

# **Die Olympische Winterspiele und der Verkehrsbereich**

## **Problemstellungen und Anforderungen an die IOC-Vorgaben**

Von Heike Aghte, ITE Vorstand Deutschland

### **1) Beitrag des Verkehrs zum Klimawandel**

Wie Olympische Winterspiele in 20 Jahren aussehen, ist völlig unklar. Denn alle wissenschaftlichen Prognosen legen nahe, dass der Wintersport bedroht ist, weil durch die Erwärmung der Erde die Schneesicherheit weiträumig verloren geht. Es ist daher im vitalen Interesse des IOC, die weitere Erwärmung der Erde möglichst wirkungsvoll zu verlangsamen und zu stoppen.

Olympische Spiele sind aber nicht nur Leidtragende, sondern auch Verursacher der Klimaerwärmung, weil sie große Mengen CO<sub>2</sub> durch zusätzlichen Flug- und Straßenverkehr erzeugen. Beide Verkehrsarten gehören zu den größten Verursachern von Treibhausgasen weltweit. Es ist zu fragen, wie lange noch und in welchem Rahmen globale Großveranstaltungen überhaupt stattfinden sollten. In jedem Fall müssen die verursachten Emissionen kompensiert werden.

Grundsätzlich wäre eine weitgehende Verringerung des Flugverkehrs nötig. Dieser wird aber von den Olympischen Spielen zusätzlich verstärkt. Außerdem kann der Straßenverkehr nicht länger das dominierende Verkehrsmittel für die Olympischen Spiele sein. Sein Anteil an der Gesamtmobilität der Olympischen Spiele muss auf maximal 20 Prozent reduziert werden.

Instrumente dafür sind zahlreich vorhanden. Noch wird aber das Gegenteil verursacht, nicht zuletzt durch die Anforderungen an die Straßeninfrastruktur in den Bewerberregionen. Mehr Strassen werden gebaut und mehr Strassenverkehr entsteht. Ein verstärkter iKlimawandel wird bewusst vorangetrieben – selbst in der Alpenregion, wo er nachweislich doppelt so schnell vonstatten geht wie woanders.

### **2) Besondere Bedingungen in Berggebieten**

#### **a) Schadstoffausbreitung**

Die Austragungsorte der alpinen Disziplinen liegen direkt in Berggebieten, wo Verkehrslärm und Abgase des Straßenverkehrs besonders intensiv wirken: Luftschadstoffe, die hier ausgestoßen werden, ziehen oft tagelang nicht ab. Sie werden nur durch leichte Talein-Talaus-Winde hin- und herbewegt, denn in steilen und engen Bergtälern ist kaum eine Durchlüftung möglich. Über den Tälern bildet sich oft eine Inversionsschicht, vor allem in den Wintermonaten. Sie bildet einen regelrechten Deckel über dem Tal und verstärkt die Schadstoffkonzentrationen zusätzlich.

Besondere Mechanismen wirken auch bei der Lärmausbreitung. Während in der Ebene der Verkehrslärm durch kleine und große Unregelmäßigkeiten, Gebäude etc. schnell gedämpft wird, kann er sich in U- oder V-Tälern ungehindert ausbreiten und wird entlang der Hänge oft sogar noch verstärkt (Amphitheater-Effekt).

#### **b) Begrenzter Raum**

Die Alpen sind das weltweit am intensivsten erschlossene Gebirge. Schon seit längerem gibt es Nutzungskonflikte in den engen Tälern. Diese vertragen keine zusätzlichen riesigen Eingriffe und Infrastrukturen mehr, und die bebaubare Fläche ist wegen der steilen und

rutschgefährdeten Hänge auch nicht erweiterbar – man müsste also den Bauern ihr Land wegnehmen oder auf unsicherem Terrain (z.B. unter Lawinhängen) bauen.

Weil sich wegen des begrenzten Raumes alles dicht zusammendrängt, sind bereits die Baustellen problematischer als im Flachland, weil sie über Jahre hinweg eine große Zahl von Menschen in unmittelbar angrenzenden Gebieten mit Schmutz und Lärm belasten. Sowohl Garmisch-Partenkirchen/Königsee als auch Annecy weisen diese Problematik auf.

Für die Menschen in den Bergregionen können die erwähnten Belastungen existenzielle Beeinträchtigungen der Lebensqualität, Krankheitsrisiken oder Gefährdungen durch geschwächte Schutzwälder oberhalb ihrer Siedlungen nach sich ziehen.<sup>1</sup> Die erwähnten Zusammenhänge sind auch wissenschaftlich erforscht und gut dokumentiert. Und sie sind Inhalt der Alpenkonvention (s.u.). Es liegt daher in der Verantwortung der Bewerber wie auch des IOC darauf Rücksicht zu nehmen.

