Sachbericht zur Machbarkeitsstudie Verlängerung Kirnitzschtalbahn

Wegbereiterin eines nachhaltigen Tourismus

Ausgangslage

Die große Beliebtheit und Anziehungskraft der Sächsischen Schweiz und ein wachsendes Besucheraufkommen haben leider nicht nur positive Auswirkungen auf die Region. Tourismus-Hotspots wie das Kirnitzschtal und die Stadt Bad Schandau kämpfen mit einem ständig steigenden Verkehrsaufkommen –insbesondere im motorisierten Verkehr, der von über 80% der Gäste für die Anreise genutzt wird. Die daraus resultierenden Konflikte treten immer deutlicher zutage: Häufige Verkehrsüberlastungen und die damit verbundenen Staus und Erreichbarkeitsprobleme, zahlreiche
Behinderungen durch regelwidriges Parken, Umweltbelastungen in besonders sensiblen Naturräumen sowie Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität und des (Wohn-)Umfeldes in den betroffenen Gemeinden.
Die landschaftliche Attraktivität der Region als wesentliche Voraussetzung des Tourismus und wichtiger Wirtschaftsfaktor gerät buchstäblich „unter die Räder". Dies gilt insbesondere für die schützenswerten Naturräume in und um den Nationalpark sowie das gesamte Kirnitzschtal. Die Akzeptanz des Fremdenverkehrs bei der Bevölkerung und in der nicht-touristischen Wirtschaft leidet ebenso. Ein Rückgang der Verkehrsbelastungen ist in den nächsten Jahren kaum zu erwarten. Eher ist das Gegenteil zu befürchten, wenn die fertiggestellte Südumfahrung der B 172 in Pirna die Anreise motorisierter Besucher erleichtert.

Handlungsbedarf und Lösungsansätze

Angesichts dieser Konflikte und der Gefahr ihrer weiteren Verschärfung besteht die **dringende Notwendigkeit eines „Umstieges“** im Mobilitätsverhalten. Nur so lassen sich die Vorgaben bereits beschlossener Planwerke umsetzen. Dies gilt insbesondere für:

- den Regionalplan (2. Gesamtfortschreibung 2020) mit dem Grundsatz G 2.3.2.8. zur „Durchführung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des motorisierten Individualverkehrs“ sowie einer „verstärkten Nutzung des ÖPNV durch Schaffung attraktiver Angebote“,
- das Tourismusleitbild 2025 für die Sächsische Schweiz mit dem Querschnittsthema Nachhaltigkeit und der „Herausstellung umweltfreundlicher Reisemöglichkeiten (An- /Abreise, vor Ort)“ und
- das Nationalparkprogramm (2015) mit seinem Maßnahmenkapitel zur Verkehrslenkung und -beruhigung, um den „Ruhecharakter der Landschaft durch lenkende Maßnahmen des ruhenden und fließenden Verkehrs zu erhalten und stärker auszuprägen“.

Dabei geht es nicht nur um die Belange von Tourismus und Naturschutz, sondern auch um die Bedürfnisse der Bevölkerung vor Ort und die Erhaltung von Standortqualitäten als Voraussetzung für die wirtschaftliche Stabilisierung der Region. Ein „weiter so“ stünde zudem im Widerspruch zu den übergeordneten Klimaschutzzielen (Stichwort Verkehrswende). Gerade der Tourismus mit seinem besonders hohen Anteil verkehrsbedingter CO2-Emissionen kann hier einen wesentlichen Beitrag leisten. Voraussetzung für einen „Umstieg“ sind verkehrslenkende und -beruhigende Maßnahmen bei gleichzeitiger Attraktivitätssteigerung des ÖPNV („push and pull“):

- Für den motorisierten Verkehr braucht es gezielte Informationen zu Verkehrsüberlastungen und (ÖPNV-)Alternativen, P&R-Angebote sowie eine möglichst lückenlose und regional koordinierte Parkraumbewirtschaftung. In besonders sensiblen Bereichen wie dem Kirnitzschtal sind Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs zu prüfen. Dies beinhaltet auch (saisonale) Zufahrtsbeschränkungen für die Tagesgäste als größte Besuchergruppe. Bewohner, Beschäftigte, Hotelgäste und ggf. weitere Berechtigte sind davon ausgenommen.

in vielen Tourismusgebieten ein wesentlicher Teil der Mobilitätsstrategie: Zufahrtsbeschränkungen für den motorisierten Verkehr

- Der öffentliche Verkehr muss als echte Alternative ausgebaut und gefördert werden, um seine wesensgerechte Funktion als zuverlässiges Massenverkehrsmittel wahrnehmen zu können.

