



## Resümee der Diskussionsveranstaltung „Neustart Nahverkehr Berchtesgaden – Lösungsansätze“ am 8.7.2015 in Berchtesgaden

**Beginn:** 19:10 Uhr

**Ort:** Gasthaus Neuhaus

**Teilnehmer:** Hans Metzenleitner, Moderation

Bgm Rasp Franz	Berchtesgaden
Bgm Rasp Hannes	Schönau am Königssee
Bgm Weber Thomas	Bischofswiesen
Bgm Gschoßmann Herbert	Ramsau
Bgm Halmich Franz	Marktschellenberg
Bgm Mittner Bartl	Berchtesgaden
Wick Johann	Verkehrsmanager des LK
DI Brandl Peter	BLB
Gfrerer Johannes	SVV
Lackner Michael	SVV
Datz Andreas	RVO
Wendl Michael	Tourismusregion Berchtesgaden-Königssee
Hettegger Thomas	Hotel Edelweiss
Behringer Michael	Verkehrsforum
Frank Isabella	Verkehrsforum
Heigermoser Ludwig	Verkehrsforum
Stanggassinger Karl	Verkehrsforum
Hofmann Herbert	Verkehrsforum
Weitere Teilnehmer	

### **Begrüßung (Isabella Frank)**

Die stellv. Vorsitzende begrüßt die Teilnehmer im Namen des Verkehrsforums.

Namentlich begrüßt sie:

- Verkehrsmanager des Landkreis Johann Wick
- Bürgermeister Berchtesgaden Franz Rasp
- Bürgermeister Bischofswiesen Thomas Weber



Im weiteren Verlauf erläutert der Vorsitzende die wesentlichen Ergebnisse und Konsequenzen der Machbarkeitsstudie auch im Hinblick auf unsere Region:

- Die Machbarkeitsstudie zur RSB Regional Stadt Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich wurde über 3 Jahre durchgeführt und im Februar 2015 fertiggestellt und veröffentlicht.

Für unsere Region ist Salzburg das nächste Oberzentrum mit Schul-, Freizeit- und Kulturangeboten mit verstärktem Bedarf an Verbindungen im Öffentlichen Nahverkehr.

**Aus diesem Grund ist auch die mögliche Einbindung der bayerischen Zulaufstrecken in den für die Stadt Salzburg vorgesehenen Innentunnel über die sogenannte Salzachspange essentiell und rechtzeitig einzuplanen.**

- Zu den Ergebnissen und Empfehlungen für unsere Region ist festzuhalten:
  - **Verlängerung der Berchtesgadener Land Bahn bis Berchtesgaden Ost.**  
Die Verlängerung unter Nutzung des bestehenden Tunnels um 800 m mit einem geschätzten Investitionsvolumen von 3,6 Mio. € mit 2 möglichen Haltepunkten würde kaum zusätzliche Betriebskosten verursachen, da für den Umlauf keine zusätzlichen Zuggarnituren benötigt werden.
  - **Errichtung weiterer Haltepunkte**  
Auf bayerischer Seite werden als neue Haltepunkte u.a. Freilassing Nord und Surheim sowie Feldkirchen und Reichenhall Nord genannt.
  - **Neubau der Strecke Salzburg Berchtesgaden über Marktschellenberg**  
Dieser Neubaustrecke wird aus Wirtschaftlichkeitsgründen zunächst keine Chance eingeräumt.
  - **Wiederaufbau der Königsseebahn**  
Ein Wiederaufbau der Königsseebahn auf der alten Variante ist nicht mehr durchgängig möglich. Daher müsste eine alternative Streckenführung angedacht werden.

**Der Vorsitzende betont dann die Notwendigkeit und Bedeutung der Busverkehre, die erst eine Erschließung der Fläche ermöglichen. Allerdings sollte dann die Anbindung an den Schienenverkehr optimal ausgelegt sein, die mit Wartezeiten im Bereich bis zu 45 Minuten in Berchtesgaden verbessert werden sollte.**

Er übergibt das Wort an Hans Metzenleitner, den Moderator der nachfolgenden Diskussion.

