

# Doppelstöckig in den Chiemgau



**E**s ist noch nicht lange her, da haben viele Menschen in Teilen des Alpenrands gegen den Ausflugsverkehr protestiert. Ortsdurchfahrten wurden blockiert, unschöne Worte sind gefallen, auf beiden Seiten. Das war vor etwa einem Jahr. Seitdem scheint sich nicht viel geändert zu haben. Straßen und Parkplätze sind so voll wie ehedem. An jedem sonnigen Wochenende rollt die Blechlawine verlässlich zuerst über die Autobahn, dann durch kleine Ortschaften. Morgens hin, abends zurück.

Die Proteste blieben aber auch nicht folgenlos. Seit Juni 2021 gibt es den Münchner Bergbus, ein Projekt der Sektionen München & Oberland. Der Bergbus soll eine öffentliche Anreise zu Zielen ermöglichen, die vorher noch nicht gut mit dem ÖPNV erreichbar waren. Vier Linien fahren von München aus in den Chiemgau, ins Rofan und in die Ammergauer Alpen. Eine Übersicht und Fahrpläne gibt es im Internet.

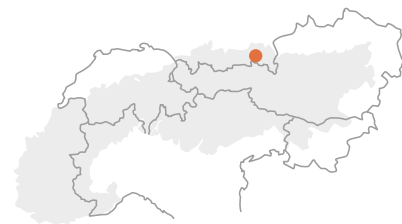
Der Bus in den Chiemgau startet Samstagmorgen vom Münchner Ostbahnhof. Der Münchner Bergbus, das hat er mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln gemein, eignet sich gut zum Kennenlernen anderer Bergbegeisterter. Abfahrt. Mir gegenüber sitzt Annette Frank. Für sie ist das neue Angebot eine wichtige Ergänzung zur Bahn. „Viele Touren kann man mit den Öffentlichen leider nicht

**Der Ausflugsverkehr aus München gen Süden ist ungebrochen, mit sämtlichen Konsequenzen wie Verkehrslärm, Stau und wild parkenden Autos. Die Sektionen München und Oberland sind mit ihrem Bergbus antreten, das Problem zu entschärfen. Jakob Neumann (Text) hat sich auf den Weg gemacht.**

anfahren und bei den meisten Tourenbeschreibungen sind Parkplätze als Ausgangspunkt angegeben“, sagt die Münchnerin, die selbst kein Auto besitzt. Heute steigt sie in Aschau aus, sie möchte auf die Kampenwand.

Mit an Bord ist auch Nadine Dietl-Augst. Sie arbeitet als Teamassistentin bei der Sektion Oberland. „Bei den ersten Fahrten hatten wir eine Auslastung von 30 bis 60 Prozent, was für eine so frühe Phase des Projekts echt gut ist“, sagt Dietl-Augst, denn: „Normalerweise brauchen Buslinien drei bis fünf Jahre, um sich zu etablieren.“ Heute hingegen ist der Bus ziemlich voll. Kein Wunder, es ist sonnig, nicht zu heiß und ohne große Gewittergefahr.

Vor einem ist auch der Bergbus nicht gefeit: Stau. Mehrmals geht es nur zähflüssig voran. Man kann sich darüber ärgern oder die Gelegenheit nutzen, einen Blick in die Autos zu werfen, die sich auf der dreispurigen Autobahn verteilen: Wanderrucksäcke auf Rückbänken, Mountainbikes auf Radträgern. Ein Nischenprodukt ist der Bergbus bestimmt nicht.



Vielen Bergbegeisterten ist eine klimafreundliche Anreise wichtig, doch mit der Bahn klappt das nicht immer. Der Bergbus ist eine Alternative.

