



Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
80524 München

Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4255-3/1525 I,
17. März 2021

Unser Zeichen
H2-5872-6-16/SANFRI

München
27.04.2021

Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Andreas Krahl, Christian Hierneis, Christian Zwanziger, Ludwig Hartmann, Maximilian Deisenhofer und Hans Urban vom 12.03.2021 betreffend Bewerbung Garmisch-Partenkirchen für die Ski-WM 2027 I

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit den Staatsministerien für Wohnen, Bau und Verkehr, für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie und für Umwelt und Verbraucherschutz wie folgt:

zu 1.1.

Wie haben sich die schneesicheren Tage ohne künstliche Beschneigung in den Jahren 2005 bis 2020 für das Skigebiet Garmisch Partenkirchen (gemeint mit "Skigebiet Garmisch-Partenkirchen sind hier und im weiteren Garmisch Classic und weitere für die WM 2027 vorgesehene Skigebiete) entwickelt?

Der Staatsregierung liegen keine Daten zur Entwicklung der schneesicheren Tage oder Schneedeckentage für das Skigebiet Garmisch-Partenkirchen für den Zeitraum 2005 bis 2020 vor. Auswirkungen des Klimawandels auf einzelne Skigebiete

im bayerischen Alpenraum zeigt eine Studie im Auftrag des Deutschen Alpenvereins (Steiger 2013)¹. Demnach liegt der Anteil der schneesicheren Pistenfläche im Gebiet Garmisch Classic nach der 100-Tage-Regel² und ohne künstliche Beschneidung im Zeitraum 1971 bis 2000 bei 69 % (Steiger, 2013, Tab. 3, S. 37).

zu 1.2.

Welche Prognose stellt die Staatsregierung auf Basis dieser Entwicklung für schneesichere Tage für das Jahr 2027 für das Skigebiet Garmisch-Partenkirchen?

Der Staatsregierung liegen keine Daten zur Entwicklung der schneesicheren Tage für das Skigebiet Garmisch-Partenkirchen für 2027 vor. Auswertungen von Klimaprojektionsdaten des Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz lassen keine spezifischen Aussagen für das Jahr 2027, sondern nur Aussagen für mindestens 30 Jahres-Zeiträume (Betrachtungszeitraum von Klima) und auf einer Fläche von mindestens 1500 km² zu.

Für den Zeitraum von 2021 bis 2050 zeigen die Klimaprojektionsdaten für die Klimaregion „Bayerische Alpen“ (mittlere Höhe 1150 m, vgl. Abb. 1) eine Erwärmung der Wintertemperatur zwischen 0,8 und 1,9 °C 1971 bis 2000 (Mittelwert - 2,0 °C) an. Die Frosttage werden im gleichen Zeitraum um 11 bis 27 Tage 1971 bis 2000 (Mittelwert 154) abnehmen. Ein signifikanter Trend im Winterniederschlag wird von den Klimamodellen in der nahen Zukunft 2021 bis 2050 nicht erwartet.

¹ Steiger, R., 2013: Auswirkungen des Klimawandels auf Skigebiete im bayerischen Alpenraum, Studie im Auftrag des Deutschen Alpenvereins.

² Die Schneesicherheit wird mit zwei Indikatoren analysiert:

1. 100-Tage-Regel: In der wissenschaftlichen Literatur werden 100 Betriebstage als betriebswirtschaftliche Grenze für einen rentablen Betrieb genannt (z.B. Abegg 1996). Wenn das Skigebiet auf der mittleren Höhe 100 Betriebstage in 7 von 10 Wintern erreicht, gilt es als schneesicher.
2. Weihnachtsregel: Da die Weihnachtsferien äußerst wichtig sind und in manchen Skigebieten 20-30 % des Winterumsatzes ausmachen (Steiger 2010), wird der Skibetrieb in dieser Periode gesondert betrachtet. Ein Skigebiet gilt als schneesicher, wenn ein Betrieb auf der mittleren Höhe an allen 14 Ferientagen in 7 von 10 Wintern gewährleistet ist (Scott et al. 2008, Steiger und Abegg 2013).

