PROBST & CONSORTEN
MARKETING-BERATUNG

Abschlussbericht

Entwicklungsstudie Nationalparkbahnhof Bad Schandau zur regionalen Mobilitätsdrehscheibe

Der Weg zu einer nutzerfreundlichen, nachhaltigen An- und Abreise mit optimierten Mobilitätsangeboten vor Ort

PROBST & CONSORTEN MARKETING-BERATUNG
Altleutewitz 11
01157 Dresden
www.probst-consorten.de

Autoren
Richard Sohnke, Ricarda Rex, Clemens Kahrs

Telefon +49 351 42440-0
info@probst-consorten.de

Stand: 7. Februar 2022

EPLR Entwicklungsprogramm für den ländlichen Raum im Freistaat Sachsen 2014 - 2020

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete

LEADER

Zusammenfassung

Das größte Verkaufsargument der Stadt Bad Schandau für Ihre Gäste ist die großartige Natur, die erwandert und erlebt werden kann. Die Anreise zu diesem Erlebnis wird jedoch vor allem in Hotspots wie dem Kirnitzschtal regelmäßig durch hohe Verkehrsbelastung und Parkplatzsuche beeinträchtigt. Die Corona-Pandemie hat diese Situation durch den hohen Ansturm auf Naherholungsziele noch verschärft.

Ziel dieser Studie war, die tatsächlichen Verkehrsprobleme zu quantifizieren, die Attraktivität der Anreisemöglichkeiten zu vergleichen und Lösungsvorschläge zu erarbeiten, wie die Anreise auf Attraktionen und Ortschaften gleichmäßiger verteilt und auf den öffentlichen Nahverkehr zumindest teilweise verlagert werden kann. Dazu wurde von Oktober 2020 bis September 2021 die Ist-Situation analysiert, Defizite wurden identifiziert und ein Maßnahmenkatalog zur Optimierung von Anreise- und Aufenthaltsqualität erarbeitet.

Das Nahverkehrsangebot in der Region besitzt schon ein sehr gutes Niveau. Trotz der S-Bahn-Anbindung ist jedoch die Anreise zu den Wanderparkplätzen mit dem Pkw heute noch oft deutlich schneller und auch preislich im Vergleich zum VVO-Ticket nicht unattraktiv. Der Bahnhof ist ein guter Verkehrsknotenpunkt, aber um ihn und die Stadt Bad Schandau zur echten Mobilitätsdrehscheibe zu entwickeln, fehlt es an Kommunikation und einem ganzheitlichen Konzept für die Region.

Unter Beachtung der Ergebnisse der parallel erstellten Studien über das Verkehrsleitsystem, den Nationalparkbahnhof und die Verlängerung der Kirnitzschtalbahn werden daher Verbesserungsvorschläge für die Kommunikation des bestehenden Nahverkehrsangebots und Fahr- und Liniennetzplanoptimierungen vorgeschlagen. Für den Nationalparkbahnhof selbst wurden vielfältige Maßnahmen entwickelt, um das Angebot an ÖPNV-Anschlüssen, die Aufenthaltsqualität und die angebotenen Dienstleistungen zu verbessern und sichtbarer zu machen. Außerdem wurde ein regionsübergreifendes Parkraummanagement entwickelt, welches ein einheitliches Preissystem ebenso beinhaltet wie die Diskussion möglicher Ausweitungen der Parkkapazitäten am Bahnhof. Zuletzt wird auch noch auf die mögliche Steuerung und Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sowie den Einbezug der Öffentlichkeit und Politik eingegangen.

In diesem Bericht wird das generische Maskulinum als verkürzte Sprachform verwendet. Dies erfolgt geschlechts- und wertungsneutral.

