

Ortsgruppe Freilassing, Ainring  
Saaldorf-Surheim  
Schulstraße 15  
83395 Freilassing



Reg. von Oberbayern  
Zi.-Nr. 4126  
Maximilianstraße 39  
80538 München

Stadt Freilassing  
Zi.Nr. 202 (2. OG)  
Münchener Str. 15  
83395 Freilassing

Vorsitzender:  
Erich Prechtl  
Schulstr. 15  
83395 Freilassing  
Tel. 08654/61198  
erich.prechtl@t-online.de

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom  
PR

Telefon, Name  
08654/61198 Prechtl

Datum  
10.12.2018

## **Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz für das Vorhaben Barrierefreier Ausbau des Bahnhofes Freilassing bei Bahn-Km 81,6 der Strecke 5703 Rosenheim-Freilassing**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) Ortsgruppe Freilassing bedankt sich für die Beteiligung am o.g. Verfahren als anerkannter Naturschutzverband und nimmt wie folgt Stellung:

Der Bahnhof Freilassing liegt an der Hauptabfuhrstrecke (HAS) München-Rosenheim-Salzburg (Wien-Klagenfurt), an der Hauptstrecke Landshut-Salzburg, an der Ausbaustrecke (ABS 38) München-Mühldorf-Salzburg (Europa´-Magistrale) und am Beginn der Hauptbahn Freilassing Bad Reichenhall-*Berchtesgaden*. In dieser Lage erfüllt er vielfältige Aufgaben für den Fern-, Nah- und Güterverkehr. Nach dem Hauptbahnhof Salzburg ist er die wichtigste Verkehrsdrehscheibe für den Zentralraum Salzburg und die Region Südostoberbayern. Der Bahnhof Freilassing ist auch die wichtigste Schnittstelle zwischen Bahn, Bus und Individualverkehr. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist aufgrund der Bedeutung des Bahnhofes Freilassing eine zukunftsweisende Infrastrukturmaßnahme.

Der BN begrüßt grundsätzlich das Bauvorhaben, erhebt jedoch folgende Einwendungen:

### **Barrierefreiheit**

Der BN Freilassing fordert eine Umplanung mit dem Ziel, einen direkten barrierefreien Zugangs von Norden zu gewährleisten. Hierzu ist die bestehende Personenunterführung nach Norden zu verlängern und ggf. mit einem Lift und/ oder Rampe zu versehen.

**Begründung:****1. Das Projekt setzt Ziele der Landes- und Regionalplanung nicht in ausreichendem Maße um.**

Freilassing gehört zum stark wachsenden Verdichtungsraum Salzburg mit jetzt schon erheblicher und zukünftig wachsender Verkehrsproblematik, insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr. Hier gelten die Ziele 4.1-4.3 des Landesentwicklungsprogramms. „Vor allem in den Verdichtungsräumen sollen Ausbaumaßnahmen im schienenengebundenen Nahverkehr umgesetzt werden. Neben einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur (vgl. 4.1.1) soll ein qualitativ und quantitativ überzeugendes Angebot im Öffentlichen Personenverkehr – insbesondere im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – geschaffen werden.“ In der fachlichen Festlegung (Teil B 1.1 Leitbild) wird auf die Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft und deren Mobilität hingewiesen. Das Verkehrsangebot muss sich auf die sich verändernden Rahmenbedingungen einstellen und zukünftig verstärkt die Bedürfnisse der Bevölkerungsgruppen (z.B. ältere Menschen) berücksichtigen, die auf Angebote des ÖPNV angewiesen sind. Nur so bleibt die Region als Lebens- und Arbeitsraum sowie als Naherholungs- und Tourismusdestination attraktiv.

Im Regionalplan heißt es zu 3.3 - Grenzüberschreitender Verkehrsverbund im Großraum Salzburg „Der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs soll entgegengewirkt werden, indem Verkehre vermehrt auf die (umweltfreundlichere) Schiene verlagert werden. Dementsprechend muss der Verkehrsträger Schiene eine attraktive Alternative darstellen.“

**Fazit:** Bei der Verwirklichung des Vorhabens ist infolge der nicht ausreichenden Barrierefreiheit keine attraktive Anbindung von Norden gegeben. Eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs durch Fahrten auf die Südseite ist eine direkte Folge der mangelnden direkten Zugänglichkeit der Bahnsteige für von Norden kommende Bahnkunden.