Klimaregion Alpen

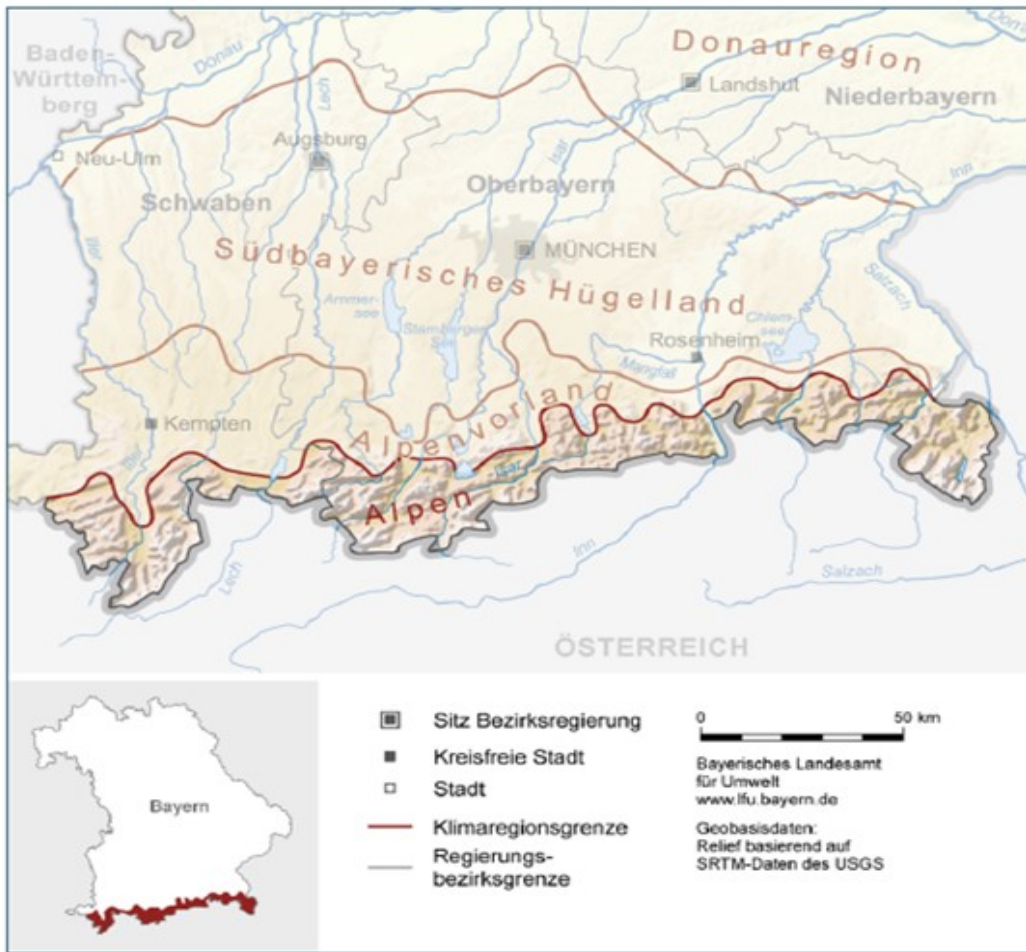


Abbildung 1: Lage der Klimaregion der bayerischen Alpen.

Nach Steiger (2013, Tab. 4, S. 38) liegt der Anteil der schneesicheren Pistenfläche im Gebiet Garmisch Classic nach der 100-Tage-Regel und unter Berücksichtigung der künstlichen Beschneigung bis zu einer Erwärmung um +1 °C gegenüber 1971 bis 2000 bei 100 %. Ab 1,5 °C Erwärmung reduziert sich der Anteil auf 86 %.

Würde man die erwartete Klimaentwicklung und die Ergebnisse der Studie von Steiger (2013) in Beziehung setzen, ist eine zukünftige Abnahme der schneesicheren Pistenfläche im Skigebiet Garmisch-Partenkirchen zu erwarten. Die starke Abhängigkeit der Schneesicherheit von der Höhenlage muss dabei berücksichtigt werden.

zu 1.3.

