

Nationalparkbahn zum Königssee

(DB-Streckennummer 5743)

Heutige Ausgangssituation



Vom 29. Mai 1909 bis zum 25. September 1966 verband die 4,3 km lange elektrisch betriebene Königsseebahn den Markt Berchtesgaden – seit 1888 per Bahn erschlossen – mit den damals schon gerne besuchten touristischen Highlights im heutigen Alpen-Nationalpark. Schon vor dem 1. Weltkrieg fuhr man entlang der Königsseer Ache im 20-Minuten-Takt, um den Ansturm der Besucher zu bewältigen.

Nach der Aufgabe der Eisenbahnstrecke wurde am Ende der ehemaligen Bahntrasse ein Parkplatz angelegt, der heute ca. 6000 Fahrzeugen Platz bietet. Er erschließt den Königssee und auch die Seilbahn zum Jenner. Sowohl an schönen Sommertagen wie im Winter reicht dieser Parkplatz oft nicht aus. Weitere Besucher kommen mit Reise- und Linienbussen.

Der Bedienung des Bahnhofes Berchtesgaden durch Züge aus Freilassing ist längerfristig gesichert. Es wird konkret geplant, diese Strecke weiter zu führen bis zum ortsnäheren Bahnhof Berchtesgaden Ost mit den örtlichen Zielen Watzmanntherme, Bräustüberl und Gymnasium.

Vorgeschlagene Verbesserung

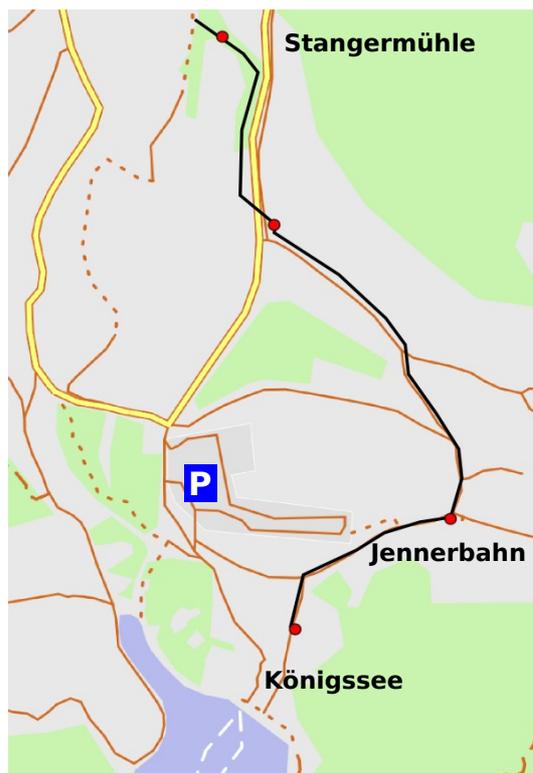
Die Bahnstrecke zum Königssee soll wieder errichtet werden. Die alte Trasse ist noch weitgehend frei und die Grundstücke in öffentlicher Hand.

Die früher bestehende Anbindung an die Bahnstrecke Freilassing – Berchtesgaden ist verbaut. Auf dem Vorplatz des Bahnhofes Berchtesgaden wurde ein Terminal für die Regionalbusse gebaut. Die neu zu errichtende Strecke soll östlich des Bahnhofes mit der vorhandenen Gleisanlage verbunden werden. Im Hinblick auf die geplante Verlängerung der bestehenden Bahnlinie nach Berchtesgaden Ost ist diese Lage optimal.

Im Bereich Schwöbbrücke müsste das neue Gleis um ca. 70 Meter gegenüber der alten Lage verschwenkt werden. Eine Gaststätte nutzt hier Teile der ehemaligen Trasse.

Bei Stangermühle soll die alte Trasse verlassen werden und die Bahn, siehe nebenstehende Karte, erst entlang der Straße und dann durch unverbautes Gelände zur Talstation der Jennerbahn weiter geführt werden. Über die Jennerbahnstraße wird dann die Endstation an der Seestraße erreicht.

Damit werden Schwierigkeiten im seit 1966 bebau-



ungsmäßig verdichteten Teil innerhalb des Ortsteils Königssee vermieden. Gleichzeitig wird das touristische Ziel Jenner mit in die Erschließung einbezogen. Insbesondere für Skifahrer wird damit die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr wesentlich attraktiver als die derzeitige Straßenanbindung.

Um den in Spitzenzeiten notwendigen Viertelstundentakt zu ermöglichen, soll in der Mitte der Strecke eine Ausweich- und Kreuzungsstelle gebaut werden.

Kosten

Eine genaue Schätzung muß einer detaillierten Untersuchung vorbehalten bleiben. Bei der Verlängerung der Usedomer Bäderbahn kostete der Kilometer etwa zwei Millionen Euro. Das höhere Preisniveau und die Elektrifizierung rechtfertigen hierauf einen Zuschlag; Zusätzlich muß ein Ausweichbahnhof eingeplant werden. Ein Betrag von zwanzig Millionen Euro für die knapp fünf Kilometer lange Strecke sollte aber ausreichen.

Nutzen, Potential

Mit einer Verlagerung eines merklichen Anteils des Verkehrs von der Straße auf die Schiene wird die Umwelt entlastet. Für den Nationalpark und sein Umfeld bedeutet dies eine Verbesserung der Attraktivität, für die Feriengäste eine Steigerung des Erholungswerts.

Viele Bahnen, die hauptsächlich Touristen befördern, weisen saisonal stark schwankende Fahrgastzahlen auf. Im Berchtesgadenerland hingegen ist an zehn von zwölf Monaten, also praktisch ganzjährig, starker Andrang zu erwarten. Die Wintersaison beginnt Mitte Dezember und geht nahtlos in die Sommersaison über, die im Herbst je nach Witterung bis mindestens Mitte Oktober andauert.

Den Parkplatz am Königssee nutzen an Spitzentagen etwa 9.000 PKW, dies entspricht mindestens 13.000 Personen. Je nach Modal-Split sind damit pro Stunde 250 - 500 Fahrgäste zu erwarten. Dazu kommen noch Feriengäste, die im Bereich der wieder zu errichtenden Bahnstrecke wohnen und die für ihre Ausflugsfahrten beispielsweise nach Berchtesgaden, Reichenhall und Salzburg nicht mehr auf ihr Auto angewiesen sind. Ein weitgehender Halbstundentakt, in Spitzenzeiten ein Viertelstundentakt ist für dieses Fahrgastaufkommen eine angemessenen Bedienung. Das hiermit erzielte gute Angebot läßt einen hohen Modal-Split erwarten.

Stand der Realisierung

Der Vorschlag wird in der Region immer wieder diskutiert. Mit der hier zur Diskussion gestellten Streckenführung werden die bisher gegen das Projekt vorgetragenen Einwände berücksichtigt. Die Konflikte im Verdichtungsgebiet des Ortsteils Königssee werden vermieden.

Ansprechpartner: Michael Behringer, Bund Naturschutz, Freilassing