kann zum Teil der Trasse der alten Königsseebahn folgen. Im Ortsbereich Königssee sollten zwei neue Halte so angelegt werden, dass die Fußwege zur Bob- und Rodelanlage, zur Jenner-Seilbahn und zur Königssee-Schiffahrt minimiert werden. Fahrgäste aus dem Raum München können in Berchtesgaden umsteigen.

Ein Bahnanschluss des Königsseegebiets bietet ausreichend Kapazität für die Besucher der Olympischen Spiele und führt zur nachhaltigen Erschließung wichtiger touristischer Ziele auch im Olympischen Erbe. Der 5 Kilometer lange Abschnitt Berchtesgaden – Königssee kostet etwa 20 bis 30 Millionen Euro.

Mit einem späteren Bauabschnitt könnte auch die Anbindung nach Salzburg wieder installiert werden. Als grenzüberschreitende Maßnahme sind hierfür EU-Zuschüsse zu erwarten.

Bahn Freilassing – Berchtesgaden

Ein Wiedereinbau der Ausweichgleise in Bayrisch Gmain läßt mehr Züge auf der Strecke zu.

Kleine aber wirkungsvolle Schritte wie das Auflassen von Bahnübergängen beschleunigen die Fahrt um bis zu 7 Minuten. Hier könnten die Spiele mehr Schwung in die Aktivitäten bringen

München – Mühldorf – Freilassing

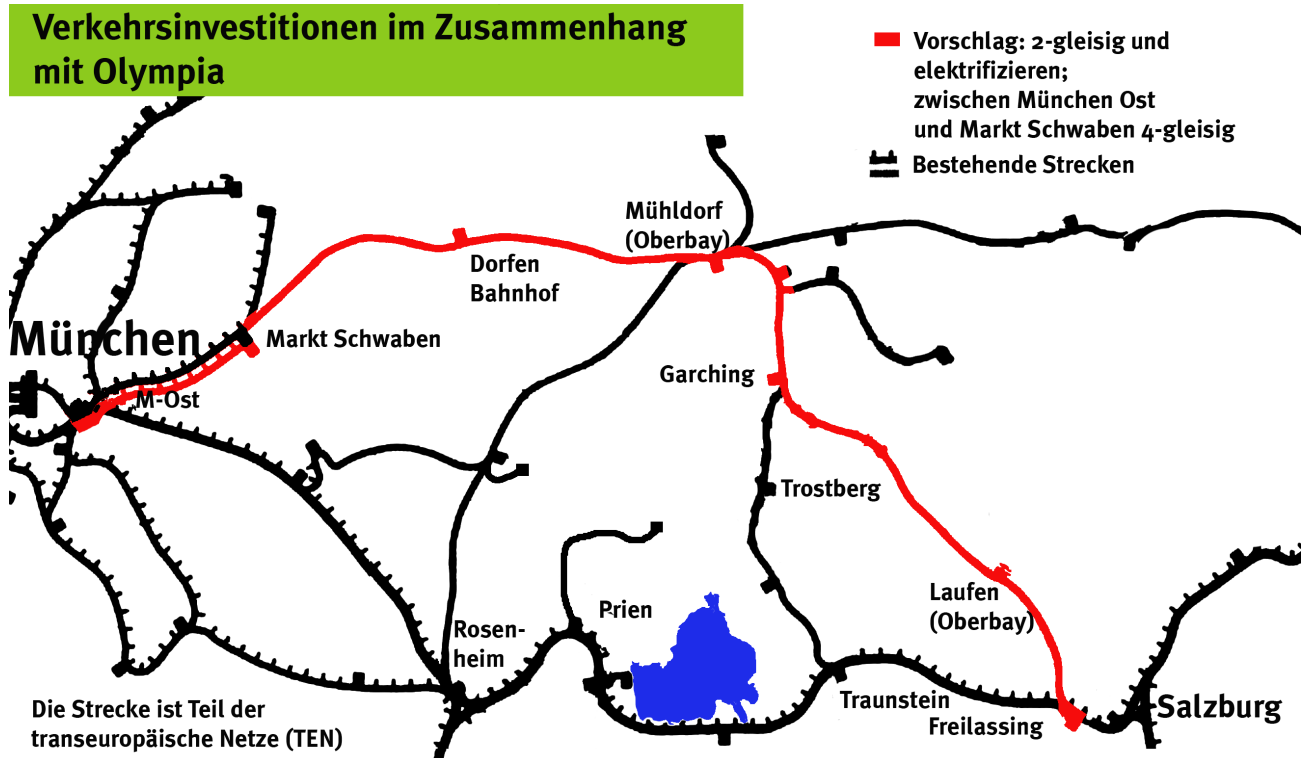
Mit 21 000 Fahrgästen pro Tag zwischen München und Mühldorf ist München – Mühldorf – Freilassing eine der meistbefahrenen Strecken mit nur einem Gleis. Dementsprechend gibt es häufige Verspätungen, ähnlich wie auf der Garmischer Strecke.

