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

An

Frau Oberbürgermeisterin Bauer
Herrn Landrat Berthaler

83022 Rosenheim

ÖPNV Konzept für den Verkehr im Umland von Rosenheim

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Bauer,
sehr geehrter Herr Landrat Berthaler,

ich wende mich an Sie als verantwortliche Vertreter der Stadt und des Landkreises Rosenheim mit der Bitte, sich für eine deutliche Stärkung des ÖPNV in unserer Region einzusetzen. Der aktuell im Entstehen befindliche Nahverkehrsplan von Stadt und Landkreis kann dazu ein Rahmen sein. Dieser muss aber mit Inhalt gefüllt werden.

Ich möchte Sie gerne bitten, Ihr Augenmerk auch auf die Schiene, also den SPNV, zu richten. Zwar können Stadt und Landkreis diesen nicht direkt planen, aber Sie können über Ihre Kontakte zur Bay. Verkehrsministerin Frau Aigner sicher darauf dringen, dass bzgl. SPNV für den Landkreis und die Stadt Rosenheim auf der Bay. Landesebene Verbesserungen geplant werden.

Ihnen ist vermutlich der Artikel im Bayernteil der SZ vom letzten Wochenende nicht entgangen, in dem sich Ihre Kollegen im Großraum Regensburg für eine deutliche Stärkung des SPNV einsetzen (den Artikel finden Sie in Anlage 1).

Zwar ist der Großraum Rosenheim nicht ganz so groß, aber die Grundvoraussetzungen sind auch hier ideal: es gibt sechs Bahnlinien, die auf Rosenheim sternförmig zulaufen, nur sind diese bislang überwiegend für den Verkehr nach München oder für Güter- und Fernverkehr genutzt. Nichts liegt näher als der Gedanke, diese Infrastruktur intensiver für die Organisation des ÖPNV im Großraum Rosenheim effektiver zu nutzen. Wichtig sind hierzu zusätzliche Haltestellen (zB Stephanskirchen, Rimsting Bhf oder auch zB Happening, Egarten u.a.m.), und auch dazu passende Betriebskonzepte, leistungsfähige Fahrzeuge u.a.m. Probahn hat dazu schon im Januar ein detailliertes Papier an das Büro plan:mobil zugeliefert (vgl. Anlage 2).

Der Busverkehr muss dazu natürlich passend organisiert werden, um den Landkreis in der Fläche zu erschliessen. Hierauf wird auch die BEG Wert legen, wenn sie den SPNV fördern soll. Die Busse müssen überwiegend Zubringerfunktion für den SPNV erbringen, oder zB tangentielle Netzverbindungen bedienen. Jedenfalls nicht parallel dieselben Verbindungen fahren wie der SPNV.

Es mangelt also nicht an Anregungen, aber ich habe manchmal Zweifel, ob der politische Wille gegeben ist, hier substantiell etwas zu verbessern. Lange lag die Priorität auf Straßenbau; eine Wende im Denken und Tun ist jetzt notwendig, um Alternativen zum Auto für die Bürger zu schaffen.

Noch ein Hinweis: derzeit wird ja bei uns die Zulaufstrecke zum Brennerbasistunnel heftig diskutiert. Eine Infrastruktur, die den Landkreis belastet, von dem die Bürger im Landkreis aber wenig haben. Da ist es doch ganz valide beim Freistaat oder Bund für ein Entgegenkommen beim SPNV zu werben, als Kompensation für die Belastung, die der Landkreis mit der Zulaufstrecke erdulden muss. Im Tiroler Inntal hat die Region eine leistungsfähige und gut angenommene S-Bahn-Verbindung bekommen.

Ich bin sehr gespannt auf Ihre Antwort zu diesen Anregungen einerseits, aber auch auf den 1.Entwurf des Nahverkehrsplanes von Stadt und Landkreis Rosenheim.

