

Kabinett beschließt neuen Lärmschutz entlang der Bahnstrecke Rosenheim-Kiefersfelden

Halbstundentakt für die Mangfallbahn

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

OVB
20.11.96

Rosenheim (jn) – 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.

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.

Auf der Bahnstrecke Rosenheim-Kiefersfelden sollen in einem bundesweit einmaligen Pilotprojekt neue entwickelte Lärmschutztechniken erprobt werden. Laut Ministerpräsident Stoiber werde man im Früh-

jahr 1997 mit dem Bau verschiedener neuartiger Lärmschutzwände und schalldämmender Gleisbeläge beginnen. Dadurch sei eine „erhebliche Lärmreduzierung“ entlang der Innaltalstrecke zu erwarten, so Stoiber. Die Kosten für das Pilotprojekt, rund zehn Millionen Mark, teilen sich der Freistaat und die Deutsche Bahn je zur Hälfte.

Auf der Kabinettsitzung unterstrich Stoiber erneut die Notwendigkeit des Brennerbasistunnels. „Wir brauchen die zweite Alpen-Transversale, wenn wir im südbayerischen Raum nicht wirtschaftlich ins Hintertreffen geraten wollen.“ Die Kosten von 8,6 Milliarden allein für den Tunnel ohne Zulaufstrecken seien allerdings zu hoch. Hier müsse ebenso nochmals nachgerechnet werden, wie bei den vorliegenden Zahlen für die rasant fortschreitende Verkehrsentwicklung. Während das Güteraufkommen über den Brenner 1970 noch bei 6,7 Millionen Tonnen pro Jahr lag, betrage es heute über 30 Millionen Tonnen. Staatssekretär Spitzner er-



In Vertretung für den frisch operierten OB Dr. Michael Stöcker begrüßte Bürgermeister Wolfgang Noé (links) Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber gestern vormittag in Rosenheim. Rechts daneben der Landtagsabgeordnete Adolf Dingreiter, dahinter Dritter Bürgermeister Max Tiefenthaler.

klärt, die Staatsregierung dränge auf eine neue Verkehrsprognose.

Neue Ausstellung auf Herrenchiemsee

Auf Beschluß des Ministerrates wird 1998 in Schloß Herrenchiemsee zur 50jährigen Wiederkehr des Verfassungskonvents eine Dauerausstellung zur neueren Verfassungsgeschichte eröffnet werden. Als weiterer Anziehungspunkt für den Besuch des Schlosses sollen außerdem zwei von König Ludwig bewohnte Räume restauriert und der

Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Auch der Bibliothekssaal soll geöffnet werden, um die aus dem Inseidom geretteten Kunstgegenstände dort auszustellen. Für die baulichen Maßnahmen werden unter anderem Privatisierungserlöse in Höhe von drei Millionen Mark verwendet.

Umweltminister Thomas Goppel berichtete dem Kabinett über Maßnahmen gegen die fortschreitende Verlandung des Chiemsees, die durch den hohen Schwebstoff- und Geschiebeeintrag der Tiroler Ache verursacht wird. Rund 170 000 Kubikmeter Feststoffe werden pro Jahr im Chiemsee abgelagert.

„Wenn wir nicht sofort handeln, ist die Hirschauer Bucht in 20 bis 30 Jahren zu“, so Goppel. Eine vom Minister eingesetzte Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Tiroler Seite erarbeitet derzeit ein Maßnahmenpaket.

Ministerpräsident Stoiber äußerte sich auch zum Straßenbau. Siehe Bericht auf Seite 1.

Anzeige

FENSTER
Greifenstein, 83064 Bambling
0 80 35/25 37

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.