Wie wurde Schneesicherheit durch technische Hilfsmittel (Schneilanzen, Schneekanonen, Pistenbearbeitung etc.) im Skigebiet Garmisch-Partenkirchen Classic gewährleistet?

Die Schneesicherheit im Skigebiet Garmisch-Partenkirchen Classic wird seit Mitte der 2000er Jahre mit zehn Beschneiungsanlagen und deren technischen Hilfsmitteln (Schneilanzen, Schneekanonen, Pistenbearbeitung, etc.) gewährleistet.

zu 2.1.

Wie viele schneesichere Tage waren im Skigebiet Garmisch-Partenkirchen nur durch technische Hilfsmittel gewährleistet (bitte Investitionsvolumen und konkrete Projekte benennen)?

Der Staatsregierung liegen keine Daten zur Anzahl der schneesicheren Tage durch technische Hilfsmittel im Skigebiet Garmisch-Partenkirchen vor.

Nach Steiger (2013) könnte im Zeitraum von 1971 bis 2000 im Skigebiet Garmisch Classic eine schneesichere Pistenfläche nach der 100-Tage-Regel durch künstliche Beschneigung von 31 % der Pistenfläche erreicht werden.

zu 2.2.

Wie lange kann auf den Skipisten rund um Garmisch-Partenkirchen in Zukunft unter Berücksichtigung des Klimawandels noch sicher Wintersport betrieben werden (bitte für alle in Garmisch-Partenkirchen betreibbare Wintersportarten einzeln auflisten)?

Anhand von Klimaprojektionsdaten lassen sich Aussagen zur klimatischen Entwicklung nur für längere Zeiträume (mindestens 30 Jahre) ableiten. Wie der Fragesteller „sicher“ definiert, ist nicht bekannt.

Steiger (2013, Tab. 3 und 4, S. 37 f.) kommt für die Gesamtpistenfläche zu dem Ergebnis, dass das Skigebiet Garmisch Classic bis zu einer Erwärmung von 1,0°C (gegenüber 1971-2000) künstlich schneesicher ist (100-Tage-Regel und Weihnachtsregel erfüllt). Ab 1,5 °C Erwärmung reduziert sich der Anteil der schneesicheren Pistenfläche auf 86 %.

Würde man die erwartete Klimaentwicklung für die Alpenregion und die Ergebnisse der Studie von Steiger (2013) in Beziehung setzen, deutet einiges darauf hin, dass das Skigebiet Garmisch Classic bei Einhaltung der 2 °C-Obergrenze (RCP 2.6) und unter Berücksichtigung der künstlichen Beschneidung auf 86 bis 100 % der gesamten Pistenfläche schneesicher bliebe. Aussagen zu den Auswirkungen für den sicheren Betrieb einzelner Wintersportarten sind nicht möglich. Dies ist auch stark von der Lage der präparierten Flächen (Exposition, Steilheit) sowie von Art und Umfang der eingesetzten Techniken abhängig.

zu 2.3.

Wie kann in Zeiten des Klimawandels in Garmisch-Partenkirchen im Jahr 2027 für Schneesicherheit gesorgt werden?

Der Staatsregierung liegen dazu keine Informationen vor.

zu 3.1.

Wie kann in Zeiten des Klimawandels in Garmisch-Partenkirchen über 2027 hinaus für Schneesicherheit gesorgt werden?

Der Staatsregierung liegen dazu keine Informationen vor.

zu 3.2.

Wie ist die Verkehrsanbindung nach Garmisch Partenkirchen für eine Ski-WM sichergestellt (bitte getrennt nach Pkw und Öffentlichem Verkehr angeben)?

Die überregionale Straßenanbindung von Garmisch-Partenkirchen ist über das bestehende leistungsfähige Bundesfernstraßennetz sichergestellt. Aus bzw. in Richtung Norden verläuft die Bundesautobahn A 95, die ab dem Autobahnende bei Eschenlohe in die Bundesstraße 2 übergeht. Aus Richtung Österreich stehen die Bundesstraßen 2 (Richtung Innsbruck) und 23 (Richtung Fernpass) zur Verfügung.