Eine zweigleisige, elektrifizierte Trasse würde deutlich mehr Verkehr und eine höhere Pünktlichkeit ermöglichen. Während der Olympischen Spiele würde der Ausbau der Strecke eine deutliche Verbesserung der Anbindung von Berchtesgaden / Salzburg an die Stadt München ermöglichen.

Über die Olympischen Spiele hinaus würden diese Maßnahmen einen nachhaltigen Nutzen bieten: deutliche Verbesserung des Güterverkehrs ins Chemiedreieck, eine höhere Kapazität in Richtung Südosteuropa, Entlastung der Strecke München – Rosenheim (die zugleich Brennerzulaufstrecke ist) und Verbesserung des Nahverkehrs zwischen Mühldorf und München und zwischen Fridolfing und Salzburg. Als erste Schritte sind weitere Abschnitte mit zweiten Gleisen zwischen Markt Schwaben und Ampfing und zwischen Tüßling und Freilassing zu bauen.

Während der olympischen Spiele würde der Ausbau der Strecke eine deutliche Verbesserung der Anbindung von Berchtesgaden / Salzburg an die Stadt München ermöglichen.

Verkehrsinvestitionen im Zusammenhang mit Olympia



Internationaler Fernverkehr

Die Olympischen Winterspiele 2018 in München finden im Herzen Europas statt. Nachhaltige Spiele müssen mit der Bahn aus allen Richtungen gut erreichbar sein. Insbesondere die Bahnverbindungen in die Schweiz und nach Tschechien haben dringenden Ausbaubedarf. Deutlich wird das am DB-eigenen Schnellbus zwischen Nürnberg und Prag, mit dem man heute trotz des Umwegs über Nürnberg schneller von München nach Prag gelangt, als mit dem direkt verkehrenden Zug. Deshalb ist ein Ausbau der Bahnstrecke Regensburg – Pilsen – Prag (Donau-Moldau-Bahn) dringend notwendig, ebenso wie die Elektrifizierung der Strecke München – Zürich.