## **Zusammenfassung der wesentlichen Podiums- und Teilnehmerbeiträge (Moderation Hans Metzenleitner)**

### **Einführung durch den Moderator:**

Herr Metzenleitner ruft bei der Suche nach innovativen Lösungen das vor 25 Jahren erstellte „Naumann-Gutachten“ in Erinnerung, das eine Vielzahl der heute diskutierten Punkte zum öffentlichen Verkehr in der Region bereits angesprochen hat und entsprechende Lösungsvorschläge macht. Manches sei inzwischen umgesetzt worden oder ist in der Planung (HP Winkl, Marktbuslinie, BLB). Trotzdem sind eine Reihe von Wünschen offen, für deren Umsetzung aber mit langen Zeiträumen bis zur Realisierung zu rechnen ist.

Dabei sollte insbesondere, wenn wirtschaftlich umsetzbare Lösungen nicht in Sicht sind, die Suche nach alternativen Möglichkeiten nicht aufgegeben werden.

Er bittet dann um Beiträge der Vertreter von Verkehrsunternehmen und der Bürgermeister (Podium) zu den angesprochenen Themen.

### **Bessere Vernetzung von Bus und Bahn:**

- Ein wesentlicher Gesichtspunkt ist die Mobilität in der Region, die über die richtige Wahl der Verkehrsmittel erreicht werden kann.

Die Hauptachse auf der Schiene mit der BLB hat sich bewährt. Der Freistaat Bayern hat mit den entsprechenden Bestellungen von Verkehrsleistungen viel investiert.

Die Vernetzung mit weiteren Verkehrsmitteln gelingt nicht immer ganz perfekt, da z. B. im Knoten Freilassing Anschlüsse in verschiedenen Richtungen (Verknüpfung mit S-Bahn Salzburg, Durchbindungen, SOB) berücksichtigt werden müssen und die eingleisige Strecke nach Berchtesgaden mit festgelegten Kreuzungen keine hohe Flexibilität gestattet. Wichtig sind die Anschlüsse nach München und Salzburg.

- Aus Sicht des Landkreises ist seit dem Fahrplanwechsel von großem Vorteil, dass sowohl An- als auch Abfahrtszeiten auf eine Zeit (Minute x) zusammengelegt wurden. Dies bietet gute Voraussetzungen für eine vernünftige Vernetzung. Der Bus 841 ist bereits gut in den Schienenfahrplan integriert. Die S3 fährt im Stundentakt nach Berchtesgaden und bedient den Fernverkehr, während die S4 den Nahverkehr bedient. Dem RVO ist zu verdanken, dass nun auch Fahrgästen aus Richtung Mühlendorf durch den Einsatz einer zusätzlichen Busverbindung ab Reichenhall eine Abendverbindung nach Berchtesgaden zur Verfügung steht.

Für eine bessere Anbindung der Busverkehre im Talkessel könnte der RVO-Taktknoten in Berchtesgaden um 15 min auf die Minute 30 verschoben werden. Es ist klar, dass die Fahrzeiten für die verschiedenen Buslinien unterschiedlich sind und Zeitprobleme auftreten können. Allerdings erscheint eine Verschiebung der Taktzeiten bei einigen Buslinien möglich.

- Aus Sicht des RVO ist die Zusammenarbeit von BLB und RVO sehr gut geworden, was nicht zuletzt an der Herausgabe des gemeinsamen BGL-Tagesticket Bus und Bahn erkennbar ist. Die Anschlusssituation für Gäste mit 86 Busverbindungen bei der Anreise und 48 Busverbindungen bei der Abreise ist nicht gerade schlecht.