Die Kriterien des IOC und seine Reporte lassen aber angemessene Differenzierungen zwischen den Städten und den Berggebieten vermissen (z.B. bei der Meteorologie und der Darstellung der ökologischen Verhältnisse)<sup>2</sup>.

### **3) Überdimensionierte Straßeninfrastrukturen**

Das IOC geht pauschal davon aus, dass Verkehrswege mit den Dimensionen für olympische Winterspiele den Regionen gut tun. Die vorgeschlagenen zusätzlichen Transport-Infrastrukturen werden als wichtiges Kriterium für die Bewerbung angesehen<sup>3</sup> – egal ob die Regionen selbst dadurch Schaden nehmen oder nicht.

#### **a) Beispiel Südbayern – fehlende Verfahren und rechtliche Fragwürdigkeit**

Ohne Kritik nimmt man im IOC-Report zur Kenntnis, dass die deutschen Bewerber 80% der Investitionen im Transportbereich in das Straßennetz investieren wollen.<sup>4</sup> 500 Millionen Euro sind allein für die Verbindung Garmisch-Partenkirchen - München eingeplant. Darin enthalten sind vier Tunnels (zwei in Garmisch-Partenkirchen selber und zwei zwischen der Autobahn und dem Ort Farchant). Drei der vier Tunnels würden ohne die Olympiabewerbung nicht gebaut. Das geht aus dem Bundesverkehrswegeplan (BMVWP), der gesetzlichen Basis für deutsche Straßenbauprojekte<sup>5</sup>, eindeutig hervor. Auch der Verkehrsbericht 2009 der deutschen Bundesregierung belegt das. Sollten diese Projekte nach einem Zuschlag für Bayern dennoch in Angriff genommen werden, wäre dies vermutlich gerichtlich zu überprüfen.

Auf jeden Fall wäre das Loisachtal nach solch einem Ausbau nur noch ein Transitraum. Denn mit der Beseitigung der Engpässe würde diese Strecke rund 100 km kürzer als die bisherige Hauptstrecke (über Kufstein) und attraktiv für den schnellen alpenquerenden Transitverkehr. Eine Zunahme des Straßenverkehrs um bis zu 40 % wäre die mittelfristige Folge. Für die Bevölkerung im Loisachtal würde sich die Lebensqualität dauerhaft massiv verschlechtern. Vermutlich käme beides (Verschlechterung der Umweltbedingungen und neue Transitstrecke) auch einem Bruch der Alpenkonvention gleich (siehe unten).

---

<sup>1</sup> [www.alpnap.org](http://www.alpnap.org); [www.monitraf.org](http://www.monitraf.org); [www.alpconv.org](http://www.alpconv.org)

<sup>2</sup> vgl report Kapitel "environmental conditions and impacts"

<sup>3</sup> IOC, report S.18: "For the evaluation: two sub-criteria, one of them: planned and additional general transport infrastructure"

<sup>4</sup> Report, Seite 18

<sup>5</sup> <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/004/1700444.pdf>

## **b) Die Alpenkonvention („Übereinkommen zum Schutz der Alpen“)<sup>6</sup>**

Die Alpenkonvention ist ein verbindlicher Völkerrechtsvertrag im Sinne der Wiener Vertragsrechtskonvention mit den 8 Alpenanrainerstaaten und der EU als Vertragspartner. Für den Verkehrsbereich definiert die Konvention die Verpflichtung, *„Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpiner und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere, Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung (...) auf die Schiene (...)“* (Artikel 1, Verkehrsprotokoll). Fachprotokolle enthalten verschiedene klare, direkt rechtswirksame Vorgaben. Fraglich ist, ob diese im Rahmen der vorliegenden Bewerbungen eingehalten werden. Konfliktpunkte enthält beispielsweise die Bewerbung aus Bayern:

- Die B2 als neue Transitstrecke (s.o.; > verboten laut Art.11 Verkehrsprotokoll).
- Für die neuen Tunnelprojekte fehlen Alternativprüfungen und UVP (> vorgeschrieben laut Art.8,1 und 11 Verkehrsprotokoll, Art. 10 Raumordnungsprotokoll),
- Es fehlen Vorab-Konsultationen mit Österreich (> vorgeschrieben laut Art.8,2 Verkehrsprotokoll).
- Lediglich 20% des Verkehrs zwischen Garmisch-Partenkirchen und München sollen im Öffentlichen Verkehr stattfinden (Vorrang des ÖV vorgeschrieben laut Art.13 Verkehrsprotokoll).