Mit freundlichen Grüßen

gez. W.Messing

Kopie des Schreibens geht an:

- Felix Schwaller, Sprecher CSU Fraktion
- Peter Kloo, Sprecher SPD Fraktion
- Christian Stadler, Bündnis90/Grüne, Verkehrspolitischer Sprecher
- Sepp Hofer, Freie Wähler, Kreisvorstand
- Josef Fortner, ÖDP im Kreistag
- Thomas Sarsky, SUR
- Hans Zagler, ÖPNV Beauftrager im Landratsamt
- Helmut Cybulska, Stadtplanungsamt Rosenheim
- Frau Witzel, plan:mobil

Landräte wollen "S-Bahn-ähnlichen" Takt für Ostbayern

- Die wachsende Zahl der Pendler bringt den Straßenverkehr im Großraum Regensburg regelmäßig zum Erliegen.
- Dagegen wollen fünf Landräte aus Ostbayern nun etwas unternehmen. Sie setzen auf schnellere und effizientere Bahnverbindungen.
- Ein echtes S-Bahn-Netz wäre allerdings teuer und dieses neu zu bauen, würde lange dauern.

Von Andreas Glas, Regensburg

Wer mal in Nepal war, der weiß, dass es dort Abenteuerlust braucht, um sich in öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewegen. Vor "großen Verzögerungen wegen unzureichender Infrastruktur" warnt das Auswärtige Amt. Trotzdem war es passend, dass die fünf Landräte neulich in einem Nepal-Tempel vor die Presse traten, um einen S-Bahn-Takt für den Ballungsraum [Regensburg](#) zu fordern. Die Tempelanlage war Attraktion auf der Expo 2000 in Hannover, heute steht sie in Wiesent im Kreis Regensburg. Die Gemeinde Wiesent wiederum kennt man aus den Verkehrsnachrichten, denn rund um die A 3-Abfahrt Wörth-Wiesent ist sehr oft Stau. Die Tempelruhe ist der maximale Kontrast zum Autobahnstress - und genau das wollen die Landräte aus Regensburg, Schwandorf, Kelheim, Cham und Neumarkt in der Oberpfalz ja erreichen: den Verkehr im Großraum Regensburg zur Ruhe bringen, schneller und effizienter machen.

"Wir merken, dass die Straße eng wird. Deswegen brauchen wir einen noch besser getakteten Schienenverkehr", sagt Chams Landrat Franz Löffler (CSU). Er und seine Kollegen sprechen bewusst nicht von einer S-Bahn, sondern vom "S-Bahn-ähnlichen Betrieb". Ihnen schwebt vor, die bestehenden Bahngleise zu nutzen, um ihre Landkreise besser an Regensburg anzubinden. Sie fordern "mindestens einen durchgängigen 30-Minuten-Takt auf den fünf Schienenstrecken" nach Regensburg - von 6 bis 21 Uhr. Ein echtes S-Bahn-Netz wäre teuer und dieses neu zu bauen, würde lange dauern. Da der [Verkehr](#) in und um Regensburg rasant zunimmt, "brauchen wir Antworten, die in realistischer Zeit umsetzbar" und bezahlbar sind, sagt Löffler.

Erst vergangene Woche hatte der Regensburger Stadtrat für den Neubau einer Straßenbahn im Stadtgebiet gestimmt. Fast 250 Millionen Euro soll das kosten, man rechnet mit bis zu 80 Prozent Zuschüssen von Bund und Land. Es ist das wohl ehrgeizigste Projekt seit Jahrzehnten in Regensburg. Und es ist bitter nötig: Die Stadt wächst und wächst. Mehr Leute, mehr Autos, mehr Staus. Das hat auch mit den vielen Berufspendlern zu tun, die täglich aus den Umlandkreisen nach Regensburg pendeln. Deswegen, sagt Regensburgs Landrätin Tanja Schweiger (Freie Wähler), dürfe der Freistaat bei der Verkehrsförderung "nicht nur auf die Metropolen schauen, sondern auch auf Regionen wie Regensburg". Sie findet: Wenn der Freistaat sich mit einer Milliardensumme am Bau der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke beteilige, "müssen auch mal ein paar Millionen in die Region Regensburg gehen".

Das Forderungspapier ist nur drei Seiten lang, doch den Landräten scheint es ernst zu sein. Auch Regensburgs Bürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer (SPD) hat das Papier unterschrieben. Heutzutage müsse der Anspruch sein, dass für Pendler "Entfernungen von 100 Kilometern zu bewältigen sind", sagt Chams Landrat Löffler. Neben denen, die nach Regensburg hineinfahren, gehe es auch um jene, deren Arbeitsweg aus dem Raum Regensburg hinaus ins Umland führt. Insgesamt leben mehr als 700 000 Menschen in Regensburg und den fünf Umlandkreisen.

