

## 10 Jahre Initiative für die Rosenheimer Regionalbahn



### **RoRegio: „Stadtbahn heute nötiger als je zuvor“**

Immer stärker verstopfte Straßen und steigende Spritpreise sind heute die Hauptsorgen der Menschen in Rosenheim und seinem Umland. Diese Region hat verglichen mit anderen ein nur mäßiges Angebot an Alternativen zum Auto. Ziel muss es sein zu einem ausgewogenen Nebeneinander von Auto und öffentlichem Verkehr zu kommen. Das RoRegio Konzept sieht vor, die vorhandenen Bahnstrecken im Raum Rosenheim intensiver für den Nahverkehr zu nutzen, unter anderem durch zusätzliche Haltestellen, besseren Takt und moderne, attraktive Fahrzeuge.

Die Initiativgruppe RoRegio wird am Samstag, 18. September an der Salinstraße im Rahmen des Aktionstages "Mobilität in der Stadt auch ohne Auto" ihr Konzept ausführlich vorstellen.

Manche Konzepte brauchen Zeit, um in den Köpfen der Menschen, und vor allem der Entscheidungsträger, zu reifen und konkrete Form anzunehmen.

Vor 10 Jahren, im Jahre 1994, legte der Initiativkreis die Machbarkeitsstudie zum Konzept Rosenheimer Regionalbahn vor. Es wurde ganz konkret angeregt, wie man im Ballungsraum Stadt- und Landkreis Rosenheim dem ständig steigenden Verkehrsaufkommen auf den Strassen, durch ein Alternativangebot im öffentlichen Personennahverkehr begegnen könnte.



Die Idee ist ganz einfach:

- Man nutze einfach die existierenden Schienenwege, die den Landkreis wie ein Spinnennetz durchziehen, und so den Landkreis mit der Stadt Rosenheim verbinden
- Deutlich mehr Haltestellen längs dieser Strecken sorgen dafür, dass die Menschen nicht aufwändig bis zum nächsten Bahnhof anreisen müssen, sondern quasi vor der Haustür zusteigen können
- Das dichte Haltestellennetz wird von modernen Stadtbahnfahrzeugen bedient, die zügig beschleunigen und bremsen können, und die in einem einfach merkbaren Zeittakt abfahren.
- Die Buslinien im Landkreis fungieren als Zubringer.
- Moderne Stadtbahntechnik macht es abschnittsweise möglich, die konventionellen Bahnstrecken einfach zu verlassen, und auf separat verlegten Schienenwegen wichtige Knotenpunkte anzufahren. Diese Technik soll genutzt werden, um die Stadtbahnen nicht einfach nur zum Rosenheimer Bahnhof, sondern durch die Innenstadt zu führen, direkt zu Geschäften, Ärzten, Dienstleistern und Behörden.

Die Vorteile liegen auf der Hand – „Bequem am Stau vorbei!“ :

- Der Nutzer geht entspannt zum Einkaufen, kommt bequem zur Behörde oder zum Arzt
- Der Pendler nutzt die Zeit ins Büro zum Lesen, statt diese mit Lenken oder im Stau zu verplempern
- Abend- und Freizeitveranstaltungen können besucht werden, ohne dass man sicher über das leidige Thema „wer fährt“ abstimmen muss.
- Die von der Abwanderung der Geschäfte bedrohten Innenstädte werden durch diese Infrastruktur gestärkt und belebt
- Dem Rosenheimer bieten sich bequeme Ausflugsmöglichkeiten zu den attraktiven Ziele in der Region.
- Kurorte profitieren, weil weniger Autoverkehr die Erholungsqualität sichert
- Alle Autofahrer profitieren von einer fühlbaren Entlastung der Straßen und Parkplätze.

Einige „Bausteine“ dieses Konzeptes wurden in den zurückliegenden Jahren auch schon aufgegriffen:

- Der Landkreis lässt 1995 für die Mangfalltal-Bahn Rosenheim – Holzkirchen einen modernisierten Betrieb mit weiteren Haltestellen und striktem Zeittakt untersuchen, und fordert die Umsetzung für diese Strecke bei der Staatsregierung ein, was diese 1996 beschloss.
- Im Jahre 2000 wurde das Betriebskonzept für die Mangfalltal-Bahn auf einen Stundentakt umgestellt, verdichtet zum Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit.
- Das Jahr 2002 läutet mit den modernen Zuggarnituren auf der Mangfallstrecke ein deutlich sichtbares „neues Zeitalter“ ein.
- Zusätzliche Haltestellen auf der Strecke (Feldolling, Hinrichseggen, Aibling Kurpark) sind bei der DB heute, im Jahre 2004, immer noch „in Planung“, lassen also noch auf sich warten.
- Im Jahre 2002 wurde zur Herbstfestzeit die Bahnstrecke Rosenheim – Rohrdorf für den Personenverkehr wieder „entdeckt“: dort pendelten in der Festzeit moderne Zuggarnituren und brachten die Besucher aus dem Südosten von Rosenheim sicher zum Rosenheimer Bahnhof und wieder nach Hause. Auch in 2004 fuhren diese Sonderzüge wieder, diesmal mit den Fahrzeugen der bay.Oberlandbahn (BOB).

Weitere Schritte zur Umsetzung des RoRegio-Konzeptes sind zur Zeit anscheinend noch nicht politisch mehrheitsfähig, oder scheitern noch an anderen Hürden:

- Für einen weiteren wichtige Haltepunkte auf der Mangfalltal-Bahn, die Haltestelle Aicherpark, gibt es leider noch keine Planung. Hier gibt die DB technische Gründe vor.
- Auch andere Strecken im Landkreis könnte man analog zur Mangfalltal-Bahn so betreiben, dass ein attraktiveres Angebot herauskommt: dazu bieten sich die Inntalstrecke mindestens bis Brannenburg, die Rohrdorfer Strecke und die Strecke nach Bad Endorf bzw Bernau an. Attraktiver Takt, Haltepunkte dicht an den Siedlungsschwerpunkten, und komfortable Fahrzeuge wären da die Schlüsselemente.
- In der Stadt Rosenheim gibt es viel zu wenig Fortschritt: während Bruckmühl demnächst 4 Haltestellen hat, begnügt sich Rosenheim wie noch vor hundert Jahren mit einem einzigen Bahnhof. Weitere Haltestellen im Stadtgebiet an existierenden Strecken lägen eigentlich auf der Hand: Aicherpark, Westerdorf/St.Peter, Fachhochschule, .....
- Zu einem noch größeren Schritt hat man sich in Rosenheim bislang auch gedanklich nicht durchringen können, nämlich dem, die eingefahrenen Gleise zu verlassen, und die existierenden Bahnstrecken durch eine Innenstadtstrecke zu ergänzen, so wie es Städte wie Heilbronn, Saarbrücken oder auch Kleinstädte wie Bretten, Hochstetten im Raum Karlsruhe vormachen.

Ausblick: In der Zeit leerer öffentlicher Kassen ist die „Innovationsfreude“ der politischen Entscheidungsträger natürlicherweise gedämpft. Deswegen erwartet RoRegio hier auch keinen kurzfristigen Stimmungswandel. Andererseits ist nach wie vor ein gewisser finanzieller Spielraum vorhanden, wie die aktuellen Diskussionen um Panorama Schwaig, Westumgehung etc zeigen. Es ist also „nur“ eine Frage der Prioritäten, nach denen die Mittel für Zukunftsaufgaben zugewiesen werden. Deswegen hält RoRegio es nach wie vor für realistisch, sich dem Idealkonzept auch schrittweise zu nähern, vorausgesetzt, man verliert die Zielstruktur für ein Nebeneinander von Auto und öffentlichem Verkehr nicht aus den Augen.

- Kurzfristig ist es deswegen auf Landkreisebene notwendig, die Übertragung des Mangfalltalkonzeptes auf andere Bahnlinien der Region voran zu treiben,
- die Stadt Rosenheim muss sich intensiv um weitere Haltestellen im Stadtgebiet bemühen, sowie dafür sorgen, dass mit der Neuplanung im Bahnhofsbereich ein späteres Ausfädeln in Richtung Innenstadt nicht verbaut wird;
- eine Stadtbahn-Stichstrecke vom Bahnhof in Richtung Lokschuppen wäre der nächste konsequente Schritt, z.B. als Stadtentwicklungsmaßnahme im Rahmen der Landesgartenschau.

Am Ende kann es dann heißen: „Das Auto hat man, mit der Stadtbahn fährt man“ (Motto von Dr.Ludwig, Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Karlsruhe). Um dort irgendwann einmal hinzukommen müssen erste Schritte jetzt eingeleitet werden.