Übersicht

Zusammenfassung ... 2

1 Motivation und Ausgangslage ... 4

2 Darstellung des Ist-Zustandes ... 9

2.1 Systematisieren des Parkplatzangebotes ... 10

2.2 Abschätzen der Unterversorgung von Parkplätzen ... 12

2.3 Bewertung der ÖV-Anbindung ... 17

2.4 Aufzeigen der Defizite im Bahnhofsumfeld ... 21

3 Maßnahmen-Baukasten: Neues Mobilitätskonzept ... 26

3.1 Verbessern der Kommunikation des bestehenden ÖV-Angebots ... 27

3.2 Ausweiten / Optimieren des Nahverkehrs-Angebots ... 29

3.3 Aufwerten des Nationalparkbahnhofs Bad Schandau ... 37

3.4 Parkraummanagement im Gebiet Bad Schandau ... 42

3.4.1 Weiterentwicklung der P&R-Anlage am Bahnhof / in Bad Schandau ... 43

3.4.2 Weitere dezentrale P+R-Angebote ... 52

3.4.3 Parkraumbewirtschaftung und Verkehrslenkung ... 53

3.5 Herausarbeiten und Markieren intermodaler Verknüpfungspunkte ... 57

3.6 Politische Ebene: Kommunikation, Diskussion und Umsetzung ... 58

4 Fazit ... 60

Literaturverzeichnis ... 61

Abbildungsverzeichnis ... 63

Tabellenverzeichnis ... 64

Die Gutachter ... 65

1 Motivation und Ausgangslage

„Der frühe Vogel fängt den Parkplatz", oder noch reißerischer: „Dem Kirnitzschtal droht der Kollaps" – so titelte die lokale Presse während der Pandemie im Sommer 2020 (vgl. Sächsische Zeitung 2021a,b). Die Bilder von überfüllten Parkplätzen und Wildparkern machen das Ausmaß des Handlungsdrucks in den Kernbereichen der Sächsischen Schweiz, insbesondere im Kirnitzschtal, schon seit vielen Jahren auch in der Öffentlichkeit präsent. Beschwerden von Anwohnern über Lärm, Abgase und Stau sowie eine verringerte Aufenthaltsqualität für die Gäste sind nur ein Teil der sich ergebenden Folgen. Noch einmal deutlich verschärft wird die Situation durch die Covid-Pandemie. Nach dem Ende der so genannten 1. Welle im Mai/Juni 2020 bei fortwährenden Einschränkungen der Reisefreiheit im europäischen und internationalen Verkehr entdeckten die Deutschen die hiesigen Urlaubsregionen (wieder). Somit strömen seitdem – unterbrochen von weiteren „Wellen" – umso mehr Gäste in die Region, um den eigenen vier Wänden endlich wieder zu entfliehen und den Bedarf an Ruhe und Erholung zu decken.

Das ist gesellschaftspolitisch begrüßenswert, ist der Deutschlandtourismus per se klimaschonender als der Fernreisetourismus jeglicher Art. Die Sächsische Schweiz wird nicht nur kurzfristig, sondern auch mittelfristig überdurchschnittlich von der steigenden Nachfrage profitieren. Diese Entwicklung offenbart allerdings auch ganz deutlich die eingangs genannten Folgen: Der vorhandene Platz bspw. für Park+Ride am Bahnhof Bad Schandau muss gerade in der Saison mit mehr Menschen – Einheimischen und willkommenen Besuchern – geteilt werden (s. Abbildung 1), ohne sich in die Quere zu kommen und gleichzeitig die Grundlage der Anziehungskraft der Sächsischen Schweiz zu zerstören: die unberührte Natur.

Abbildung 1: Überlastung des Park-and-Ride-Platzes am Nationalparkbahnhof Bad Schandau an einem Ferien-Wochentag im Sommer 2020
Quelle: Probst & Consorten Marketing-Beratung

Die Besucherströme in die Sächsische Schweiz konzentrieren sich in gewissem Maße auf die Saison von Ostern bis Ende Oktober eines Jahres und finden ihre absoluten Spitzen an Sonnentagen in den Ferien und am Wochenende. Regelmäßig sind dies die Zeiten, an denen die Parkflächen – auch jene am Rande – im wahrsten Sinne des Wortes „kollabieren". Falschparken, Zuparken, Behindern und Im-Stau-Stehen sind an der Tagesordnung und trüben die Freude an einem unbeschwerten Ausflug in das Kerngebiet der Sächsischen Schweiz.