Den Aufwand für das Bahnprojekt halten die Landräte für überschaubar. Auf einigen Strecken gibt es schon jetzt einen 30-Minuten-Takt - nur eben nicht überall und durchgehend von 6 bis 21 Uhr. Sicher wären mehr Züge nötig, sagt Chams Landrat Löffler. Zudem müssten an einigen Streckenabschnitten wohl längere Ausweichstellen gebaut werden. Natürlich könne man "nicht heute etwas fordern und morgen wird gebaut", sagt Löffler. Dennoch halten es die Landräte für realistisch, dass 2024 die ersten Züge im S-Bahn-Takt fahren. Er glaube, "dass das relativ schnell umsetzbar wäre", sagt etwa Schwandorfs Landrat Thomas Ebeling (CSU).



Auch die Schwandorfer Pendler brauchen oft Geduld, wenn sie in der Früh über die A 93 nach Regensburg fahren. Der Pfaffensteiner Tunnel "ist unser Nadelöhr", sagt Landrat Ebeling. Und auf der A 3 in Richtung Straubing und Passau herrschte schon Dauerstau, bevor nun der sechsspurige Ausbau zwischen dem Kreuz Regensburg und Rosenhof begonnen hat. Mit Blick auf den geplanten S-Bahn-Takt sagt Ebeling: "Jeden, den wir dazu bewegen können, dass er umsteigt, der entlastet die Straßen und trägt zur Verbesserung der gesamten Verkehrssituation in und um Regensburg bei."

Nun liegt es am Freistaat und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), über die Idee der fünf Landräte zu entscheiden. Eine Stellungnahme gibt es noch nicht, aber Verkehrsministerin Ilse Aigner (CSU) "ist da sehr offen", glaubt Kelheims Landrat Martin Neumeyer (CSU). Wie viel das Projekt kosten würde, wisse noch keiner, sagt Neumeyer, "das dauert noch ein bisschen." Und dann ist da ja noch die Idee, die geplante Regensburger Straßenbahn irgendwann aufs Umland auszudehnen. Dass Züge aus den umliegenden Landkreisen einfach auf Straßenbahnschienen im Stadtgebiet weiterfahren, "das wäre natürlich die Idealvorstellung", sagt Schwandorfs Landrat Ebeling.

Link zum Dokument/Quelle:

<http://www.sueddeutsche.de/bayern/stau-durch-pendler-landraete-wollen-s-bahn-ae hnlichen-takt-fuer-ostbayern-1.4041868>

Stellungnahme von PRO BAHN zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Rosenheim

Die Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim des Fahrgastverbandes PRO BAHN befasst sich seit Jahren mit der Verkehrssituation in Stadt und Landkreis, immer mit der Vorstellung, dass das ÖV-Angebot in der Region durch bessere Strukturierung und günstigere Tarife für die Nutzer attraktiver werden soll.

Die Nutzerzahlen bei der Bahn steigen aufgrund des seit 2002 mehrfach verbesserten Fahrplanangebotes fortlaufend an. Der Busverkehr stagniert (vom Schülerverkehr abgesehen) seit Jahrzehnten. Ein System bei Linienführung und Bedienung ist nicht erkennbar. Die Bus-Konzessionen fallen nach Ablauf wieder an die bisherigen Konzessionsnehmer zurück. Ursachen für diese Defizite sind das geringe Engagement des Landkreises und das völlige Desinteresse der Stadt bei diesem Thema, und daraus resultierend die geringen Steuerungsmöglichkeiten der RoVG.

PRO BAHN hat seit mehr als 20 Jahren immer wieder in Gesprächen mit dem Landkreis und mit maßgeblichen Politikern die Gründung eines Rosenheimer Verkehrsverbundes vorgeschlagen. Die optimale Lösung, die tarifliche Einbindung in den Münchner MVV, wurde stet als nicht finanzierbar hingestellt. Unser Vorschlag, mit einer niederen Stufe eines Rosenheimer Verkehrsverbundes zu beginnen, in dem wenigstens die Bahn- und Busfahrten vom Landkreis in die Stadt Rosenheim verbilligt werden sollten, wurde mit Hinweis auf die Finanzlage des Landkreises regelmäßig abgelehnt.