Sollten bei einem Zuschlag für Bayern die vorgeschlagenen Straßenbaupläne angegangen werden, könnte es notwendig werden, evtl. Vertragsverletzungen überprüfen zu lassen.

## **4) Temporäre Infrastrukturen – kein taugliches Entlastungskonzept**

Temporäre Bauten sind beim IOC gerne gesehen<sup>7</sup>. Dazu gehören auch Tausende von Pkw- und Busparkplätze in der Nähe der Sportstätten, ausgelagerte Park&Ride-Plätze, extra Zufahrten für Versorger etc. Doch gleichgültig ob temporäre oder ständige Infrastrukturen gebaut werden: das Problem der dauerhaften Entwertung der Natur entsteht in den Berggebieten auf jeden Fall. Tausende von Autos, die auf dem landwirtschaftlichen Grund parken, führen dazu, dass der Boden verdichtet wird, die Vegetation sich dort negativ verändert, der Regen nicht mehr versickert und somit die Wiesen oft unter Wasser stehen und für die Landwirtschaft unbrauchbar werden. In begrenzten Talböden gibt es kaum Ausweichmöglichkeiten - den Landwirten wird die Existenzgrundlage teilweise genommen.

Hinzu kommt, dass Bauarbeiten, Baumfällungen, Zuschütten von Wiesen und Mooren etc. auch bei temporären Bauten inbegriffen sind. Nichts davon ist wieder rückgängig zu machen. In Naturlandschaften und für landwirtschaftlichen Nutzflächen können temporäre Bauten daher keine Problemlöser sein. Im Gegenteil, sie sind eher dazu geeignet, Schein-Lösungen zu suggerieren und leichtfertigen Bauplänen Vorschub zu leisten.

Dies gilt nicht nur für die europäischen Alpen, sondern für alle Berggebiete und ländlichen Räume.

## **5) Mobilitätsmanagement**

Angesichts der Menschenmengen, die vor und während den olympischen Spielen transportiert werden müssen - der IOC-Report geht von 100 000 akkreditierten Personen

---

<sup>6</sup> [http://www.alpconv.org/theconvention/index\\_de](http://www.alpconv.org/theconvention/index_de)

<sup>7</sup> 2018 Candidature Acceptance Procedure; Technical Manual on Transport

plus 100 000 Zuschauern an Spitzentagen aus<sup>8</sup> – ist der hohe Anteil von Pkw am Gesamtverkehr inakzeptabel. (Für die bayerischen Austragungsorte wird mit 50 bis 60% Pkw-Anteilen geplant, für die Anreise nach Garmisch-Partenkirchen noch erheblich mehr.)

Für die Zukunft muss das IOC darauf achten, dass konsequent Verkehr eingespart wird. Das gilt auch für die eigene „Olympische Familie“. Jedoch zementieren die derzeitigen IOC-Vorgaben zur Fahrzeugflotte und zum Mobilitätsmanagement die Autofixiertheit.

Beispiele:

- Schon die Wortwahl des Handbuchs Verkehr ist aufschlussreich, wenn sie eingangs die Infrastruktur mit Straßen-Infrastruktur als Normalfall gleichsetzt und davon die „non-road-based transport modes“ unterscheidet<sup>9</sup>. Mit fleet operations ist – selbstverständlich? – nur die Pkw-Flotte gemeint<sup>10</sup>, und so geht es weiter.
- Die Ansprüche der umfangreichen „Olympischen Familie“ (einschließlich ihrer Berater und Sponsoren), die selbst ausschließlich im motorisierten Individualverkehr unterwegs sein will, mit eigenen Fahrzeugen und Chauffeuren, Parkplätzen und eigenen Zugängen, ohne Kilometerbegrenzung und in der Regel rund um die Uhr<sup>11</sup>, wird von vielen Menschen als unmäßig empfunden. Das ist geeignet, übermäßigen Verkehr zu erzeugen, aber nicht dazu, die olympische Idee von Disziplin und sportlichem Ethos zu unterstützen. Und selbst wenn man für das Jahr 2018 annimmt, dass die Fahrzeugflotte deutlich weniger Lärm und Schmutz ausstößt als heutige Fahrzeuge, wäre die Zumutung für die einheimische Bevölkerung bei weitem zu hoch.
- Verlangt werden exklusive „olympische Fahrspuren“ für die „Olympische Familie“, die Athleten, Sponsoren, Berater etc., für mindestens 15 Stunden pro Tag.<sup>12</sup>
- Gleichzeitig setzt man auf strikte Management-Pläne bis hin zu Fahrverboten für die einheimische Bevölkerung<sup>13</sup>.
- Vorgaben für eine bevorzugte Verlagerung auch der eigenen Mobilität auf die weniger stauanfällige Bahn/Tram etc, eine Entzerrung des Programms, um Zeitstress zu verringern, oder zur Verkehrsvermeidung (Kilometerbudgets für die Fahrzeuge der „Olympischen Familie“) fehlen im technischen Handbuch. Wir betrachten dies als einen verfehlten Ansatz, der die Ansichtserklärungen des IOC zum Umweltengagement unterminiert.