Bisher wurde auch der eher am Rande der Wanderwege liegende **Park+Ride-Parkplatz** am Nationalparkbahnhof Bad Schandau – im Folgenden kurz „Bahnhof" – vornehmlich aus der Perspektive der einheimischen Pendler Richtung Dresden betrachtet. Doch die Verkehrsprobleme an Spitzentagen machen eines deutlich: Die Gegenrichtung, also der einbrechende Ausflugsverkehr, ist genauso relevant und in Herkunft und Verteilung der Spitzen deutlich differenzierter. Ganz im Sinne der Nationalparkverwaltung und anderer Akteure wäre ein höherer Anteil von ÖPNV-Anreisenden bzw. -umsteigern daher wünschenswert.

Werte des GfK Destination Monitor Deutschland 2012-2014 beziffern den Anteil der **Pkw-Anreise** für **Übernachtungsgäste** für die Sächsische Schweiz jedoch auf **90%** – im inländischen Durchschnitt sind es laut dieser Quelle **74%** (vgl. GFK/IMT, 2021). Ebenfalls deutschlandweit lag der Anteil der Pkw-Anreisen 2013 für **Tagesreisen** laut der durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie herausgegebenen Grundlagenuntersuchung „Tagesreisen der Deutschen" bei **78%** (Mehrfachauswahl der Verkehrsmittel möglich, vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, 2021). Es wird deutlich: Auch wenn die aktuellsten Zahlen schon etwas älter sind, liegt die sächsische Schweiz trotz der guten S-Bahn-Anbindung voraussichtlich unter dem Bundesdurchschnitt. Das Potenzial zur Verlagerung auf den ÖV ist also offensichtlich groß und gleichzeitig schwer zu heben. Die Zahl der insgesamt ankommenden Gäste steigt dabei stetig (vgl. Abbildung 2).

Anzahl der Übernachtungen und Gästeankünfte in der sächsischen Schweiz
Entwicklung der Jahreswerte von 1992 bis 2019

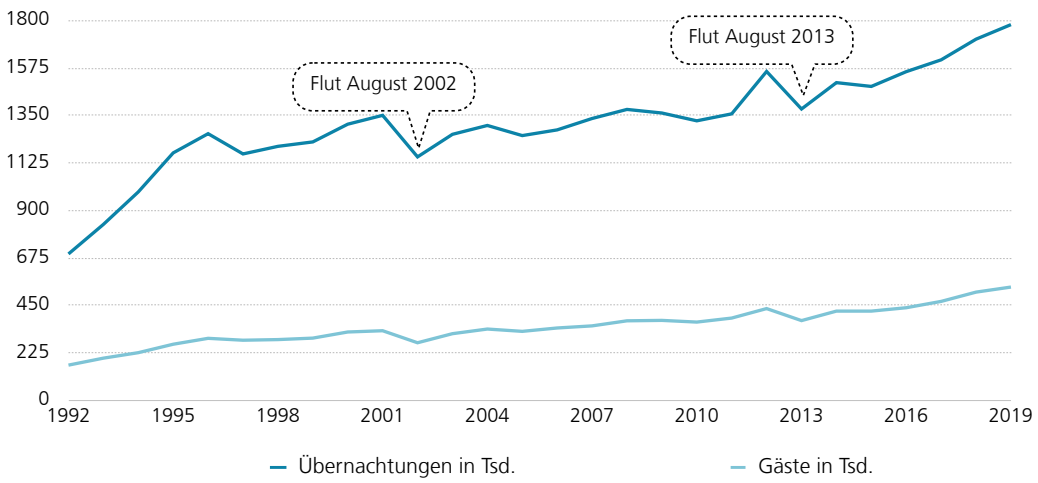


Abbildung 2: Entwicklung der Gästezahlen
Quelle: Tourismusverband Sächsische Schweiz

Die Entscheidungsträger vor Ort stellen sich daher die Frage: Wie funktioniert es, diesem Ansturm seitens der Mobilität gerecht zu werden? Wie können die Gäste sinnvoll verteilt, gelenkt und aufgefangen werden? Wie können sie sowohl im Rahmen der Anreise als auch der Mobilität vor Ort auf die platzsparenden und gleichzeitig klimaverträglichen Verkehrsmittel – insbesondere Bahnen & Busse gelenkt werden? Daher werden verschiedene Themenbereiche der Mobilität vor Ort einer Untersuchung unterzogen.