### INFO

mehr: [alpenverein.de/panorama-5-2021](http://alpenverein.de/panorama-5-2021)

#### VORBILDICHE ZUSAMMENARBEIT

Seit 30 Jahren ist der Geigelstein ein Naturschutzgebiet. Bis es so weit war, gab es heftige Auseinandersetzungen zwischen Tourismus-, Naturschutz- und Landwirtschaftsinteressen um eine geplante Erschließung des Gipfels durch Bergbahnen. 1974 gründete sich die Initiative „Rettet den Geigelstein“. Am 1. Juni 1991 wurde eine Fläche von 3135 Hektar rund um den Geigelstein zum Naturschutzgebiet erklärt. Heute gilt die Zusammenarbeit in der Region als vorbildlich.

#### Tourenverlauf:

Sachrang (738 m) – Berg – Schreckalm (1403 m) – Oberkaseralm (1493 m) – Abstecher zur Priener Hütte (1411 m) – Geigelstein (1812 m) – Wirtsalm (1429 m) – Wuhrsteinalm (bis Mitte 2022 geschlossen) – Ettenhausen bei Schleching (569 m);  
↗ 1101 Hm, ↘ 1286 Hm,  
Gesamtzeit: 7 Stunden



Foto: Jakob Neumann

Momentan verhandeln die Sektionen mit der Stadt München und den Zielgemeinden über die Zukunft des Projekts. 2022, spätestens 2023 soll der Bergbus an einen anderen Träger übergeben werden. In der aktuellen Testphase werden deshalb Daten und Zahlen gesammelt, die für einen späteren Regelbetrieb wichtig sind. Denn letztendlich stellt sich auch die Frage, wie sich das Angebot finanzieren lässt.

„Wir haben viel über das Buswesen gelernt“, sagt Dietl-Augst. Schließlich gehört es nicht zum Alltag einer DAV-Sektion, eine Buslinie zu gründen. Immer wieder wurde und wird deshalb auch angepasst. Anfangs ist der Bus in den Chiemgau auch um sieben Uhr in München losgefahren, aber das war vielen zu früh. Heute geht's um halb neun los, für die meisten Touren hat man trotzdem genug Zeit.

Wer sich bei Abfahrt noch nicht entschieden hat, wo genau es hingehen soll, hat auf der Fahrt noch Gelegen-

heit, sich ein passendes Ziel herauszusuchen. Bei der Buchung muss man keine Haltestellen angeben. Man bucht die Fahrt, ein- und aussteigen kann man, wo man möchte, ohne dass es dadurch teurer oder günstiger würde.

Meine Tour geht von Sachrang aus über den Geigelstein – dank seiner artenreichen Flora auch Blumenberg genannt – nach Schleching. Der Wanderparkplatz in Ettenhausen, ein Ortsteil von Schleching, ist ebenfalls gut belegt. In Schleching steige ich wieder in den Bus, der mit jedem Halt voller wird.

Bei aller positiven Rückmeldung gibt es aber auch Kritik. Ob man ausgerechnet in diese Regionen noch mehr Leute bringen müsse oder ob ein zusätzliches Angebot nicht auch zusätzliche Nachfrage schaffe. Solche Einwände müssen ernst genommen werden, soll sich das Verhältnis zwischen Gästen und Gastgeber\*innen wieder normalisieren.

Das Verhältnis normalisieren, auch dafür ist der Bergbus angetreten. Und Nadine Dietl-Augst ergänzt: „Als Sektion haben wir nicht nur einen Lenkungsanspruch, sondern auch einen Umweltanspruch, dem wir mit dem Bergbus gerecht werden möchten.“ Wer die vollen Wanderparkplätze in Sachrang und Schleching betrachtet, weiß, dass das Projekt Bergbus erst der Anfang sein kann.

[muenchnerbergbus.de](http://muenchnerbergbus.de)



**Jakob Neumann** ist als Allgäuer zwar am liebsten in den Bergen seiner Heimat unterwegs, um den Bergbus auszuprobieren, fuhr er auch gerne einmal in den schönen Chiemgau.

**Ein- und aussteigen, wo man möchte**