
IK RoRegio, W.Messing, Ellmosen 44, 83043 Bad Aibling

An den

Hrn. Ministerpräsidenten

Dr. Günther Beckstein

Franz-Josef-Strauß-Ring 1

80539 München

Offener Brief zum Thema

Projekt Mangfalltal-Bahn: Es fehlt der Fortschritt

(Bezug: Durchführung des Kabinettsbeschlusses von Nov 1996)

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

zuerst möchten wir Ihnen zur Wahl zum Ministerpräsidenten des Freistaates Bayern gratulieren.

Wir möchten uns nun kurz vorstellen: Unser Initiativkreis begleitet und fördert schon seit über 10 Jahren den SPNV (Schienen-Personen-Nahverkehr) im Landkreis Rosenheim. Ein Projekt, welches wir mit initiiert haben, war die Neukonzeption für die Mangfalltal-Bahn, wie sie im November 1996 durch die Bayerische Staatsregierung bei der Sondersitzung in Rosenheim beschlossen wurde (vgl. Anlage 2). Wegen dieses Projektes und der Umsetzung des vorgenannten Beschlusses wenden wir uns heute mit diesem Schreiben an Sie.

Die neuen Fahrzeuge sind seit 2002 in Betrieb, und auch die Zugfrequenz hat sich seit damals spürbar verbessert. Leider müssen wir aber feststellen, dass bzgl. der vorgesehenen **weiteren Haltestellen** seit 1996 keine weitere Entwicklung stattgefunden hat (vgl. Anlage 1). Verlässlicher Zeittakt und attraktive Haltestellendichte sind bekanntlich wichtige Erfolgsfaktoren für den Nahverkehr. Es ist schwer verständlich, dass die Umsetzung derartiger vergleichsweise „einfacher“ aber wirkungsvoller Vorhaben hier in der Region mehr als 10 Jahre dauern muss, während beispielsweise in Baden-Württemberg (Beispiel Heilbronn u.a.m.) in derselben Zeit komplett neue Stadtbahnstrecken das Licht der Welt erblicken, die das Fahrgastaufkommen um Faktoren erhöhen (vgl. Anlage 3).

Wir würden gern erfahren inwieweit **Ausbaumaßnahmen** überhaupt noch geplant werden. Die positive Entwicklung der Mangfalltal-Bahn bedarf der weiteren Anstrengung. Auch hierzu sehen wir in der Nachbarschaft, im „Ländle“, gute Beispiele wo gezeigt wird, wie der SPNV belebt werden kann, wenn man ein kundenorientiertes Angebot schafft. Die Zuwachszahlen zB in Heilbronn, das von der Bevölkerungszahl her gut mit dem Ballungsraum Rosenheim vergleichbar ist, sprechen ihre eigene Sprache (vgl. Anlage 3).

Wenn derzeit von der BEG und Bahn schon keine neuen Stadtbahnstrecken geplant werden, so wäre wenigstens ein Zeitplan zu erwarten, wann die übrigen 5 Bahnstrecken, die auf Rosenheim zulaufen, nach modernen SPNV-Konzepten (Fahrzeugtechnik, Taktdichte,

Haltstellendichte, Preiskonzepte....) betrieben werden sollen. Auch hinsichtlich des geplanten Haltepunktes Fachhochschule Rosenheim auf der Strecke Rosenheim-Wasserburg wäre eine aktuelle Information wünschenswert.

Heute ist unsere Wahrnehmung, dass das Betriebskonzept der Bahn im Landkreis Rosenheim eher auf den Verkehr nach München, denn auf Anbindung der Region an das Oberzentrum Rosenheim ausgerichtet ist. Dabei ist Stadt- und Landkreis Rosenheim mit seinen fast 300.000 Einwohnern einer der größten Ballungsräume in Bayern außerhalb der bayerischen Großstädte mit den entsprechenden Verkehrsproblemen. Auch hinsichtlich der Umweltziele und des CO2-Minderungsprogramms der Bundesregierung wäre es wünschenswert mehr Angebote im Bereich des Öffentlichen Nahverkehrs innerhalb dieses Ballungsraumes zu schaffen. Mit der heute vorhandenen Schieneninfrastruktur wäre eine gute Basis dafür gegeben. Sie müsste nur weiterentwickelt werden.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie uns in unseren Bemühungen unterstützen würden, und wir von Ihnen, Herr Dr. Beckstein, oder Ihrem Wirtschaftsministerium, eine Antwort auf die vorgenannten Fragen bekämen. Gern sind wir bereit, uns mit den entsprechenden Fachleuten zu treffen, um gemeinsam an Lösungen zu arbeiten und das Projekt vor Ort tatkräftig zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen



W. Messing
für den Initiativkreis RoRegio

Wir haben uns erlaubt einen Abdruck an folgende Empfänger zu richten:

Fr. Ministerin Emilia Müller, Wirtschaftsministerium
Hr. Klaus-Dieter Josel, Deutsche Bahn AG, Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern
Hr. Fritz Czeschka, Bay.Eisenbahngesellschaft
Dr. Max Gimple, Landrat für den Landkreis Rosenheim
Fr. Gabriele Bauer, Oberbürgermeisterin Stadt Rosenheim
Hr. Josef Neiderhell, 1. Bürgermeister Gemeinde Raubling
Hr. Peter Kloo, 1. Bürgermeister Stadt Kolbermoor
Hr. Felix Schwaller, 1. Bürgermeister Stadt Bad Aibling
Hr. Franz Heinritzi, 1. Bürgermeister Marktgemeinde Bruckmühl,
Hr. Bernh. Schweiger, 1. Bürgermeister Gemeinde Feldkirchen,
Hr. Sepp Ranner MdL u.a. für das Mangfalltal,
Presse:

Bayerischer Rundfunk, Blickpunkt, Echo, Oberbayrisches Volksblatt, Pressewoche, RfR, Rosenheimer Journal, Rosenheimer Nachrichten, Süddeutsche Zeitung

Anlage 1: Status der Mangfalltalbahn verglichen mit dem Anspruch aus 1996

Wenn man den damaligen Regierungsbeschluß zur Mangfalltalbahn mit dem im Jahr 2007 erreichten Stand vergleicht, so führt das zu folgender Bilanz, ernüchternd speziell wegen der Haltestellenplanung:

<i>Im Jahre 1996 beschlossen</i> (Basis war die Machbarkeitsstudie des Landkreises, dort das „Szenario 3“)	<i>Stand im Jahre 2007</i>
Umsetzung des Beschlusses in den nächsten 2-3 Jahren (lt.Staatssekretät Spitzner)	Der Fahrplan wurde seitdem schrittweise verbessert, neue Triebwagen wurden 2002 eingeführt, neue Haltestellen fehlen bis heute (11 Jahre danach)!
<i>Im Detail:</i>	<i>Im Detail:</i>
Taktfahrplan von 5-24 Uhr (stundentakt, in den Hauptverkehrszeiten auf 30 min verdichtet)	Zugverkehr zwischen ca 5 und 23Uhr. Näherungsweise 2-Stundentakt, verdichtet in Hauptzeiten auf bis zu 30 min. Nach wie vor muß der Kunde einen Fahrplan studieren, bevor er sich auf den Weg machen kann.
Einführung von Leichttriebwagen , anstelle der alten, schweren „Silberlinge“, so dass eine Verdichtung der Haltestellen ohne negative Rückwirkung auf die Fahrtzeiten machbar wird. P.S.: die Leichttriebwägen haben übrigens nicht die Bremsprobleme der Reihe ET425	Neue Triebwagen gehen 2002 in Betrieb (ET425). Knapp 6 Jahre nach der Beschlussfassung; jedoch keine Leichttriebwagen, die eine Verdichtung der Haltestellen bei gleicher Fahrzeit erleichtert hätte. P.S.: die für ET425 gerne hervorgehobene Höchstgeschwindigkeit kann bekanntlich nicht ausgefahren werden.
Das Mangfalltal ist dicht besiedelt. Mit „deutlich mehr“ Haltestellen (ca.6-8) soll dieses Fahrgastpotential für den ÖPNV erschlossen werden.	In 1997 wurde seitens der Bahn mit der Planung zusätzlicher Haltestellen begonnen. Die Gemeinde Bruckmühl ging sogar in Vorleistung. Der aktuelle Stand aus Sicht von RoRegio: <u>Aicherpark</u> : lange Zeit hieß es, der Halt ließe sich aus technischen Gründen nicht umsetzen. Dieses Argument ist inzwischen vom Tisch, aber seitens der Bahn geht dennoch nichts voran. Immerhin hat sich die Stadt RO einige Zuwege gesichert. <u>Aibling Kurpark</u> : detaillierte Planung liegt seit 2002 vor, Umsetzung war für 2005 vorgesehen, jetzt heißt es 2008 (wie verbindlich sind diese Aussagen?) <u>Bruckmühl, Hinrichseggen</u> : Gemeinde hat die Planung der Parkplätze auf eigene Rechnung durchgeführt; Bahnseitig geht seit Jahren nichts voran <u>Feldolling</u> : ??? <u>Kolbermoor-West/Ost, Vagen, ...</u> : ???
	Änderungen im Fahrgastaufkommen verglichen mit 1996: ca 40% laut Schreiben von DB Regio Dez04. P.S.: in Heilbronn hat man im gleichen Zeitraum die Anzahl der Fahrgäste mehr als ver 4-facht