Das frisch erarbeitete **„Konzept für ein dynamisches Verkehrs- und Parkleitsystem Modellregion Sächsische Schweiz im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge"** (vgl. INAVET, 2021) empfiehlt zu Recht, die mit dem Pkw anreisenden Gäste auf alle vorhandenen Parkflächen zu lenken und mittels Information zu freien und überlasteten Parkflächen den Verkehr zu steuern. Parallel dazu wurde in einer **Machbarkeitsstudie** untersucht, welche Möglichkeiten es für die **„Verlängerung der Kirnitzschtalbahn"** (vgl. VKT, 2021) vom heutigen Endpunkt am Kurpark Bad Schandau bis in die Innenstadt und möglicherweise bis auf die andere Elbseite an den Nationalparkbahnhof gibt.

Auch zur **Entwicklung und Nutzung des Empfangsgebäudes** gibt es eine **„Projektstudie Nationalpark-Bahnhof Bad Schandau"** (vgl. KEM, 2019) mit der richtigen Zielsetzung, weitere Flächen des Gebäudes zu nutzen und das Areal zu beleben. Insbesondere die Nutzung des Obergeschosses als Backpacker-Hostel steht hier im Vordergrund. Für die Anbindung des großen Anziehungspunktes Festung Königstein existiert darüber hinaus die **„Realisierungsstudie ‚Festungsbahn' Königstein/ Sächsische Schweiz"** (vgl. VCDB, 2019).

Die Gratwanderung zwischen dem Erreichen einer besseren Anziehungskraft der Region für Auswärtige und der Vermeidung der verkehrlichen Überlastung insbesondere des Kirnitzschtals ist nicht trivial. Ein Ansatz ist, die Gäste auf zentrale Auffangparkplätze zu lenken und mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterzubefördern. Allerdings muss diesen Gästen die Nutzung von Park+Ride auch so leicht und attraktiv gemacht werden, dass dies als vernünftige Alternative angesehen wird und sich die Wahrnehmung entwickelt „Besser als wäre man selbst gefahren!". Diesen Ansatz aufzugreifen, weiterzuentwickeln, die dafür erforderlichen Maßnahmen zu benennen, zu beschreiben und zu priorisieren ist die Aufgabe dieser Studie.

Wichtig ist, alle Verkehrsmittel und -ströme ganzheitlich zu betrachten. Wie gut funktionieren Anreise und Feinverteilung mit Bahn & Bus, vor allem im Vergleich zum Pkw-Verkehr? Wie können Pkw-Anreisende optimal verteilt und gelenkt werden und welche Chancen bietet hier eine intelligente Parkraumbewirtschaftung? Welche Mobilitätsangebote sind noch neu zu schaffen? Was birgt die (elektrische) Mobilität künftig für Chancen und Herausforderungen? Wie können die Gäste am Bahnhof optimal geleitet werden, so dass ein Mehrwert auch für die dortigen Dienstleister entsteht?

Die Lage der Stadt Bad Schandau im Mittelpunkt der Sächsischen Schweiz und insbesondere der **Bahnhof** spielt dabei eine zentrale Rolle. Mit dem derzeit guten ÖPNV-Angebot durch die S-

Bahn, die Nationalparkbahn, die Bahnhofsfähre, die Stadtbuslinie sowie die verschiedenen zum Teil auch außerhalb der Saison dicht getakteten Regionalbuslinien ist dieser bereits heute ein wichtiger Ort für die Mobilität in der Region. Er liegt jedoch außerhalb der Kernstadt.