Für die Abwicklung der Busverkehre ist u.U. die Fahrzeit für den Kurs (z.B. Bus 846 mit 50 min) so lang, dass ein weiterer Bus eingesetzt werden müsste. Insgesamt wären 6 bis 8 zusätzliche Busse erforderlich. Außerdem erfolgen 87% der Umsteigevorgänge von Bus zu Bus. Bei einem Aufwand von 220 bis 230 T€ pro Bus kann das ein Unternehmen nicht mehr eigenwirtschaftlich schaffen. Dazu wäre eine entsprechende Unterstützung in Form von Bestellungen notwendig.

Bezüglich einer geringeren Zahl von Busfahrten im Winterfahrplan wird auf die im Sommer deutlich höheren Nutzerzahlen (75% Sommertouristen) verwiesen.

- Aus dem Publikum wird angemerkt, dass die Durchbindung von Berchtesgaden nach Salzburg nicht gegeben ist, die Anschlüsse zum Fernverkehr mit Wartezeiten bis zu 45 min und die Verbindungssituation nach Landshut schlechter geworden sind. Positiv ist anzumerken, dass der Talkessel in den Sommermonaten im Nahverkehr gut bedient wird und der Königssee im ½ h-Takt zu erreichen ist. Schwierig wird es dann allerdings in den Tagesrandzeiten.

Da in der Machbarkeitsstudie die Verbindung Salzburg - Berchtesgaden über Marktschellenberg als unwirtschaftlich eingestuft wurde, sollte wenigstens für die Verbindung Berchtesgaden – Freilassing ein ½ h-Takt und die Durchbindung nach Salzburg angestrebt werden.

Hierzu wird ergänzt, dass für einen ½ h-Takt entsprechende Bestellungen durch die BEG erforderlich und steigende Fahrgastzahlen notwendig seien.

Ein weiterer Beitrag weist auf die Situation bei Veranstaltungen (Rodelbahn) hin, zu denen ein Ticket für BLB und RVO einschließlich Eintritt zur Veranstaltung erhältlich ist, die aber z.B. aus Laufen durch schlechte Übergangszeiten praktisch nicht rechtzeitig erreichbar sind.

### **Wiederaufbau Königsseebahn**

Der Bürgermeister von Schönau nimmt zu einem Wiederaufbau der Königsseebahn Stellung:

- Grundsätzlich besteht Interesse, die Bahn zwischen Berchtesgaden und Königssee wieder aufzubauen. An Planungen zum Wiederaufbau der Bahn zwischen Salzburg und Königssee wird sich die Gemeinde allerdings nicht beteiligen. Dieses Projekt ist „beerdigt“, da nach der Machbarkeitsstudie ein wirtschaftlicher Betrieb nicht absehbar ist.
- Die Nutzung der alten Trasse („Nostalgiebahn“) macht keinen Sinn.
- Eine neue Streckenführung sollte sich möglichst an der Besiedelung orientieren und als Stadtbahn ausgeführt werden. Damit könnte eine optimale Lösung entstehen.

### **Verlängerung Berchtesgaden Ost**

Der Bürgermeister von Berchtesgaden nimmt Stellung zur Verlängerung Berchtesgaden Ost:

- In der Machbarkeitsstudie wird diese Verlängerung zwar empfohlen, der Neubau dieser Strecke müsste aber zu 100% mit Steuermitteln und der Betrieb zu 2/3 ebenfalls mit Steuermitteln finanziert werden, die knapp sind und verantwortlich eingesetzt werden müssen.
- Es ist auch kein Träger für eine Verlängerung in Sicht, deren Kosten entgegen dem Ansatz in der Machbarkeitsstudie von 3,6 Mio. € mit 5 bis 6 Mio. € geschätzt werden, da die Brücke über den Mühlbach erneuert werden müsste.
- Die Gemeinde unterstützt eine zukünftige Planung durch die Freihaltung der Trasse. Dies wird dadurch erreicht, dass dem Markt gehörende Grundstücke im Bereich der Trasse nicht veräußert und keine Planungen (Abstandsflächenregelung) zugelassen werden, die eine Realisierung in der Zukunft verhindern könnten.
- Probleme ergeben sich allerdings durch die dicht am Streckenverlauf liegende Schule und die Kinderkrippe.
- Die Wiederinbetriebnahme würde zudem ein komplettes Planfeststellungsverfahren erfordern, da kein Bestandsschutz gegeben ist. Dieses Verfahren, in dem auch mit Einsprüchen der Anlieger zu rechnen ist, kann sich über 5 bis 10 Jahre hinziehen.
- Insgesamt ist ein „sehr gedämpfter Optimismus“ für ein solches Vorhaben angebracht.