**2. Das Projekt setzt Ziele des Masterplans für die Kernregion Salzburg (Interreg IV A -Projekt) nicht ausreichend um.**

Der Masterplan für die Kernregion Salzburg fordert den vorrangigen Ausbau eines qualifizierten SchienenPersonenNahVerkehrs (SPNV) über die Grenzen nach Freilassing, Traunstein und Mühldorf. Hierbei werden neue Haltestellen vom HBH Salzburg nach Freilassing und qualitativ verbesserte Infrastrukturmaßnahmen gefordert. Die Stadt Salzburg ist bereits in Vorleistung gegangen und hat ihre vier S-Bahn Haltestellen vollständig überdacht und barrierefrei nach allen Richtungen ausgestattet. Der Bayerische Eingangsbahnhof Freilassing sollte diesem Salzburger Standard nicht nachstehen.

**3. Das Projekt setzt Ziele des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ISEK nicht ausreichend um.**

Die Lenkungsgruppe zum ISEK Freilassing hat am 2.11.2018 folgende Ziele formuliert: Barrierefreier Zugang von Norden zu den Bahnsteigen vorrangig mit der Verlängerung der Personenunterführung, vorübergehend zumindest mit einem Lift am neuzubauenden Abgang von Gleis 7/8 zur Stadtunterführung (anstatt eines Treppenabgangs).

**4. Das Projekt setzt das Behindertengleichstellungsgesetz und das Bayerische Behindertengleichstellungsgesetz nicht ausreichend um.**

BayBGG Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz (Vom 9. Juli 2003), Art. 4 Barrierefreiheit „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Die Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, § 2 Allgemeine Anforderungen (3) sind so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen.

Fazit: Die Barrierefreiheit nach Art. 4 BayBGG bzw. nach §2 EBO ist möglicherweise für alle Bahnkunden, die von Norden kommen, nicht ausreichend gewährleistet. Der Weg durch die bestehende Unterführung an der Rupertusstraße zum Bahnhof, hinunter zur Unterführung auf Bahnhofshöhe und wieder hinauf zum Gleis beträgt ohne Liftwartezeiten ca. 10 Minuten, mit Liftwartezeiten z.B. zur Rush Hour deutlich länger. Es wird angeregt, ein Sachverständigengutachten einzuholen, in dem eine Prognose über die zu erwartenden Fahrgastzahlen mit Liftbenutzung am Bahnhof Freilassing erarbeitet wird. Nadelöhr ist der Lift an Gleis 1. Bei der Zeitverzögerung durch Umweg und Liftwartezeiten könnte sich um eine besondere Erschwernis handeln. Das Ziel einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit ist für die Benutzer des Freilassinger Bahnhofs welche vom Norden kommen bzw. mit Ziel im Norden nicht erreicht. Dazu ist noch anzumerken, dass die DB in ihren Planunterlagen unter Punkt 2 Planrechtfertigung (Seite7) selbst feststellt, dass der Zugang über die EÜ Fuß und Radweg auf den Bahnsteig 7/8, bisher ein „erheblicher Umweg“ war. Mit dem neuen Treppenzugang wird diese Situation nur für Bahnkunden verbessert, die nicht auf die Barrierefreiheit angewiesen sind. Für die in der EBO §2 (3) aufgeführten Personengruppen bleiben die erheblichen Umwege weiterhin bestehen.

## **Negative Auswirkungen auf die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung des Oberzentrums Freilassings**

Die **Verlängerung der Personenunterführung** ist aus folgenden Gründen notwendig:

- Der Bahnhof liegt im Oberzentrum Freilassing (mit Bad Reichenhall). Die Stadt Freilassing ist der größte Industrie- und Gewerbestandort im Landkreis BGL mit 5461 Ein- und 2556 Auspendlern. Es ist ein Erfordernis bei der Umgestaltung eines Bahnhofs eines Oberzentrums die optimale Barrierefreiheit zu gewährleisten und nicht nur Mindeststandards umzusetzen. Die DB betont in ihren Planunterlagen (Seite 9 und Seite 10) selbst, dass sich mit einer Verlängerung der Personenunterführung als barrierefreie Ortsteilverbindung, die Wegebeziehung und der Komfort für die Kunden verbessern würden.
- Zur Rush Hour werden künftig zwei Unterführungen notwendig sein, um Bahnkunden wie Personen, die die Unterführung nutzen, um auf die andere Seite zu gelangen aufzunehmen.  
Dies wird wie folgt begründet:
  - Bebauung des Sonnenfeldes mit ca. 1.000 Einwohnern
  - Starkes Wachstum der Stadt Freilassing auch in den übrigen Stadtgebieten
  - geplante Ausweisung eines neuen Gewerbegebietes in Eham (mehr Pendler)
  - Stetige Zunahme der Fahrgastzahlen infolge Attraktivitätssteigerungen. Fahrgaststeigerung von 25 % durch den Bau des Dritten Gleises der S-Bahn (Salzburger Nachrichten vom 2.12.2018).
- Eine Zunahme des individualisierten Personenkraftverkehrs muss vermieden werden. Durch die mangelnde Barrierefreiheit bzw. den mangelnden Komfort wird unnötig innerstädtischer Verkehr generiert, da die Bahnkunden mit dem Auto auf die Südseite fahren werden. Die Verkehrsprobleme sind schon jetzt gravierend und werden infolge des Bevölkerungswachstums der Stadt Freilassing künftig stark zunehmen.

- Im Sanierungsgebiet „Innenstadt und Bahnhofsareal“ ist auf der Nordseite in unmittelbarer Nähe zu den Gleisen ein Ärztezentrum sowie ein Hotel vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass ein Teil der Patienten, die mit der Bahn anreisen auf die Barrierefreiheit angewiesen ist. Auch diese Personengruppe sowie Hotelgäste mit Gepäck würden von einem direkten barrierefreien Zugang profitieren.

Gefordert wird daher ein direkter barrierefreier Zugang von Norden als zukunftsweisende Infrastrukturmaßnahme mit positiven Auswirkungen auf die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung der Stadt Freilassing.

## Sicherheit

Der **Weg zwischen Gleis 1 und den S-Bahn-Gleisen** (Gleis 96 und Gleis 97) entlang der bestehenden Lärmschutzwand entspricht nicht den Sicherheitsanforderungen, da er zu schmal ist. Ein Begehen z.B. mit Kinderwagen innerhalb der gekennzeichneten Zone ist nicht durchgehend möglich (siehe Foto). Signalanlagen erfordern ein Überschreiten der mit einem weißen Strich markierten Abstandszone. Der BN fordert eine Umplanung, damit ein gefahrloses Begehen möglich ist.



Foto: Wolfgang Fieweger

## Nachhaltige Wirkung der Baumaßnahmen

Eine **Verkürzung der Bahnsteige**, wie in der vorliegenden Planung vorgesehen, ist nicht sinnvoll, da dann ein Ausstieg aus Fernverkehrszüge nicht mehr möglich ist. Dies ist in der Vergangenheit aufgrund von Streckensperrungen oder einer Sperrung der Grenze immer wieder nötig gewesen. Im Sinne einer nachhaltigen, vorausschauenden Planung wird gefordert, die Länge der Bahnsteige beizubehalten.

Die **Ausbaustrecke ABS 38** München – Mühldorf – Freilassing wurde in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVP) aufgenommen. Erkenntnisse aus diesem Vorhaben sind beim barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Freilassing zu berücksichtigen.

## **Benutzbarkeit**

Der **Witterungsschutz / Überdachung** der Bahnsteige und des Weges von Gleis 1 zum Bahnsteig Gleis 96/97 wurde zu knapp bemessen und sollte großzügiger ausgebaut werden. Ziel der Planung müsste jedoch sein, den Zugang und Wartebereich für die Nutzer attraktiv und zeitgemäß zu gestalten.

## Über das Planfeststellungsverfahren hinausgehende

### **Anregung**

Kann im Planfeststellungsverfahren das Ziel der Verlängerung der Personenunterführung nicht erreicht werden, sollte eine politische Lösung gefunden werden. Ziel dabei wäre eine Aufteilung der Kosten für den Bau der Personenunterführung auf DB, Land Bayern und Stadt Freilassing.

Mit freundlichen Grüßen

Erich Prechtl,

Vorsitzender der Ortsgruppe