Abbildung 3: Bahnhofsansicht von der Elbbrücke
Quelle: Probst & Consorten Marketing-Beratung

Der Bahnhof ist heute zu einem Ankunfts- und Umsteigeknotenpunkt geworden, der weit mehr Angebote bereithält, als zur Zeit seiner Errichtung vorstellbar waren. Damals waren es Eisenbahn, als Fern- und Regionalbahn sowie Gütertransport. Der weitere Transport vom Bahnhof war „privat“ organisiert, d.h. außer der Post hatte jeder in Waren- oder Personenverkehr involvierte entweder eigene Kutschen und Fuhrwerke oder bediente sich eines Kutsch-oder Fuhrunternehmers. Darüber hinaus wurde zu Fuß gegangen.

Das Auto hat unsere Bewegungsprofile und die Landschaft nachhaltig geändert. Es wurde in die üblichen Schranken verwiesen, dominiert aber weiterhin die öffentlichen Verkehrsräume massiv. Die Bahnhofsgebäude sind fast vollständig aus der Nutzung herausgefallen. Ein paar verbliebene Funktionen füllen die Erdgeschosse der Gebäude nur zum Teil.

Die Geschichte der Weiterentwicklung des Bahnhofs beginnt schon vor Jahrzehnten. Die Umbenennung in „Nationalparkbahnhof“ und die Bewerbung zum „Fahrtziel Natur-Award“ in 2012 rühren von einem kommunikativen Netzwerk der Verantwortlichen vor Ort. Seitdem hat sich am Bahnhof viel getan – und schon damals wurde der Begriff „**Mobilitätsdrehscheibe**“ verwendet. Dieser Begriff wird auch andernorts gerne für Weiterentwicklungen von Verkehrsstationen genutzt. Eine einheitliche oder verbindliche Definition existiert nicht. Im Fall Bad Schandau soll seine Bedeutung dahingehend erweitert werden, dass der Begriff „Mobilitätsdrehscheibe“ **Stadt und Bahnhof** umfassen muss. Für das vorliegende Gutachten wird folgende Zielstellung festgelegt:

„Bad Schandau soll ein Ort werden, der Reisende aller Verkehrsmodi anzieht und aufnehmen kann, ihnen eine maximale Aufenthaltsqualität bietet und dank optimaler Verknüpfung auch in der Zukunft eine sanfte Mobilität mit allen Verkehrsträgern ermöglicht."

Aus diesem Grund erweitert diese Studie die „Drehscheibe Bahnhof" um die Stadt selbst als Drehscheibe, ohne das Areal des Bahnhofes selbst inklusive des zur Kommune gehörenden Empfangsgebäudes zu vergessen.

Die **Ziele dieser Entwicklungsstudie** lassen sich daher wie folgt gut zusammenfassen:

- Verbesserung und Gestaltung des **Bahnhofsumfelds** zur optimalen Aufnahme und Verteilung aller Reisenden
- Verbessern der Nutzung des **öffentlichen Nahverkehrs** durch bessere Verknüpfung von Reiseketten (Pull-Faktoren) und marktorientierte Parkraumbewirtschaftung (Push-Faktoren)
- Dimensionieren und Gestalten erweiterter, in die Umgebung passender **Parkflächen**
- Verbesserte Feinverteilung der Gäste über ergänzende **Mobilitätsangebote**

In die Erstellung dieser Entwicklungsstudie gehen die Überlegungen, Ergebnisse und Implikationen der eingangs erwähnten und z.T. bereits abgeschlossenen Studien mit ein. Die mögliche Verlängerung der Kirnitzschtalbahn über die Elbe bis zum Bahnhof beispielsweise hätte einen großen Einfluss auf die Attraktivität des ÖPNV in der Region. Eine Fahrt mit der Kirnitzschtalbahn fügt der reinen Beförderungsleistung auch mit modernen Fahrzeugen gerade für Auswärtige einen „Event-Charakter" hinzu.