Der Bahnhof Garmisch-Partenkirchen ist ein Knotenpunkt im Schienenpersonenverkehr mit guten Verbindungen aus und in Richtung München, Innsbruck, Reutte (Tirol) und Grainau. Im Zusammenhang mit der Neuausschreibung der Verkehrsleistungen im Werdenfels sind ab Dezember 2025 Verbesserungen im

Schienerpersonennahverkehr vorgesehen. Hierzu wird auf die Antwort zur Frage 4.1 verwiesen.

Zusätzlich zum Angebot der Werdenfelsbahn planen die kommunalen Aufgabenträger (Landkreis Garmisch-Partenkirchen und die Landeshauptstadt München) bereits eine Busverbindung, die im Halbstundentakt zwischen München und Murnau verkehren soll. Im Falle der Durchführung einer Ski-WM könnte diese Linie ggf. bis nach Garmisch-Partenkirchen weitergeführt werden, so dass ein Halbstundentakt zwischen München über Murnau nach Garmisch-Partenkirchen gewährleistet wäre.

Darüber hinaus lässt der Landkreis Garmisch-Partenkirchen derzeit gemeinsam mit neun weiteren Landkreisen und kreisfreien Städten einen Beitritt zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) untersuchen. Bei einer möglichen MVV-Erweiterung wäre die An- und Abreise aus dem Raum München beziehungsweise dem gesamten Verbundgebiet mit einem Ticket und einer durchgängigen Fahrgastinformation möglich.

zu 3.3.

Ist der zweigleisige Ausbau der Bahnlinie zwischen München und Garmisch-Partenkirchen für die Ski-WM 2027 vorgesehen?

Gemäß Art. 87 e Grundgesetz ist der Bund für die Finanzierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur verantwortlich.

Nachdem sich die Bahnlinie zwischen München und Garmisch-Partenkirchen im Eigentum der Deutschen Bahn AG befindet, wäre der Bund auch für die Finanzierung des zweigleisigen Ausbaus zuständig. Der Staatsregierung sind keine Aktivitäten für einen solchen Infrastrukturausbau bekannt. Darüber hinaus wäre der Ausbau mit einem hohen Zeitbedarf verbunden, so dass selbst bei einer Finanzierungszusage durch den Bund nicht mit einer Realisierung bis Ende 2026 zu rechnen wäre.

zu 4.1.

Inwieweit spielt die Bewerbung 2027 in der Ausschreibung für die Werdenfelsbahn eine Rolle?

Unabhängig von der Bewerbung für die Ski-WM 2027 plant die Bayerische Eisenbahngesellschaft im Zuge der Neuausschreibung der Verkehrsleistungen im Werdenfels folgende Angebotsverbesserungen auf den von Garmisch-Partenkirchen ausgehenden Strecken:

- Einführung einer stündlichen Direktverbindung über Mittenwald nach Innsbruck (heute nur zweistündlich)
- Einführung eines durchgehenden Stundentaktes vom frühen Morgen bis zum späten Abend über Ehrwald und Reutte (Tirol) nach Pfronten-Steinach (heute kein einheitlicher Takt)
- Erhöhung des Sitzplatzangebotes auf der Strecke nach München

Diese Angebotsverbesserungen sollen ab Dezember 2025 und damit rechtzeitig zu einer möglichen Ski-WM umgesetzt werden.

zu 4.2.

Welche Kosten entstehen für die Verbesserung der Verkehrsanbindung?