- PRO BAHN möchte, dass unter Einbindung aller bestehenden Bahn- und Buslinien ein Rosenheimer Verkehrsverbund verwirklicht wird, in dem Fahrten innerhalb des Landkreises durch einen fühlbaren Rabatt subventioniert werden sollen. Nur so kann unserer Meinung nach die ÖV-Nutzung deutlich gesteigert und der ÖV mehr populär gemacht werden. Bei Bewährung sollen die Fahrpreise weiter bis auf das Preisniveau des Münchner MVV abgesenkt werden. Die damit verbundene Belastung für den Landkreis und die Stadt halten wir für zumutbar.
Für die Zukunft erhoffen wir auch die Einbindung in einen Oberbayern-Verkehrsverbund.
- Auf der Mangfalltal-Bahn Rosenheim – Holzkirchen sollte der von der BEG vor Betriebsaufnahme des Meridian ins Auge gefasste durchgehende Halbstundentakt realisiert werden.
- Wir wollen auch eine Optimierung und Verdichtung des Buslinien-Netzes. Dies beinhaltet eine Busbedienung auf allen Linien an allen Tagen der Woche mit einer Fahrplandichte, die auch in Wohnorten ohne Bahnanschluss ein Leben ohne Kfz-Besitz möglich macht. Bei schwächerem Verkehrsaufkommen könnte diese Bedienung auch durch Anrufsammel-Taxis o.ä. erfolgen. Die Busse sollen, wo sinnvoll, mit entsprechender Anpassung der Fahrpläne auch als Zubringer zu den Bahnhofpunkten fungieren. Für die Stadt Rosenheim soll auch untersucht werden, ob und mit welchen Maßnahmen die Behinderung des Busverkehrs während der Hauptverkehrszeiten minimiert werden kann.
- Mittelfristig sollte die Bahnstrecke Wasserburg Bahnhof – Wasserburg Stadt wieder in Betrieb genommen werden, zumal der MVV bereits die Elektrifizierung der Strecke Ebersberg – Wasserburg für einen S-Bahnverkehr ins Auge gefasst hat.
- Auf weite Sicht können wir uns vorstellen, dass die bestehenden sechs Bahnstrecken systematisch für den Nahverkehr um Rosenheim genutzt werden. Maßnahmen dazu wären u.a.
 - Reaktivierung der Strecke Rosenheim – Thansau – Rohrdorf
 - Neue Haltepunkte an Siedlungsschwerpunkten (z.B. Stephanskirchen, Rimsting, Happing, Egarten, ...) und anderen ÖPNV-relevanten Einrichtungen (Firmen, Schulen).
Aktuell gibt es Bestrebungen in der Gemeinde Stephanskirchen zur Errichtung eines Haltpunktes an der Strecke Rosenheim - Salzburg, die von PRO Bahn mit unterstützt werden.

Die zu erwartende Verkehrsverlagerung auf die Ausbaustrecke 48 über Mühldorf sowie die Infrastrukturausbauten für den Brennerzulauf lassen erwarten, dass dann auch auf den Hauptstrecken ausreichend Trassen dafür zur Verfügung stehen. Aus eigener Kraft kann der Landkreis eine solche SPNV-Ausweitung nicht erreichen. Er sollte daher alle politischen Möglichkeiten nutzen, um die verantwortlichen staatlichen Stellen für ein solches Vorhaben zu gewinnen.

- Auf mittlere Sicht vorstellbar ist die Wiederaufnahme des regelmäßigen Zugverkehrs auf der gegenwärtig als Museumsbahn betriebenen Bahnstrecke Endorf – Obing. Da diese Strecke zum Teil auch im Landkreis Traunstein liegt, kann dies nur in Kooperation mit dem Nachbarlandkreis erreicht werden.

Kurzfristig sollten folgende Verbesserungen erreicht werden:

- Alternative Nutzung von Bahn und Bus mit einem Fahrschein
- Gegenseitige Anerkennung der Fahrscheine in allen Busunternehmen
- Mitsprache und Mitfinanzierung der Stadt beim Stadtbusbetrieb durch die Firma Kroiss
- Anpassung der Fahrpläne der Regionalbusse an die Zugabfahrtszeiten in Rosenheim, damit auch für Bürger von Gemeinden, die (derzeit) keinen Bahnschluss besitzen, die Benutzung der Bahn ohne Kfz möglich ist.

PRO BAHN möchte insgesamt erreichen, dass die Region Rosenheim beim Nahverkehr zu den zufriedenstellend versorgten Regionen in Deutschland aufschließt.

17.01.2018

gez. Günther Polz

gez. Wolfgang Günther