Auch ähnlich gelagerte Untersuchungen wie bspw. das Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald sind in die Überlegungen eingeflossen. Frühere Studien der vor Ort ansässigen Partner bzw. übergeordnete Papiere des Freistaates werden aufgegriffen.

Zunächst wird im Folgenden die Ist-Situation beschrieben und analysiert. Die erlebte Parkplatz-Not und das offensichtliche Verkehrschaos werden objektiviert. Außerdem werden Defizite in der Benutzerfreundlichkeit des Bahnhofs aufgezeigt. Aus allen identifizierten Problemstellen erwachsen Lösungsvorschläge, welche im Hauptteil der Studie in Form eines Baukastensystems mit einzeln umsetzbaren Lösungsansätzen vorgestellt werden.

In den Workshops und Diskussionen im Verlauf der Untersuchung wurde weiterhin deutlich, dass in vielen Fällen unklare bzw. vielfältige Zuständigkeiten und verschiedene Interessenlagen Hemmnis für die Umsetzung von ggf. bereits identifizierten Problemlösungen sein können. Abschließend wird daher in diesem Bericht erörtert, wie Hemmnisse organisatorisch und strukturiert abgebaut und die Lösungsansätze zur Umsetzung gebracht werden können.

2 Darstellung des Ist-Zustandes

Das konkrete **Untersuchungsgebiet** umfasst das unmittelbare Stadtgebiet der Stadt Bad Schandau sowie angrenzende Bereiche (vgl. Abbildung 4). Insbesondere wird das gesamte Kirnitzschtal betrachtet, welches zum Teil auch zum Gebiet der Stadt Sebnitz gehört. Da ein Hauptstrom der Anreise nach Bad Schandau über Königstein führt, werden die Wirkungen der Maßnahmen auf Königstein berücksichtigt.

Sowohl für den Individual- als auch für den öffentlichen Nahverkehr werden dabei alle Ziele betrachtet, zu denen der Weg über Bad Schandau führt – sei es, um dort in einen Bus umzusteigen, um vom Haupteinfallstor Königstein aus kommend ins Kirnitzschtal, in Richtung Reinhardtsdorf-Schöna bzw. Schmilka/Tschechische Republik oder auch zum Parkplatz Waltersdorf am Lilienstein weiterzufahren.