Für das Kirnitzschtal, die Stadt Bad Schandau und die gesamte Region kann die **Verlängerung der Kirnitzschtalbahn eine Schlüsselrolle** im weiterentwickelten ÖPNV-Netz und im Gesamtverkehrssystem spielen, denn:

- Das Projekt fügt sich als integraler Bestandteil in aktuelle Mobilitätsstrategien in der Sächsischen Schweiz ein und entfaltet seine Wirkung in Kombination mit anderen Vorhaben – u.a.:
    - Das Konzept für ein dynamisches Verkehrs- und Parkleitsystem der Modellregion Sächsische Schweiz (Pilotprojekte in Bad Schandau und im Kirnitzschtal) umfasst u.a. die Informationsbereitstellung und Lenkung des motorisierten Verkehrs sowie die intelligente Verknüpfung mit dem ÖPNV über Park & Ride-Angebote.
    - Die Weiterentwicklung des Nationalparkbahnhofs zur „Mobilitätsdrehscheibe“ beinhaltet die verbesserte Vernetzung zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln, die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten und weitere touristische Dienstleistungen.

    - Für Übernachtungsgäste in Pirna, Königstein und Sebnitz existiert bereits die Gäste-Karte „Sächsische Schweiz mobil“ mit inkludierter ÖPNVNutzung, deren Gültigkeitsbereich ab 2022 auf Bad Schandau, Rathmannsdorf und Reinhardtsdorf-Schöna ausgeweitet wird.
    - Die bautechnische Machbarkeit einer Verlängerung in beide Richtungen – d.h. bis zum Nationalparkbahnhof Bad Schandau sowie bis zur Neumannmühle – und der mögliche Betrieb als modernes Verkehrsmittel wurden mit der im Jahr 2021 abgeschlossenen Studie nachgewiesen.
- Die **Voraussetzungen und Chancen** für eine Neuausrichtung der Mobilität auf den ÖPNV sind derzeit günstig:
    - Der Handlungsdruck aus der aktuellen Verkehrssituation ist unübersehbar; die Bereitschaft zum „Umsteuern“ auf vielen gesellschaftlichen Ebenen vorhanden (Bewohner, Gäste, Tourismuswirtschaft).
    - Bad Schandau übernimmt mit dem Nationalparkbahnhof eine Bündelungsfunktion bei den Besucherströmen. Über die Stadt und das Kirnitzschtal Tal sind zahlreiche touristische Ziele direkt angeschlossen.
    - Das bereits vorhandene ÖPNV-Angebot liefert eine gute Basis: Die SBahn ist als Anreiseverkehrsmittel etabliert, der Nationalparkbahnhof bietet sogar Fernverkehrshalte, Buslinien übernehmen die Feinverteilung und die historische Kirnitzschtalbahn ist eine spezielle Attraktion und Besuchermagnet. Das heißt: Die Kirnitzschtalbahn ist heute schon nicht nur ein reines Verkehrsmittel, sondern ein Teil des Reiseerlebnisses.

Ziel ist die Verknüpfung des historischen Erlebnisses mit einer modernen Anreise

- Befragungen in Tourismusregionen bestätigen die Bereitschaft von Tages- und Übernachtungsgästen verstärkt des ÖPNV zu nutzen, sofern entsprechend attraktive Angebote vorliegen. Gäste, die auf anderen Reisen gute Erfahrungen mit touristischen ÖPNV-Angeboten machen konnten, erwarten dies auch in der Sächsischen Schweiz. Ein attraktives Schienenverkehrsmittel kann dabei ein besonderes Qualitätsmerkmal sein.
  Musterbeispiele dafür sind die wiederbelebten bzw. ausgebauten Bahnverbindungen in Südtirol.

Die Verlängerung der Kirnitzschtalbahn kann **positive Wirkungen erzielen, die weit über den lokalen Tourismus hinausreichen**. Dazu zählen:

- Die Stärkung der Marktposition des regionalen ÖPNV-Angebots durch intensive(re) touristische Nutzung – d.h. als „Ausgleich" der raumstrukturell bedingt geringeren Nutzungsintensität im Alltagsverkehr. Im Idealfall trägt dies dazu bei, die wirtschaftliche Abhängigkeit von – und die einseitige Ausrichtung auf die Schülerbeförderung zu korrigieren.
- Eine regionsübergreifende ÖPNV-Förderung – beispielsweise, wenn (Tages-) Gäste, die mit positiven Erfahrungen aus dem Kirnitzschtal zurückkehren, einem Umstieg auf den ÖPNV auch bei anderen Reisezwecken offen gegenüberstehen.
- Ein Beitrag zum Umweltschutz, insbesondere geringere Beeinträchtigungen sensibler Naturräume – und damit auch die Erhaltung ihrer touristischen Attraktivität.