### **Verbesserungen auf der Bestandsstrecke Freilassing – Berchtesgaden und in der Fläche**

Der Bürgermeister von Bischofswiesen erläutert Maßnahmen der Gemeinde für eine Verbesserung im Schienenverkehr und Überlegung für zukünftige Erweiterungen:

- Die Verhandlungen mit der DB über Infrastrukturverbesserungen sind komplex und schwierig, da in der Regel die Erhöhung von Taktzeiten mit der Schließung von ungesicherten Bahnübergängen (Langsamfahrstellen) verknüpft werden. Dennoch ist die Gemeinde auf gutem Weg, mit der DB Lösungen zu vereinbaren.
- Wichtig ist ein Gesamtkonzept, das die Attraktivität des Öffentlichen Nahverkehrs steigert, mit einer Taktung von 30 min und einer ausreichenden Zahl von Haltepunkten.

Auch die Möglichkeit zur Einrichtung von Bedarfshaltestellen (Bei der SLB in Österreich installiert) sollte geprüft werden.

- Einer Erhöhung der Taktung stehen nicht nur Langsamfahrstellen sondern auch eine uralte Richtlinie zur maximalen Fahrgeschwindigkeit (50 km/h) aus dem Jahre 1913 im Wege, die auf damaliges Lok- und Zugmaterial zugeschnitten ist. Die Eigenschaften der heute eingesetzten modernen Triebwagen mit hoher Beschleunigung und hoher Bremsleistung müssten berücksichtigt und eine höhere Maximalgeschwindigkeit zugelassen werden.

Im Verlauf der Diskussion stellt der Vorsitzende des Verkehrsforums fest, dass selbst bei der seit Beginn als Nebenbahn eingestuft Strecke eine Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h möglich wäre. Die DB Netz AG hat auch unter dem Aspekt neuer Fahrzeuge mit deutlich verbesserten Beschleunigungs- und Bremswerten an dieser Vorschrift nichts geändert. Selbst die Steilstreckenvorschrift wäre unter diesem Aspekt zu überprüfen. Dazu ist aber ein Gutachten des FLIRT-Herstellers Stadler zu den relevanten technischen Parametern der Fahrzeuge erforderlich.

Bei einer Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit auf 70 km/h in Verbindung mit der Beseitigung von Langsamfahrstellen sollte ein höherer Takt auf der Strecke problemlos realisierbar sein.

- Im Bereich der Gemeinde Bischofswiesen werden definitiv 3 ungesicherte Übergänge geschlossen; die Planungen dafür sind bereits unterschrieben. Die Erstellung des bereits genehmigten HP Bischofswiesen-Winkl sollte nicht mit der Beseitigung der Langsamfahrstellen verknüpft werden!
- Für die Anbindung in der Fläche (z.B. Aschauer Weiher, Loipl, Hochschwarzeck) sind neue Konzepte wie z.B Rufbussysteme (Vario-Bus) zu überlegen, die in Zusammenarbeit von Kommunen und Freistaat (Fördermittel) umgesetzt werden könnten.

Auch die Beförderung von Berufspendlern im Rahmen des ÖPNV sollte eine Zielvorgabe sein.

