

Bewerbungsgesellschaft München 2018 GmbH
Munich 2018 Bid Committee
Geschäftsführer
Bernhard Schwank
Olympiapark München
Spiridon-Louis-Ring 21
80809 München

Landesbüro
Hessestraße 4
90 443 Nürnberg

Öffnungszeiten
Mo–Do 13–16 Uhr

Fon 0911-47 17 43
Fax 0911-47 64 73
landesbuero@vcd-bayern.de
www.vcd-bayern.de

24.11.2010

 Rothenburger Str. U2, U3

Mitwirkung des VCD Landesverband bei der Fachkommission Umwelt und weiteres Vorgehen:

Sehr geehrter Herr Schwank,

Unsere Mitarbeit an der Bewerbung erfolgte stets mit dem Ziel, die Rahmenbedingungen konstruktiv zu verändern und so die Bewerbung in eine umwelt- und verkehrsgerechtere Richtung zu lenken.

Wir möchten nach Beendigung der Arbeit der Fachkommission Umwelt ein Fazit ziehen.

Der Verkehrsclub Deutschland versteht sich als Fachverband für Verkehr, der beratend teilgenommen hat. **Der VCD möchte aber nicht als Unterstützer der Bewerbung genannt werden.**

Der VCD Landesverband ist weder für noch gegen die Olympischen Spiele. Wir sind als Verkehrsverband neutral und wollen bei der Umsetzung unser Fachwissen einbringen, sodass es auf dem Verkehrssektor so ökologisch wie möglich wird. Dazu gehört kurz gefasst: die Anreise mit Bahn und Bus und eine Parkplatzbewirtschaftung (Gebühren für das Parken, je näher an die Wettkampfstätten um so teurer). Parkgebühren dürfen nicht im Preis der Eintrittskarten enthalten sein. Der ÖPNV muss (und wird) im Eintrittspreis enthalten sein und dies dann bayernweit. Es sind Konzepte auszuarbeiten wie die Leute nach dem Wettkampf zeitnah mit dem ÖPNV wieder nach Hause kommen (Stichwort: Gleisharfe statt Parkplätze). Wir möchten auch künftig unser Fachwissen als Berater zur Verfügung stellen und bieten unsere Mitarbeit weiterhin – hin zu ökologischen Spielen - an.

Des Öfteren hatten die VCD-Vertreter den Eindruck, nicht ernst genommen zu werden und nicht mitwirken zu können. Wir waren meist Zuhörer, nicht Mitwirkende.

Die erhaltenen Unterlagen zu den jeweiligen Treffen wurden zu kurzfristig versandt und die Materialflut war ehrenamtlich kaum zu bewältigen.

Der VCD macht mit diesem Schreiben deutlich, dass er die Bewerbung nicht unterstützen kann, da im Verkehrssektor zu viel für den Straßenverkehr unternommen wird und auch der Luftverkehr durch die Olympischen Spiele eine deutliche Zunahme, wenn auch nur temporär erfahren wird.

Die Interessen und Ziele des umweltorientierten Verkehrsclubs Deutschland finden sich nicht in der Bewerbung zu den Olympischen Spielen wieder.

Der VCD sieht sich nicht als Feigenblatt für den Umweltschutz und möchte auch nicht als solches verstanden oder gehandelt werden.

Der VCD zeigt nachfolgende mehrere Punkte auf, weswegen er die Bewerbung nicht unterstützen kann.

1. Flugverkehr

Zitat aus Entwurf BidBook: „Die Flughäfen München, Salzburg, Innsbruck werden für das Verkehrskonzept genutzt ohne dass sie für die Durchführung der Olympischen und Paralympischen Spiele ausgebaut werden müssen.

All die Verkehrs- und Verbesserungsmaßnahmen werden dem Wirtschaftsstandort Bayern hinsichtlich seiner Attraktivität zugutekommen und auch in der Zukunft sehr gut wettbewerbsfähig halten.“

Die Bewerbungsgesellschaft hat sich gegenüber dem VCD geäußert, dass sie sich nicht für den Bau der 3. Startbahn am Münchner Flughafen ausspricht. Trotzdem sieht der VCD durch die beiden großen Bewerbungsunterstützer FMG und Lufthansa ganz klare Interessensvertreter, die zu gegebener Zeit die Olympischen Spiele für den Flughafenausbau gegenüber der Politik einfordern und voranbringen werden. Diese Entwicklung lehnt der VCD strikt ab. Der VCD lehnt die 3. Startbahn und den Ausbau des Münchner Flughafens ab.