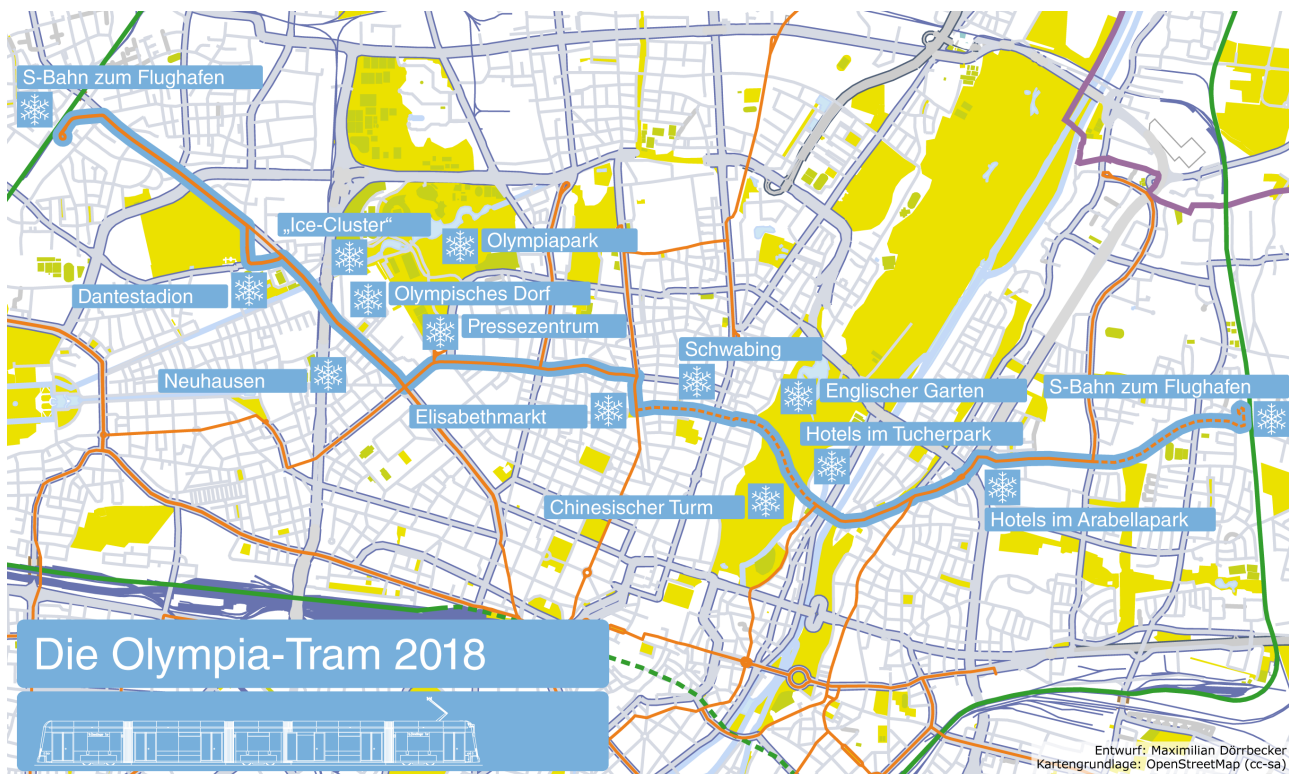
Es ist mit ökologischen Spielen nicht vereinbar, wenn selbst Besucher aus dem nahen Ausland aus Zeitgründen mit dem Flugzeug anreisen müssten.

Maßnahmen Stadtverkehr München

Die Olympia-Tram Engelschalking – Moosach (13 km)

Die Olympia-Sonderlinie verbindet während der Winterspiele 2018 die beiden Flughafen-S-Bahnen (S1 Moosach, S8 Engelschalking), das Olympiagelände (Ice Cluster), wichtige Hotel-Standorte (Arabelapark, Tucherpark) und Sehenswürdigkeiten (Schwabing, Englischer Garten, Kunstwerk Mae West) miteinander.

Auf 9,5 km dieser Strecke liegen bereits heute Gleise bzw. werden ab Frühjahr 2010 errichtet. Erforderlich sind nur die zwei kurzen Neubaustrecken Elisabethplatz – Tivolibrücke (2 km) und Cosimabad – Engelschalking (1,5 km). Beide Strecken sind seit langem im Verkehrsentwicklungsplan enthalten. Sie werden auch nach den Olympischen Spielen durch die Tramlinie 22 (die sog. Tram-Nordtangente) genutzt werden.



Zukunftsinvestition Betriebshof Olympiapark, vorübergehend Pressezentrum

Die von der Olympiade 1972 stammende Straßenbahn-Wendeschleife Olympiapark Süd an der Schwere-Reiter-Straße soll bisher nur zusätzliche Abstellgleise erhalten. Da das wachsende Straßenbahnnetz mittelfristig einen zweiten Betriebshof benötigt und der zur Zeit einzige Betriebshof an der Leuchtenberg-Unterführung im Osten der Stadt liegt, ist hier im Nordwesten der Stadt ein idealer Standpunkt für den zweiten Betriebshof.

Das Gebäude kann während der Spiele als Pressezentrum dienen, so wie es Innsbruck während seiner Winterolympiade 1976 erfolgreich vorgemacht hat. In diesem Zeitraum kann die Gleiszufahrt zum neuen Gebäude zum Abstellen der Fahrzeuge der Olympia-Sonderlinie Moosach – Engelschalking dienen. Später kann der Betriebshof vollständig in Betrieb gehen und die Straßenbahnen der Linien 12, 20, 21 sowie der Nord- und der Westtangente aufnehmen.