- Die Kommunen müssen dabei auch in Vorleistung treten, um die Attraktivität des Nahverkehrs zu steigern und damit mehr Fahrgäste zu gewinnen. Für derartige Vorhaben ist ein „langer Atem“ notwendig, um in Pilotphasen von 3 Jahren (möglicherweise auch von 5 Jahren) die Gewohnheiten der Nutzer verändern zu können.

**Ziele sind eine Taktung von 30 min bei S3 und S4 sowie Überlegungen zur Entwicklung eines Rufbussystems.**

### **Machbarkeitsstudie EuRegioBahnen Salzburg-Bayern-Oberösterreich**

Informationen des Projektleiters der Machbarkeitsstudie beim SVV und Diskussionsbeiträge:

- Ziel des Projekts war neben der Entlastung der Innenstadt von Salzburg vom Individualverkehr auch die umliegenden Regionen in Österreich und Bayern in eine Gesamtuntersuchung einzubinden.

- Wesentliche Ergebnisse der Studie sind:
  - Querung der Innenstadt unabhängig vom Individualverkehr. Eine unterirdische Lösung über einen Innentunnel wird vorgeschlagen.
  - Regionalstrecken sollen eingebunden werden. Als erster Schritt zur Umsetzung wird eine Verbindung vom Salzburger Lokalbahnstation über die Innenstadt nach Anif – Niederalpin – Hallein in Kombination mit der SLB empfohlen.
  - Ein nächster Schritt könnte die Einbindung der Regionalstrecke von Ostermiething über Salzburg Anif und weiter bis Grödig sein.
  - Verbesserungen auf Bestandsstrecken werden diskutiert. Dazu gehören die Realisierung eines 1h-Takts auf der Strecke Mühldorf – Freilassing, die Errichtung weiterer Haltepunkte auch auf bayerischer Seite bis hin zur Verlängerung der S-Bahn nach Traunstein.
  - Die Region (auch der Landkreis Berchtesgadener Land und der Landkreis Traunstein) steht zu diesem Ergebnis.

In Verlauf der weiteren Diskussion wird die Einbindung von Bahnsystemen aus dem bayerischen Raum angesprochen:

- Bei der RSB als europäischem Projekt könnten Probleme bei der Kofinanzierung mit europäischen Mitteln auftreten, wenn die Verbindung Salzburg – Königssee nicht realisiert werden kann. Eine vernünftige Einbindung bayerischer Zulaufstrecken zur Salzburger Innenstadt wäre notwendig und sinnvoll.
- Der Vorsitzende des Verkehrsforum spricht in diesem Zusammenhang die notwendigen Planungen zur Einfädung der bayerischen Strecken in den Innentunnel über die „Salzachspange“ an.  
Für die Zukunft sind dabei auch unterschiedliche Bahnstromsysteme und Fahrzeuge zu berücksichtigen.
- **Dazu wird klargestellt, dass der Schwerpunkt der Umsetzung zunächst bei der Querung der Salzburger Innenstadt liegt, die zusammen mit der Verbindung nach Anif in der Studie priorisiert ist. Dennoch ist die Trassensicherung für die empfohlenen Neubaustrecken und Erweiterungen des Netzes in der Region auf lange Sicht eine wesentliche Aufgabe der politischen Entscheidungsträger.**

### **Anbindung des Markts in Berchtesgaden an Bahnhof und Busbahnhof**

Der Bürgermeister erläutert den derzeitigen Stand sowie weitere Planungen:

- Das frühere Konzept für einen verkehrsberuhigten Markt und die Verbindung vom Bahnhof zum Markt über einen Schrägaufzug wird nicht mehr verfolgt.  
Der Autoverkehr kann nicht komplett aus dem Markt ferngehalten werden. Dafür gibt es aber eine Tiefgarage mit einer hohen Zahl von Parkplätzen sowie eine ganze Reihe weiterer Parkplätze im Umfeld des Marktes.
- In Planung ist ein behindertenfreundlicher Zugang vom Bahnhof zum Markt mit einer Steigung von maximal 6 bis 8 %. Die Streckenlänge beträgt 900 m.  
Ein Schrägaufzug würde diese Strecke deutlich auf 700 m reduzieren. Dafür müssten aber Wartezeiten für die Beförderung in Kauf genommen werden.  
Allerdings werden - auch wenn das Konzept nicht weiterverfolgt wird - die für den Schrägaufzug benötigten Flächen weiterhin freigehalten.
- Für die Beförderung von Fahrgästen steht auch der Marktbus zur Verfügung. Eine Taktverdichtung für diese Buslinie erscheint z.Zt. nicht sinnvoll.

Im weiteren Verlauf wird insbesondere das Verkehrsangebot in Tagesrandzeiten sowie in der Fläche diskutiert:

- Der ÖPNV wird durch einem Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln getragen. Dabei sind die optimalen Verkehrsmittel auszuwählen und vernünftige Übergänge zu organisieren. Selbst der Bus kann die Gäste nicht bis zu jedem Gastgeber bringen; dafür gibt es gut ausgebaute Taxisysteme.
- Das Nachtschwärmer-System mit Gutscheinen ist nicht angenommen worden, da sich das Ausgehverhalten von Jugendlichen total verändert hat.  
Die Beförderung dieser Zielgruppe ist auch nicht Aufgabe der öffentlichen Hand.

**Gegen Ende des Abends gibt es noch eine Reihe von Aussagen, die hier einfach aufgelistet werden:**

- Der ÖPNV ist kein Individualverkehrsmittel. Anpassungen der Fahrgäste an die Fahrpläne sind teilweise notwendig.  
Eine optimale Vernetzung von Schiene und Bus ist auch für Berufspendler sehr attraktiv
- Es wird festgestellt, dass Bürger aus Ballungszentren, die unsere Region besuchen z.T. kein Auto mehr haben und dann auf die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Kombination mit Taxis angewiesen sind.
- Deutlicher Wunsch ist, die Voraussetzungen und Möglichkeiten für ein Rufbussystem im südlichen Landkreis zu prüfen. Damit könnten auch die Defizite bei den Angeboten in Tagesrandzeiten ausgeglichen werden.
- Auch die Infrastruktur bei Bahnhaltepunkten, Bahnhöfen und deren Umfeld kann und sollte verbessert werden.
- Die Busverkehre sollten nicht „schlecht geredet“ werden. Busse können in der CO<sub>2</sub>-Bilanz bessere Werte als die Bahn erreichen.

Ein Dank geht an den RVO, der in guter Kooperation mit den Gemeinden ein umfassendes Angebot im Talkessel realisiert.

Dennoch könnte eine Durchrechnung der Kosten für eine Verschiebung des Taktknotens in Berchtesgaden Grundlage für weitere Diskussionen und Finanzierungsmodelle sein, die eine bessere Vernetzung ermöglichen. Ähnliches gelte auch für konkretere Zahlen zur Verlängerung Berchtesgaden Ost.

### **Resümee des Moderators Hans Metzenleitner**

Die Themen des Abends wurden aus unterschiedlicher Sicht betrachtet und bewertet. Dabei haben sicher alle Teilnehmer neue Erfahrungen machen können. Insgesamt sind die Vorzeichen für weitere Verbesserungen im Nahverkehr positiv, wobei nicht zuletzt die beste Zusammenarbeit aller 5 Bürgermeister im Talkessel hilfreich ist. Auf der Seite der Anbieter von Verkehrsleistungen sind keine Gegensätze zu erkennen sondern das Bemühen, gemeinsam flexible Angebote im Nahverkehr zu erarbeiten.

Bad Reichenhall, 2.8.2015

Protokollführer

gez. Herbert Hofmann

Vorsitzender

gez. Michael Behringer