Zitat aus BidBook-Entwurf:

Das Verkehrskonzept baut auf das Prinzip der Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit mit fünf Prioritäten auf. Dadurch wird ein behutsamer Umgang mit Infrastruktur (-erweiterungen) erreicht. Die daraus folgenden Schwerpunktaufgaben im Bereich Verkehr sind:

1. Hauptsächliche Nutzung der bestehenden Infrastruktur
2. Optimierung der bestehenden Infrastruktur
- 3. Bau ohnehin geplanter Projekte (deren zukünftiger Bedarf bereits festgestellt ist)**
4. Ergänzung von Infrastruktur (nach Möglichkeit durch zusätzliche, die zukünftige Nachfrage berücksichtigende, Schienenprojekte)
5. Temporäre Maßnahmen unter Berücksichtigung ökologischer Belange gemäß europäischer Regularien sowie Ausparung ökologisch sensibler Gebiete, z. B. FFH-Gebiete, besonders geschützte Biotop etc.

Die Bewerbung kann und wird jedoch von der Politik auch so verstanden werden, dass der Bau der 3. Startbahn am Münchner Flughafen dringender wird. Hier sagt der VCD ein klares und deutliches NEIN zum Ausbau des Münchner Flughafens – 2 Bahnen reichen.

Bei den oben genannten fünf Prioritäten des Verkehrskonzeptes der Bewerbungsgesellschaft kann Punkt 3 auch so verstanden werden, dass die 3. Startbahn ihre Bestätigung erfährt. Von der Politik ist der Ausbau des Flughafens bereits geplant und dessen Bedarf wurde von FMG und Politik festgestellt.

2. Straßenbau

Weiteren Straßenausbau zugunsten der Olympischen Spiele lehnt der VCD ebenfalls entschieden ab. Der VCD fordert den Verzicht auf neue Fernstraßen- sowie den Verzicht auf Autobahnaus- und Neubau. Der VCD spricht sich deutlich gegen die beschleunigte Umsetzung der Verdoppelung der BAB 8 (neue Fahrspuren plus Standspuren) von München nach Berchtesgaden aus.

Das fehlende Teilstück der A95 sowie die beiden Ortsumfahrungen für Garmisch-Partenkirchen sind bereits in Bedarfsplänen des Bundes berücksichtigt. Diese Straßenplanung lehnt der VCD unabhängig von der Bewerbung ab.

Die Bewerbungsgesellschaft hat sich auf VCD-Nachfrage hin nicht direkt für den Straßenausbau ausgesprochen. Die Bewerbungsgesellschaft schiebt den Straßenbau in die Kategorie Projekte, die ohnehin bei den Bedarfsplänen des Bundes berücksichtigt werden. Für den VCD heißt dies jedoch, dass er hier ganz aufmerksam hinsehen und genau diese „ohnehin geplanten Projekte“ nicht so verstanden sehen will, dass diese beschleunigt umgesetzt werden und gar nicht zur Diskussion stehen.

Der VCD begründet seine Position wie folgt: Ein weiterer Ausbau der Straßeninfrastruktur ist nicht erforderlich, da bereits ein extrem dichtes und gut ausgebautes Straßennetz vorhanden ist und das Ziel angestrebt werden soll, den Autoverkehr auf etwa 20 Prozent des Gesamtverkehrs zu begrenzen. Insbesondere sind der Bau weiterer Fernstraßen sowie die Kapazitätserhöhung bestehender Fernstraßen im Rahmen der Olympiabewerbung zu vermeiden. Die Olympiabewerbung darf nicht zur Begründung des Ausbaus der A8 verwendet werden.

3. Parkplätze

Zitat aus BidBook:

„Ziel des Leitprojektes „Zuschauermobilität: Vorfahrt für den öffentlichen Verkehr“ ist es, dass mehr als 50% der Zuschauer mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach München, Garmisch-Partenkirchen und Schönau reisen werden. Damit wird ein sehr wichtiger Beitrag zu dem zentralen Handlungsfeld „Schutz des Klimas“ des Umwelt- und Nachhaltigkeitskonzeptes München 2018 geleistet. Dass dieses Ziel mit einigen Herausforderungen verbunden ist, zeigt der Vergleich mit den aktuellen Verkehrsberechnungen für die Olympischen Winterspiele 2018 in München (ohne Paralympische Winterspiele). Danach wird ohne spezielle Maßnahmen erwartet, dass 55 % der weltweiten Zuschauer (mit Offiziellen, ohne Workforce) mit dem Pkw und 8 % mit dem Flugzeug anreisen werden. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel liegt damit bei 37%. Um das formulierte Ziel von 50% ÖV zu erreichen, müssen die europäischen Zuschauer – unabhängig ob privat oder offiziell – zu den Olympischen Winterspielen zu einem hohen Anteil ohne Flugzeug anreisen. Dies zielt selbstverständlich auf den hohen Anteil an Zuschauern aus dem benachbarten Ausland wie Österreich, Schweiz usw., weniger auf Besucher aus weiter entfernten europäischen Ländern wie z.B. aus Spanien. Die Sportler und die Gäste aus den anderen Kontinenten werden weiter ausschließlich per Flugzeug anreisen. Damit könnte insgesamt der Anteil der Flugreisenden von 8 auf 4% gesenkt werden. Um einen ÖV-Anteil von 50% zu erreichen, muss aber zudem der Anteil der Pkw-Reisenden von 55% um 9-Prozentpunkte auf 46% gesenkt werden. Der Anteil der Bahn- und Busreisenden würden sich dann jeweils von 17 auf 23% erhöhen, die Reisenden mit dem öffentlichen Nahverkehr (S-, U- und Straßenbahn, Linienbusse) von 3 auf 4%.“

Der Ausbau der Parkplatzkapazität an den Veranstaltungsorten darf maximal von einem Anteil des Autoverkehrs von 20 Prozent ausgehen. Die Wahl der Orte der Parkplätze muss dabei dem Grundsatz „so verträglich wie möglich“ und nicht „so nahe wie möglich am Veranstaltungsort“ folgen. „So verträglich wie möglich“ bedeutet unter anderem, dass möglichst bereits vorhandenen Parkplätze zu nutzen sind und bei den alpinen Veranstaltungsorten die Parkplätze in Richtung

Talausgang gelegen sein sollen und nicht zu einer Zunahme des Autoverkehrs in den Ortschaften führen dürfen. Autofreie Zonen innerhalb der Alpen-Austragungsstätte sind zu planen. Mehr Raum für Fußgänger. Die Verbindung zu den Veranstaltungsorten ist durch Shuttlebusse herzustellen. Die Parkplätze müssen kostenpflichtig zur Verfügung gestellt werden, der Shuttlebus soll in den Parkgebühren enthalten sein.

Die Planung der Bewerbungsgesellschaft geht von einem Zielwert 46% Autoverkehr aus. (VCD-Position ist 20% PKW-Verkehr, 70% ÖPNV). Die Parkplätze werden nicht wie vom VCD gefordert kostenpflichtig sein. Die Bewerbungsgesellschaft bietet die Parkplätze kostenlos an, weil angeblich die Gebührenerhebung nicht zu organisieren ist beiden Massen an PKW.

4. Münchner S-Bahn: Ringschluss kontra 2. S-Bahn-Stammstrecke

VCD fordert statt 2. S-Bahn-Stadttunnel in München den S-Bahn-Ringschluss. Der zweite Tunnel entzerzt nicht den Flaschenhals Stadtmitte, sondern stellt ein weiteres Milliardengrab dar. Die Folgekosten für Betonsanierung und Instandhaltung in 30 bis 50 Jahren sind immens. Die ist weder nachhaltig noch menschenwürdig gegenüber nachfolgenden Generationen. Die geplante Verkehrsführung der Stammstrecke ist verfehlt, es werden keine neuen Umsteigemöglichkeiten geschaffen, Anschlüsse an die U-Bahn erfolgen nicht. Der Südring bietet Ausweichmöglichkeiten bei Störfällen. Er ist kostengünstiger und erschließt neue Bereiche der Stadt. Er bietet Umsteigemöglichkeiten zur U-Bahn, z.B. am Kolombusplatz oder Poccistraße.

Die Bewerbungsgesellschaft favorisiert die 2. Stammstrecke. Dies kann der VCD aus oben genannten Gründen nicht unterstützen.

5. Eisenbahn

Wir haben Ihnen in einen extra Gespräch mit Herrn Matthias Striebich unsere Vorstellung zum Eisenbahnverkehr vergangenes Jahr mündlich und schriftlich erläutert. **Was davon wurde übernommen oder können Sie unterstützen?**

Nachfolgend unsere Punkte:

Der VCD fordert die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke München-Lindau, wie von der Schweizer SBB - auf deutschem Staatsgrund - finanziell unterstützt.