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind im Bereich von Garmisch-Partenkirchen einige Projekte zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse enthalten. Diese sollen unabhängig von einer geplanten Ski-WM vorangetrieben und realisiert werden. Im Einzelnen sind dies folgende Projekte:

- B 2 OU Oberau (Projekt in Bau seit 2011; Verkehrsfreigabe vsl. 2022; Gesamtkosten rd. 264 Mio. Euro)
- B 23 OU Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel (Projekt in Bau seit 2017; Verkehrsfreigabe vsl. 2024; Gesamtkosten rd. 250 Mio. Euro)
- B 2 OU Garmisch-Partenkirchen mit Wanktunnel (in Planung; Gesamtkosten rd. 160 Mio. Euro)
- B 2 Ausbau Eschenlohe – Oberau (Baurecht liegt vor; Baubeginn 2021 geplant; Gesamtkosten rd. 167 Mio. Euro)
- B 23 OU Oberau (in Planung; Gesamtkosten rd. 9,1 Mio. Euro)

Verbesserungen der Verkehrsanbindung, die speziell im Zusammenhang mit der geplanten Ski-WM stehen, sind im Bereich der Autobahnen, Bundes- und Staatsstraßen nicht geplant. Insofern entstehen für die Ski-WM im Bundesfern- und Staatsstraßennetz keine zusätzlichen Kosten.

Der Staatsregierung liegen aufgrund fehlender Planungen aktuell keine Erkenntnisse zur Kostenhöhe für mögliche Infrastrukturverbesserungen bei der Schienenanbindung vor.

Wie hoch die Kosten für die in der Antwort zur Frage 4.1 genannten Angebotsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr sein werden, hängt vom Ergebnis des Ausschreibungsverfahrens für die Neuvergabe der Verkehrsleistungen im Werdenfelsnetz ab.

zu 4.3.

Von wem werden diese Kosten getragen (bitte einzeln aufzählen)?

Die Kosten für die unter Punkt 4.2 genannten Bedarfsplanprojekte werden vom Bund als Baulastträger der Bundesfernstraßen getragen. Kosten im Zusammenhang mit der Ski-WM fallen im Bereich der Autobahnen, Bundes- und Staatsstraßen nicht an.

Hinsichtlich der Infrastrukturkosten bei der Schienenanbindung wird auf die Antworten zu den Fragen 3.3 und 4.2 verwiesen. Die Kosten für die in der Antwort zur Frage 4.1 genannten Angebotsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr tragen die Bayerische Eisenbahngesellschaft und der Verkehrsverbund Tirol.

zu 5.1.

Ist im Zuge der möglichen Ausrichtung der Ski-WM 2027 eine Reaktivierung der Bahnhaltestelle Kainzenbad geplant?

Eine regelmäßige Bedienung des DB-Haltepunkts Kainzenbad ist im Rahmen des heutigen Fahrplankonzepts und der bestehenden Infrastruktur nicht möglich.

Der Freistaat lässt im Rahmen des gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Tirol (VVT) beauftragten Gutachten auch untersuchen, ob mit einem neuen Fahrplan-konzept eine regelmäßige Bedienung des Haltepunkts Kainzenbad ermöglicht werden kann bzw. welche zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen gegebenenfalls hierfür notwendig wären. Nachdem jedoch bereits heute der Haltepunkt bei Veranstaltungen am Olympia-Skistadion wie dem Neujahrsskispringen genutzt wird, erscheint auch eine Nutzung während einer möglichen Ski-WM 2027 veranstaltungsbezogen möglich.

zu 5.2.

Mit welchem Parkplatzbedarf rechnet die Staatsregierung?

zu 5.3.

Sind die dafür vorhandenen Parkplatzflächen ausreichend?

zu 6.1.

Kann dem in Frage 5.2. genannten Parkplatzbedarf entsprochen werden, ohne dass auf die derzeit verpachteten Flächen des Kreisklinikums zurückgegriffen werden muss?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 5.2. bis 6.1. gemeinsam beantwortet. Über den Parkplatzbedarf liegen dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr keine Informationen vor.

zu 6.2.

Welche Kosten entstehen für die Bewerbung?

zu 6.3.

Liegen der Staatsregierung bereits Kostenschätzungen bezüglich der Gesamtkosten für die Ski-WM vor?

zu 7.1.

Falls nein, mit welchen Kosten rechnet die Staatsregierung für Bewerbung und Durchführung der Ski-WM 2027 in Garmisch-Partenkirchen?

zu 7.2.

Welcher Anteil dieser geschätzten Kosten soll vom Markt Garmisch-Partenkirchen getragen werden?

zu 7.3.