- Die Werbewirksamkeit als „Vorzeigeprojekt“ für den sanften Tourismus an einem stark frequentierten, überregionalen Hotspot (Nutzer als „Botschafter“).
- Der Beitrag zur Daseinsvorsorge und Mobilität im ländlichen Raum – gerade auch für nicht motorisierte Bevölkerungsgruppe; damit verbunden auch die barrierefreie ÖPNV-Nutzung durch den Einsatz moderner Fahrzeuge und eine entsprechende Ausstattung der Zugangsstellen.
- Die mit der verbesserten Erreichbarkeit verbundene Stabilisierungsfunktion im ländlichen Raum. Das heißt: Die Ausrichtung der touristischen Mobilität auf den Öffentlichen Verkehr hilft dem Zielgebiet auch in nicht-touristischen Lebens- und Wirtschaftsbereichen und sichert mit entsprechenden Angeboten die Standort- und Lebensqualität.
- Die Förderung technischer Innovationen – vor allem in der Antriebstechnik, weil bei der Kirnitzschtalbahn Hybridfahrzeuge erforderlich sind, um abschnittsweise (v.a. innerorts) oberleitungsfrei zu fahren. Dies eröffnet auch Chancen zur Kooperation mit regionalen Fahrzeugherstellern.

Natürlich ist ein solches Projekt – selbst wenn es bautechnisch und betrieblich machbar ist – mit vielen **Risiken und Herausforderungen** verbunden. Diese liegen u.a. im hohen Investitionsaufwand und der Sicherstellung der Finanzierung. Eine auf den Kostendeckungsgrad reduzierte Erfolgsrechnung wäre wenig zielführend, da die Einnahmenseite fast ausschließlich von der touristischen Nutzung abhängt und eine Grundauslastung im Alltagsverkehr kaum erreichbar ist. Hier müssen die oben dargestellten positiven Effekte auf anderen Gebieten einbezogen werden. Auch die Betriebskosten werden allein durch einen ÖPNVAufgabenträger kaum zu bewältigen sein und müssen deshalb breiter abgestützt werden (z.B. Kofinanzierung durch Gäste, Touristische Betriebe, privatwirtschaftliche Partnerschaften etc.).
Umso wichtiger ist eine hohe Nutzungsintensität im „Kerngeschäft“ Tourismus, die mit den folgenden Maßnahmen unterstützt werden kann:

- Entscheidend sind einfache Nutzung, niedrige Zugangshürden (wenig Informationsbedarf, attraktive Tarife etc.) und eine hohe Zuverlässigkeit des Systems. Der touristische ÖPNV ist mehrheitlich Gelegenheitsverkehr (d.h. weniger regelmäßige Nutzer), was in der Angebotsplanung und der Sicherstellung der Betriebsqualität mit hoher Verantwortung zu berücksichtigen ist.
- Erforderlich ist die Einbettung in ein ÖPNV-Gesamtsystem, das die An- und Abreise mit der (S-)Bahn einbezieht. Die Chancen einer ÖPNV-Nutzung im Zielgebiet sind wesentlich höher, wenn die gesamte Reisekette mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt
- Durch Information über – bzw. die Kombination mit touristischen Dienstleistungen lässt sich ein „Mehrwert“ schaffen, der ÖPNV-Nutzern exklusiv zur Verfügung steht.
- Das „ÖPNV-Bewusstsein“ touristischer Dienstleister ist ein wichtiger Schlüssel, um auch (bisher) nicht ÖPNV-affine Gästegruppen direkt anzusprechen. Das heißt: Grundsätzlich „ÖPNV first“ in der Kommunikation zur Reisemobilität und positive Darstellung des ÖPNV-Systems im Allgemeinen und der Kirnitzschtalbahn als dessen Rückgrat im Raum BadSchandau.

bisher noch viel zu selten: Anreiseempfehlungen für den ÖPNV

- Für die Umsetzung eines solchen Projektes müssen alle Beteiligten „an einem Strang ziehen“. Nur so lassen sich die bautechnischen, betrieblichen, organisatorischen und finanziellen Herausforderungen meistern. Dazu zählt auch die Einbeziehung der Bevölkerung vor Ort, deren Akzeptanz die Realisierungschancen entscheidend mitbestimmen wird. Mit dem Mobilitätsmanagement verfügt die LEADER-Region Sächsische Schweiz bereits über eine Institution zur Koordination der lokalen und regionalen Akteure bei Mobilitätsthemen. Falls erforderlich, ist das Mobilitätsmanagement hinsichtlich seiner Ressourcen und Kompetenzen entsprechend zu stärken.

aufgestellt: i. A. Dipl.-Ing. Arnd Bärsch
VKT-GmbH
Dresden, 10.12.2021

Machbarkeitsstudie Verlängerung Kirnitzschtalbahn

Die Stadt Bad Schandau beabsichtigt, im September 2019 den Auftrag zur Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Kirnitzschtalbahn in Auftrag zu geben. Interessierte können sich unter der Mailadresse buergermeisteramt@stadt-badschandau.de oder schriftlich beim Bürgermeisteramt, Stadtverwaltung Bad Schandau, Dresdner Str. 3, 01814 Bad Schandau melden.