## 6) Versorgungskonzepte

Maßnahmen zur konsequenten Förderung der regionalen Wirtschaft gehören zum Standard moderner Verkehrskonzepte. Das IOC-Handbuch für Markenschutz müsste dieses Prinzip selber konsequent verfolgen. Regelungen wie jene zu den so genannten „clean areas“ und zum „Markenschutz der Sponsoren“ sind aber Beispiele dafür, dass regionale Versorger bislang eher behindert oder sogar ausgeschlossen werden.

## Es liegt in der Macht des IOC: Anforderungen im Verkehrsbereich

- Das IOC bekennt sich ausdrücklich zur Alpenkonvention und ihrer Fachprotokolle und agiert in ihrem Sinne. Die begrenzte Umweltkapazität der Berggebiete (begrenzter Raum, instabile Hänge, Empfindlichkeit der Böden gegenüber Bodenverdichtungen, besondere Ausbreitungsbedingungen von Lärm und Luftschadstoffen) wird konsequent berücksichtigt.

---

<sup>8</sup> Report Seite 16

<sup>9</sup> (technical manual on transport, Introduction, S.26, et al

<sup>10</sup> technical manual on transport, Introduction, S.26

<sup>11</sup> Technical Manual on transport, S. 28 / 29

<sup>12</sup> Technical Manual on Transport, Seite 61

<sup>13</sup> "would require very strong transport management measures, including the implementation of general traffic restrictions to cope with Games traffic." Report Seite 47

- Die Auswahl-Kriterien für die Olympischen Winterspiele werden dahingehend überarbeitet, dass kein zusätzlicher Bau oder Ausbau von Straßeninfrastrukturen alleine für die Olympischen Spiele mehr erfolgt.
- Das IOC macht den Zuschlag für die Austragung der Olympischen Spiele davon abhängig, dass vor, während und nach den Olympischen Spielen in den Gastgeberorten die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung und der Lärmschutz-Verordnung eingehalten werden.
- Das IOC macht die Zuschlag für die Austragung der Olympischen Spiele davon abhängig, dass insbesondere für die Berggebiete besondere Anstrengungen zur Reduktion des Straßenverkehrs und zur Verkehrsverlagerung unternommen werden.
- Das IOC bekennt sich zu klimaneutralen Spielen: Es macht den Zuschlag für eine Bewerberregion davon abhängig, eine bereits existierende, mustergültige regionale Klimapolitik nachgewiesen werden kann, mit ehrgeizigen Zielen bei der Reduktion von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>). Kurzfristige, während der Spiele auftretende hohe Immissionen werden durch geeignete Maßnahmen innerhalb der betroffenen Region kompensiert. Die Spiele selbst geben vorbildliche Impulse für langfristige, klimaschonende Mobilitätsangebote.
- Helikopterflüge werden konsequent auf Rettungsflüge, Überwachung durch die Polizei, Flugaufnahmen für die Fernsehübertragungen beschränkt.
- Das IOC schreibt für die Mobilität einen mindestens 70%igen Anteil des ökomobilen Verkehrsmittel an allen Wegen im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen vor. (Ausgenommen sind lediglich Verkehrsströme, die der Rettung zuzuordnen sind.)
- Das IOC und die gesamte „Olympische Familie“ reduzieren die eigene Kfz-Fahrzeugflotte, die für die Spiele zur Verfügung stehen, auf ein Drittel des derzeitigen Fahrzeugbestands.
- Das IOC definiert eine Versorgung auf kurzen Wegen als Ziel. Regionale Produkte müssen uneingeschränkt zugelassen werden, und regionale Produzenten werden am Catering etc. beteiligt.