Welcher Anteil dieser geschätzten Kosten soll vom Freistaat Bayern getragen werden?

zu 8.1.

Welcher Anteil dieser geschätzten Kosten soll von der Bundesrepublik Deutschland getragen werden?

zu 8.2.

Welcher Anteil dieser geschätzten Kosten soll vom DSV oder von der FIS getragen werden?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 6.2. bis 8.2. gemeinsam beantwortet. Über die Bewerbungskosten und die geschätzten Gesamtkosten der Veranstaltung liegen der Staatsregierung keine Informationen vor. Dies gilt gleichermaßen für alle weitere Kostenschätzungen und etwaige anteilige Kostentragungen.

zu 8.3.

Sieht es die Staatsregierung als sinnvoll an, für das bereits jetzt oftmals touristisch überlastete Gebiet in und um Garmisch-Partenkirchen (Overtourism) weitere Werbung durch die Ausrichtung einer Ski-WM zu betreiben?

Für Bayern als Tourismusland und Urlaubsdestination können Spitzensport- und Sportgroßveranstaltungen aufgrund ihrer großen Reichweite in den Medien bedeutende Werbeplattformen und (weltweite) Werbeträger sein. Aus tourismusfachlicher Sicht ist daher auch eine Werbung für die Ski-WM 2027 in Garmisch-Partenkirchen zu begrüßen, denn Spitzenveranstaltungen wie diese schaffen Wertschöpfung und Arbeitsplätze vor Ort und tragen dazu bei, dass Garmisch-Partenkirchen zu den Top-Sportdestinationen gehört.

Klar ist aber auch, dass Vernunft, Respekt und Akzeptanz für die gemeinsame Nutzung von Bayerns Natur unabdingbar sind. An einigen Zielen (auch im Gebiet Garmisch-Partenkirchen) kam es bereits in der Vergangenheit gerade an Feiertagen und Wochenenden mit schönem Wetter zum Teil zu Überlastungen durch den Ausflugs- und Freizeitverkehr aus den Ballungsgebieten. Diese Entwicklung hat im letzten Jahr durch Corona noch zugenommen. Um die Besucherströme zu entzerren und damit auch unnötige Ansteckungsmöglichkeiten zu verhindern, ist es wichtig, Urlaubern und Tagesausflüglern aufzuzeigen, wo noch ausreichend Kapazitäten verfügbar sind und wo es bereits zu Überfüllungen kommt. Daher hat die Staatsregierung in einem ersten Schritt den Ausflugsticker Bayern ins Leben gerufen, der seit dem 17. Juli 2020 online ist und den Destinationen die Möglichkeit bietet, potenzielle Gäste topaktuell über Wartezeiten, Staus, volle Parkplätze, o. ä. zu informieren. Der Ausflugsticker (<https://www.ausflugsticker.bayern/>) ist damit ein wichtiges Tool zur digitalen Besucherlenkung. Am 31. März 2021 wurde eine aktualisierte Version vorgestellt, die u. a. Nutzerfreundlichkeit und Filterfunktionen verbessern wird.

Zudem wurde im Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie eine Arbeitsgruppe Besucherlenkung ins Leben gerufen, um Lösungen für die komplexen Probleme zu finden. Die Auftaktveranstaltung der AG Besucherlenkung fand am 28. Juli 2020 statt. Hier wurden mögliche Themenfelder unter Beteiligung der Bayern Tourismus Marketing GmbH, der regionalen Tourismusverbände sowie einiger besonders betroffener Gemeinden diskutiert. Zu nennen sind insbesondere Verkehr und Parken, Besucherlenkung, Umgang mit der Natur, Sicherheit und Rettungswege. In mehreren Folgeveranstaltungen wurden alle betroffenen Ressorts eingebunden, um ein gemeinsames Agieren der Staatsregierung sicherzustellen. Ziel ist u. a. eine gemeinsam abgestimmte Aufklärung und Sensibilisierung der Urlaubs-/Tagesgäste, die nicht auf Verboten gründet, sondern mit Appellen an die Vernunft der Gäste arbeitet.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Gerhard Eck
Staatssekretär