Vor Kabinettsitzung zum Thema Mangfallbahn:

Landkreis
OV 3
21.10.96

Landrat hofft auf baldigen Ausbau

Verbesserungen im Schienennahverkehr vorgeschlagen

Rosenheim/Landkreis (re) — Auf einen baldigen Ausbau der Mangfalltalbahn zwischen Rosenheim und Holzkirchen hofft Landrat Dr. Max Gimple, der die Sitzung der Staatsregierung in Rosenheim, Mitte November, als „großartige Idee“ bezeichnet. Das Kabinett unter Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber hatte sich bereiterklärt, dabei ganz gezielt einige Probleme aus dem Raum Rosenheim zu behandeln.

Von den Siedlungsachsen, die sich im Nahverkehrsraum Rosenheim entlang der Bahntrassen erstrecken, weist das Mangfalltal mit etwa 60 000 Einwohnern (ohne die Stadt Rosenheim) die größte Bevölkerungskonzentration auf. Der Landkreis ist daher seit Jahre bemüht, durch Attraktivitätssteigerungen der bestehenden Bahnverbindung dieses Fahrgastpotential für den ÖPNV zu erschließen.

Bereits im Januar 1991 verabschiedete der Kreisrat einen Appell an den Freistaat Bayern zur Unterstützung des Vorhabens „City-Bahn Mangfalltal“. Kernpunkt dieses Vorhabens war eine getaktete Bedienung bis zum S-Bahnring um München und dann eine Durchfahrt ohne Halt bis zu den Verknüpfungspunkten der innerstädtischen Verkehrsmittel. Das damals zuständige Innenministerium hat hierzu 1992 bei der Deutschen Eisenbahn-Consult in Frankfurt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Diese Studie wurde den betroffenen Kommunen bis heute allerdings nicht zugänglich ge-

macht.

1993 brachte die Geschäftsführung der Tegernsee-Bahn das sogenannte „Oberland-Bahnkonzept“ in die Diskussion. Die vier Regionalbahnen mit den Ausgangspunkten Tegernsee, Bayrischzell, Lenggries und Rosenheim sollten ihren begrenzten Trassenanteil auf der gemeinsamen Strecke Holzkirchen-München auch gemeinsam nutzen, also ab, beziehungsweise bis Holzkirchen jeweils gekoppelt fahren. Dadurch wäre ebenfalls ein Stundentakt möglich. Die mit Unterstützung des Freistaats Bayern erarbeitete Projektstudie wurde als Vorstufe zur Regionalisierung des Schienennahverkehrs bis hin zur Erstellung eines Leistungsverzeichnisses und einer verbindlichen Ausschreibung an verschiedene Anbieter konkretisiert. Der Rosenheimer Kreistag sprach sich für die Unterstützung dieses Vorhabens aus. Bei der im Sommer dieses Jahres von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft durchgeführten verbindlichen Ausschreibung war allerdings die Mangfalltal-

dann nicht in der ersten Realisierungsstufe enthalten.

Der Landkreis wurde daraufhin erneut selbst aktiv. Er gab bei der „Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung“ eine Studie über mögliche künftige Betriebsabwicklungen auf der Mangfalltalstrecke in Auftrag. Das mittlerweile vorliegende Gutachten beschreibt verschiedene Szenarien, die übereinstimmend als Grundtenor die Erfüllung dreier Kriterien als unabdingbar für eine entscheidende Verbesserung nennen:

- getakteter Fahrplan mit verstärktem Stundentakt in der Hauptverkehrszeit als Mindestanforderung,
- bessere fußläufige Erschließung durch Einrichtung von sechs bis acht weiteren Haltepunkten,
- neues Wagenmaterial (Leichtbauweise mit besserer Beschleunigung, Niederflurwagen).

Die Angelegenheit wurde in den vergangenen Monaten zwischen der von Landkreis und Stadt Rosenheim gemeinsam getragenen Nahverkehrsgesellschaft (ROVG) und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mehrfach intensiv erörtert. Auch die „beg“ war in den bisherigen Gesprächen der Ansicht, daß sich auf der Mangfalltalstrecke bei einem entsprechenden Angebot ein großes Fahrgastpotential erschließen läßt.