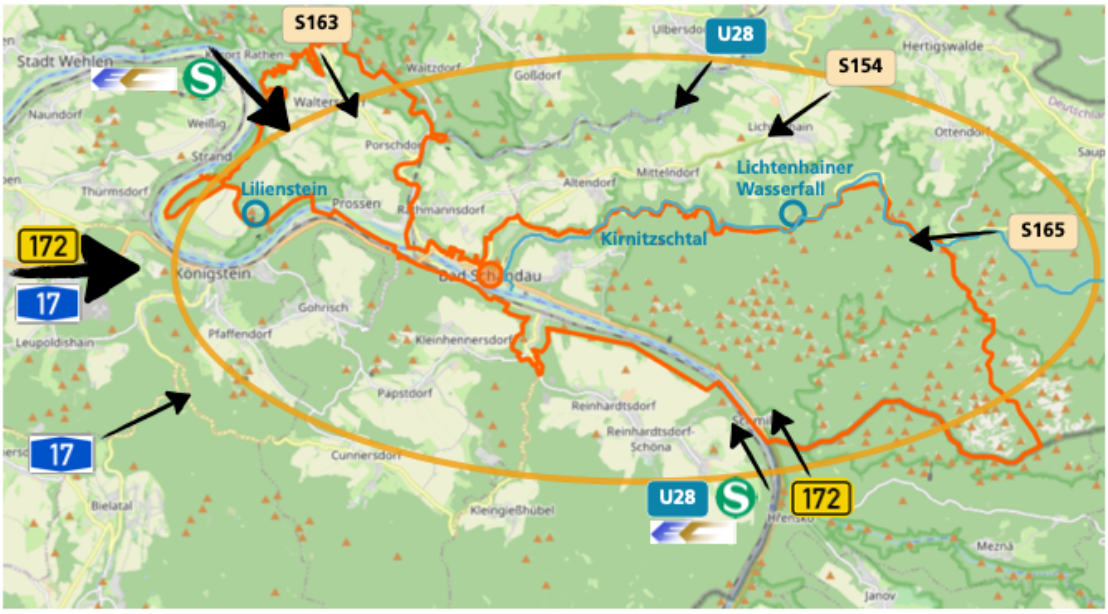


Abbildung 4: Untersuchungsgebiet
Quelle: openstreetmap.org, Gebietsgrenze der Stadt Bad Schandau, abgerufen am 29.01.2021

Um Lösungen für durch hohen Individualverkehr verursachte Probleme (etwa überbelegte Parkplätze für Pkw oder Staus in der Region) erarbeiten zu können, werden die vorhandenen Angebote der verschiedenen Verkehrsträger und deren Verknüpfungsmöglichkeiten zuerst analysiert, so dass in weiterer Folge etwaige Defizite quantifiziert werden können. Die Reiseketten werden auf Alltagstauglichkeit geprüft. Dafür werden die verschiedenen, bereits bestehenden Möglichkeiten zur Anreise nach Bad Schandau und zur Weiterfahrt zusammengefasst und verglichen. Dabei stehen folgende Fragen im Vordergrund:

- Wie **attraktiv** ist die **Anreise** und **Erreichbarkeit** der Ziele in der Sächsischen Schweiz mit Bussen und Bahnen zurzeit, vor allem im Vergleich zum Pkw?
- Wie gut sind das **ÖV-Angebot** und dessen Verknüpfung, bspw. zwischen S-Bahn und Wanderbussen?
- Wie gut finden sich Gäste am **Bahnhof** Bad Schandau zurecht?
- Wie ist das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage für **Pkw-Parkplätze** in der Saison?

Die Darstellung der aktuellen Situation erfolgt in vier Schritten:

1. Systematisierung des Parkplatzangebotes
2. Abschätzung des Unterversorgung von Parkplätzen
3. Bewertung der ÖV-Anbindung
4. Aufzeigen der Defizite im Bahnhofsumfeld

2.1 Systematisieren des Parkplatzangebotes

Zu Beginn erfolgt die Systematisierung des Parkplatzangebotes. Dabei bildet die bestehende Datenbank des Landschaf(f)t Zukunft e.V. die Basis, welche gemeinsam auf Aktualität und Vollständigkeit geprüft wurde. Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem Hotspot Kirnitzschtal. Ziel ist, einen umfassenden Einblick in die aktuellen Parkmöglichkeiten zu bekommen und auch erste Anhaltpunkte für eine mögliche Unterversorgung an Pkw-Stellplätzen aufzuzeigen. Aufgenommen in die Katalogisierung wird die

- Lage nach Gemeinde bzw. Verwaltungsgemeinschaft
- ausgewiesene Anzahl Stellplätze bei normaler Pkw-Anordnung
- Bewirtschaftung (nein / ja, ggf. Parkpreise)
- Einordnung der Zugriffsmöglichkeit durch die öffentliche Verwaltung anhand des Eigentümers
- Relevanz für Tagesgäste, v.a. die Nähe zu Ausflugszielen und Wanderwegen

Das Ergebnis zeigt: Entlang der Kirnitzschtalstraße und weiter bis nach Hinterhermsdorf gibt es **485 ausgewiesene Parkplätze** (vgl. Abbildung 5) ohne die Stellflächen der Gastronomie. Jedoch ist das Ausmaß der Bewirtschaftung sehr unterschiedlich. Obwohl die Parkplätze zum Teil sehr nah beieinander liegen, schwanken die Preise von freiem Parken bis zu 7 € Tagesgebühr. Gäste verlieren hier womöglich schnell den Überblick und Parksuchverkehr nach günstigeren Stellplätzen kann die Folge sein.