VCD fordert den Neubau der Eisenbahnstichstrecke von Berchtesgaden an die Rodelbahn zum Königssee.

VCD fordert den sofortigen Neubau eines zweiten durchgehenden Gleises am Flaschenhals Tutzing-Murnau-GAP.

- Anbindung aller Veranstaltungsorte an öffentliche Verkehrsmittel (Entfernung zur Haltestelle maximal 500 Meter);
- Bahnverbindung zu allen Austragungsortschaften mit Ausbau der Bahnverbindung zu einem leistungsfähigen System;
- Auslegung der Eisenbahnen und Nahverkehrsbahnen für eine Kapazität, die einen Transport von 80 Prozent des erwarteten Gesamtverkehrsaufkommen ermöglicht (dieser Prozentsatz ist unabhängig von der genauen Zieldefinition notwendig, um Spitzenlastabdeckung zu gewährleisten);
- Auslegung der Bahnstrecken für mindestens vier Züge pro Stunde und Richtung, um ggf. Sonderzüge fahren und Verspätungen abfangen zu können;
- Anbindung der Veranstaltungsorte in München an das leistungsfähige städtische Bahnnetz (Straßenbahnen, Stadtbahnen), möglichst Nutzung bereits vorhandener Infrastruktur (U-Bahnen, S-Bahnen, Straßenbahnen);
- Einrichtung eines örtlichen Nahverkehrssystems in allen Austragungsortschaften;

- Während der Winterolympiade durchgehender Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel 24 Stunden am Tag, 7 Tage in der Woche, mindestens Halb-Stunden-Takt innerhalb und zwischen allen Austragungsortschaften.
- Ausbau der Bahnstrecke München – Garmisch-Partenkirchen (– Innsbruck) zu einer leistungsfähigen Achse für schnellen Regionalverkehr und Regionalbahnen, Realisierung bzw. Reaktivierung von Kreuzungsbahnhöfen, teilweise zweigleisiger Ausbau (kein Rückbau);
- Ausbau der Bahnstrecke Freilassing – Berchtesgaden, Realisierung bzw. Reaktivierung von Kreuzungsbahnhöfen, teilweise zweigleisiger Ausbau, idealerweise als Stadtbahn Salzburg – Freilassing – Berchtesgaden mit der Möglichkeit, dazwischen zusätzlich Züge des schnellen Regionalverkehrs bzw. Sonderzüge zu fahren;
- Ausbau Stadtbahnnetz in München (da schneller und umfangreicher realisierbar als neue U-Bahnstrecken).

6. Mobilitätskonzept

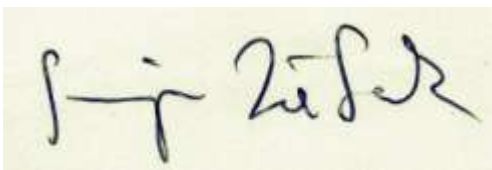
Ein akzeptables Mobilitätskonzept muss ein aus Sicht der Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit hohes Ziel definieren, z.B. Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel an allen Wegen in Verbindung mit der Olympiade mindestens 70 bis 80 Prozent. Eine möglichst geringe Zunahme der Flugverkehrsbewegungen sowie die Vermeidung zusätzlicher Kurzstreckenflüge. Die Kapazitäten für Straßen und Parkplätze sollen auf maximal 20 Prozent des Gesamtverkehrs begrenzt bleiben

Ein weiterer Ausbau der Flugverkehrsinfrastruktur ist unbedingt zu vermeiden, insbesondere darf die Olympiabewerbung nicht zu einem Ausbau der Flughäfen München, Salzburg und weiterer Regionalflughäfen führen. Das Mobilitätskonzept für die Olympiabewerbung darf nicht vom Bau einer dritten Startbahn in München ausgehen bzw. darf nicht als Argument für den Bau der Dritten Startbahn genutzt werden.

Insbesondere darf das Mobilitätskonzept keinesfalls Kurzstreckenflüge wie zwischen München und Salzburg oder München und Innsbruck beinhalten.

Hubschrauberflüge für die Personenbeförderung sind zu vermeiden. Dies gilt auch für so genannte VIP-Flüge. Hubschrauber sollten ausschließlich für Rettungsflüge und eventuell ausgewählte Filmaufnahmen eingesetzt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Sonja Ziesak
stellvertretende Vorsitzende des VCD Bayern