



Sie befinden sich hier: [Startseite](#) > [Presse](#) > **Pressemitteilungen**

Pressemitteilungen

Potenzialprognose für Bahnstrecke Berchtesgaden Hauptbahnhof – Berchtesgaden Ost

10. Januar 2025

- **Verkehrsminister beauftragt Bayerische Eisenbahngesellschaft**
- **Voraussichtliche Nachfrage wird ermittelt**
- **Ergebnisse für Anfang 2026 erwartet**

Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) beauftragt, das Fahrgastpotenzial auf der knapp einen Kilometer langen Strecke zwischen dem Berchtesgadener Hauptbahnhof und dem ehemaligen Haltepunkt Berchtesgaden Ost mit Blick auf eine mögliche Streckenreaktivierung für den Schienenpersonennahverkehr zu untersuchen. „Ich freue mich, dass Landkreis und Marktgemeinde den Weg für den Reaktivierungsprozess freigemacht haben und wir mit der Untersuchung eine fundierte Entscheidungsbasis bekommen. Zu einem attraktiven Bahnland Bayern gehören auch Reaktivierungen im Schienenpersonennahverkehr, sofern sie sinnvoll sind“, betont Minister Bernreiter.

Der Landkreis Berchtesgadener Land und der Markt Berchtesgaden haben im Laufe des zweiten Halbjahres 2024 die erforderlichen Grundsatzbeschlüsse gefasst. Diese Gremienbeschlüsse der örtlichen ÖPNV-Aufgabenträger sind im bayerischen Reaktivierungsprozess erforderlich, bevor die BEG eine Potenzialprognose durchführt.

„Unter enger Einbindung des Landkreises Berchtesgadener Land und der Marktgemeinde Berchtesgaden werden wir nun anhand eines bayernweit einheitlichen Verfahrens untersuchen, ob eine ausreichende Nachfrage vorhanden ist, die für eine Reaktivierung spricht“, erläutert Thomas Prechtl, Sprecher der BEG-Geschäftsführung. Ähnliche Potenzialuntersuchungen für Reaktivierungen laufen bei der BEG aktuell noch für die Fuchstalbahn zwischen Schongau und Landsberg am Lech sowie für die südliche Staudenbahn zwischen Langenneufnach und Türkheim. Bereits Ende letzten Jahres wurde als erste Route in Bayern seit rund einem Jahrzehnt die Strecke Gunzenhausen – Wassertrüdingen für den Schienenpersonennahverkehr reaktiviert.

„Mit der Verlängerung der Bahnstrecke bis Berchtesgaden Ost könnten nicht nur weite Teile Berchtesgadens sowie das Gymnasium erschlossen, sondern mit der Watzmann Therme und dem Salzbergwerk auch hochkarätige Tourismusmagneten angebunden werden“, hebt Landrat Bernhard Kern die Bedeutung der möglichen Streckenreaktivierung hervor.

Der zu untersuchende Streckenabschnitt würde künftig die bestehende Bahnstrecke von Freilassing über Bad Reichenhall nach Berchtesgaden bis Berchtesgaden Ost verlängern und war Teil der im Jahr 1907 eröffneten Strecke Berchtesgaden – Marktschellenberg – Hangender Stein und weiter nach Salzburg. Diese elektrisch betriebene Lokalbahn wurde bereits 1938 stillgelegt. Ersatzweise sollte eine

neue Hauptbahn nach Salzburg gebaut werden. Dieses Projekt kam jedoch nicht über den Bau des gut 240 Meter langen Tunnels direkt in Berchtesgaden hinaus. In den Folgejahren wurden der Tunnel und die anschließende, noch verbliebene Strecke bis zum Salzbergwerk nur noch von Güterzügen befahren. Zuletzt wurde der Tunnel lediglich für Rangierfahrten aus dem Berchtesgadener Hauptbahnhof genutzt, bevor auch hier um 1990 die Gleise und Oberleitungen abgebaut wurden.

Die BEG untersucht nun, wie viele Fahrgäste auf der Strecke bei einer Reaktivierung zu erwarten wären. Nur wenn die prognostizierte Nachfrage pro Werktag mindestens 1.000 Reisendenkilometer pro Kilometer Strecke beträgt, käme eine Wiederaufnahme des regulären Personenbetriebs gemäß den bayerischen Reaktivierungskriterien in Betracht. Bis Anfang 2026 will die BEG darlegen, ob von einer ausreichenden Nachfrage ausgegangen werden kann und in der Folge die weiteren Schritte im Reaktivierungsprozess eingeleitet werden können.

Die bayernweit einheitlichen Kriterien für Reaktivierungsverfahren lauten:

1. Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergibt, dass eine Nachfrage von mehr als 1.000 Reisenden pro Werktag zu erwarten ist.
2. Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats in einen Zustand versetzt, der einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.
3. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu vertretbaren Kosten zu betreiben.
4. Die ÖPNV-Aufgabenträger, also die Landkreise, verpflichten sich vertraglich, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.

[Pressemitteilung auf der Seite des Herausgebers](#)

[Inhalt](#)

[Datenschutz](#)

[Impressum](#)

[Barrierefreiheit](#)