Kabinett beschließt neuen Lärmschutz entlang der Bahnstrecke Rosenheim-Kiefersfelden

Halbstundentakt für die Mangfallbahn

Stoiber drängt auf Brennertunnel – Umweltminister will die Verlandung des Chiemsees stoppen

Rosenheim (In) – In den nächsten zwei bis drei Jahren soll das Angebot auf der Mangfallbahn zwischen Rosenheim und München durch neue elektrische Leichttriebwagen und die Einführung eines Halbstundentaktes deutlich verbessert werden. Dies gab Verkehrsstaatssekretär Hans Spitzner gestern nach der Kabinettsitzung in Rosenheim bekannt. Das Kabinett gab außerdem grünes Licht für den Bau neuer Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke Rosenheim-Kiefersfelden. Die Kosten in Höhe von zehn Millionen Mark teilen sich der Freistaat und die Bahn. Ministerpräsident Stoiber bekräftigte die Forderung nach dem Brennerbasistunnel.

OVB, 20.11.1996

Auf der Bahnlinie Rosenheim-Bruckmühl soll der bisherige Stundentakt durch einen Halbstundentakt mit elektrischen Leichttriebwagen ersetzt werden. Außerdem, so kündigte Spitzner an, werden zusätzliche Bahnhöfe geschaffen. Die höhere Geschwindigkeit der Triebwagen sei Voraussetzung dafür, daß künftig mehr Haltestellen bei gleichbleibender Fahrzeit angefahren werden können.

Der Halbstundentakt soll über eine zusätzliche stündliche Zugverbindung zwischen Bruckmühl und Rosenheim während der Hauptverkehrszeiten realisiert werden. Die Finanzierung werde über verfügbare Regionalisierungsmittel und über Mittel nach dem Gemeindeverkehrsausgleichsgesetz sowie dem Finanzausgleichsgesetz erfolgen.

Pressemitteilungen aus dem Ministerrat

...itik/Pressemitteilungen/1996MRat/11-19.html

Pressemitteilungen aus dem Ministerrat

10. Bahnangebot auf der Mangfalltalstrecke wird verbessert

Nach Aussage von Verkehrsstaatssekretär Hans Spitzner strebt die Bayerische Eisenbahngesellschaft eine Verbesserung des Angebots auf der Mangfalltalbahn zwischen Rosenheim und München an. Danach soll der bisherige Stundentakt zwischen Rosenheim und Holzkirchen durch eine zusätzliche stündliche Verbindung zwischen Rosenheim und Bruckmühl zu einem Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit im Einzugsbereich von Rosenheim verdichtet werden. Gleichzeitig sollen künftig elektrische Leichttriebwagen eingesetzt werden. Deren höhere Geschwindigkeit ist nach Aussage von Spitzner die Voraussetzung dafür, daß künftig mehr Haltestellen bei gleichbleibender Fahrzeit auf der Mangfalltalbahn bedient werden können. Die Finanzierung der geplanten Verbesserungen soll nach Aussage von Staatssekretär Spitzner über verfügbare Regionalisierungsmittel und gegebenenfalls über Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Finanzausgleichsgesetz erfolgen.

Heilbronn „Gestaltungsoffensive Innenstadt“ (Stadt/Umland als Ballungsraum vergleichbar mit Rosenheim)



- **Ausgangslage:**
 - ⇒ Bevölkerung im Umland wächst, Kernstadt stagniert
 - ⇒ Gewerbe und Dienstleistung siedelt sich „außen“ an
 - **Maßnahme:**
 - ⇒ regionales Stadtbahnnetz für umsteigefreie Verbindung zwischen Region und Innenstadt
 - **1.Schritt** (erledigt in 2001)
 - ⇒ Stadtbahnbetrieb auf der Bahnlinie Eppingen-Heilbronn
 - ⇒ Stichstrecke von 1.2 km in die Innenstadt (Bhf-<->City)
 - **2.Schritt** (erledigt in 2005)
 - ⇒ Durchbindung der Innenstadtbahnstrecke nach Osten (Eröffnung Dez05)
 - ⇒ Stadtbahnbetrieb auf der Linie nach Öhringen (66% Fahrgastzuwachs)
 - **3.Schritt** (in 2007): Baubeginn einer neuen Nord-Süd-Achse
- Mehr Infos unter: http://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbahn_Heilbronn oder <http://www.stadtbahn-heilbronn.de>.

Fahrgastaufkommen Heilbronn-Eppingen (Stadtbahnbetrieb auf ehem.DB-Strecke, Zahlen 2005)