Attraktive Betriebsgebäude können mit guter Architektur eine Bereicherung der Stadtlandschaft am südlichen Ausläufer des Olympiaparks werden und müssen nicht die Sichtbeziehung in den Park blockieren. Als ein Beispiel für eine solche Architektur kann das neue Museum Brandhorst dienen. Es können auch ökologische Ausgleichsflächen in das Gelände des Depots integriert werden, wie beispielsweise vor ca. 10 Jahren bei der Erweiterung des Augsburger Tram-Betriebshofs geschehen.

Fußgängerzone Bahnhofplatz

Der Münchner Bahnhofplatz kann in seiner heutigen Form nur als Verlegenheitslösung gelten. Die bestehende Fußgängerzone Schützenstraße muss über den Bahnhofplatz bis zum Gebäude des Hauptbahnhofs ausgedehnt werden. Eine Sperrung für den Autoverkehr schafft genügend Platz für ein drittes Haltestellengleis, das den ohnehin stark belasteten Tramlinien in der Dachauer Straße dient und so für einen reibungslosen Verkehr zwischen Hauptbahnhof und den Olympiastätten sorgt.

Aufgrund des zeitlichen Vorlaufs ist bei realistischer Betrachtung nicht mit einem wesentlichen Umbau des Münchner Hauptbahnhofs vor den Olympischen Spielen 2018 zu rechnen.

Maßnahmen Eisenbahn München

Der Ausbau der Strecke München – Garmisch-Partenkirchen erfordert auf Münchner Stadtgebiet die Realisierung überfälliger Maßnahmen zwischen Hauptbahnhof und Pasing. Ein reibungsloser Verkehr vieler Züge während der Spiele bedarf auch guter Knoten.

Entflechtung des Gleisfeldes am Westkopf Bahnhof Pasing

Die Zusammenführung der Strecken von Garmisch-Partenkirchen und Lindau unmittelbar westlich des Bahnhofs Pasing ist ein ständiges Nadelöhr. Die Strecke nach Lindau kreuzt ebenerdig die Strecke nach Garmisch-Partenkirchen. Anschließend führt sie eingleisig auf mehreren hundert Metern nach Westen; diese Engstelle muß sie zudem mit der S-Bahn stadteinwärts teilen. Dies führt immer wieder zu Behinderungen und Verspätungen.

Die Lindauer Ferngleise müssen kreuzungsfrei zwischen der Garmischer Strecke und der Einfädelung mit der S-Bahn auf die Lindauer Strecke geführt werden.

Umbau Bahnhof Laim mit Umweltverbundröhre

Mit dem baufällige Zustand des Bahnhofs Laim kann sich der leistungsfähige Großraum München nicht präsentieren. Daher muß der Bahnhof umgebaut werden. Basierend auf den Vorschlägen von Vieregg-Rößler läßt sich hier eine moderne Architektur mit kurzen und guten Umsteigewegen realisieren. Zudem kann der Umbau damit unabhängig vom weiteren Ausbau des S-Bahn-Systems erfolgen. Bei dem vorgeschlagenen Umbau sollte auch die Sendlinger Spange („S20“) in den Bahnhof Laim eingebunden werden, statt wie bisher daran vorbeifahren.

vorläufige Kostenschätzung

Maßnahmen Garmisch-Partenkirchen	
Ausbau Tutzing – Garmisch-Partenkirchen	150 Mio EUR
Ausbau Murnau – Oberammergau	20 Mio EUR
Maßnahmen Berchtesgaden	
Neubau Berchtesgaden – Königssee	30 Mio EUR
Ausbau München – Mühldorf – Freilassing (1. Bauabschnitt)	300 Mio EUR
Maßnahmen Stadtverkehr München	
Neubau Straßenbahnstrecken	40 Mio EUR
Neubau Pressezentrum (später Tram-Betriebshof)	80 Mio EUR
Maßnahmen Eisenbahn München	
Umbau Bahnhof Pasing	60 Mio EUR
Umbau Bahnhof Laim	40 Mio EUR
Einbindung S20 in Bahnhof Laim	5 Mio EUR
Summe	725 Mio EUR