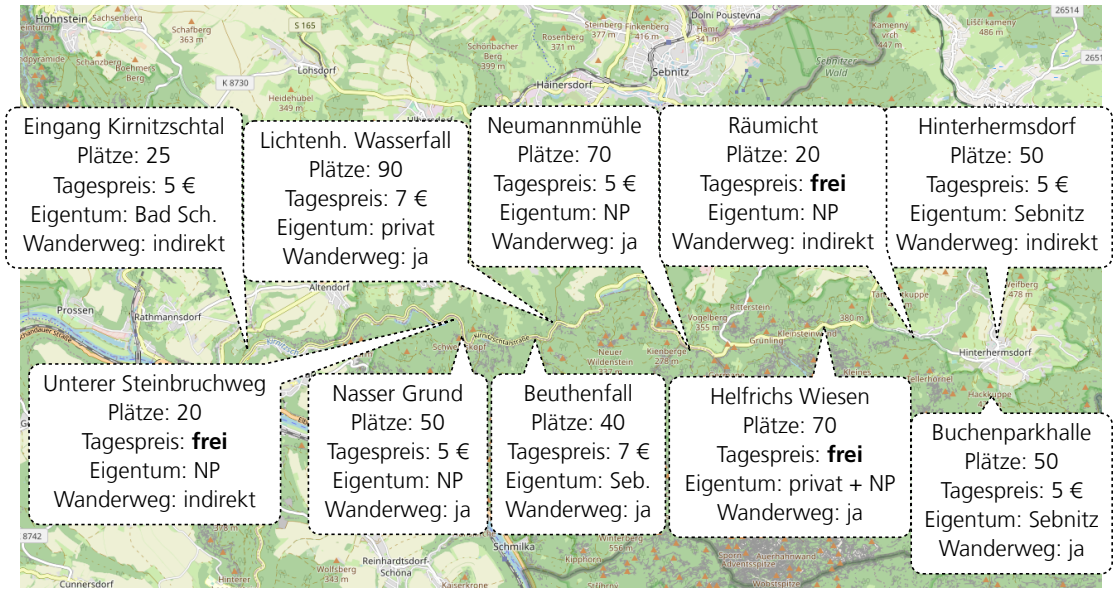


Abbildung 5: Parkplätze im Kirnitzschtal
Quelle: openstreetmap.org, NP=Nationalpark, ausgewiesene Parkplätze ab 20 Stellplätzen, ohne Gastronomieanbieter oder Beherbergungsbetriebe

Die offiziellen Wanderparkplätze sind mittlerweile mit großen Schildern markiert. Illegales Parken am Straßenrand, vor allem im Bereich der Straßenbahngleise, wurde zwischenzeitlich an einigen Stellen durch das Blockieren mit Baumstämmen unmöglich gemacht (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Beschilderung und Absperrung im Kirnitzschtal
Quelle: Probst & Consorten Marketing-Beratung

Eine Lösung für flächendeckendes **Abpollern** ist offenbar bei unterschiedlichen Zuständigkeits- und Haftungsregelungen nicht gefunden worden. Zu beobachten ist, dass die abgelegten Baumstämme von Parksuchenden obendrein schlicht und einfach beiseite getragen werden, um das eigene Fahrzeug abstellen zu können (vgl. Sächsische Zeitung 2021c). Trotz deutlicher Präsenz

der Ordnungsämter der beteiligten Kommunen werden **Verwarngelder** für Falschparken offenbar aus Bequemlichkeit z.T. billigend in Kauf genommen. Diese werden im Sommer 2021 bei maximal 15 € für „Parken im Halteverbot ohne Behinderung und unter einer Stunde" bzw. 25 € über einer Stunde festgesetzt. Mutmaßlich wird aus Kapazitätsgründen selten nachkontrolliert und das Verwarngeld nachträglich auf den höheren Wert gehoben.

Ein ähnliches Problem zeigt sich auf den bewirtschafteten Parkplätzen: Das Verwarngeld für Parken ohne Parkschein liegt im Sommer 2021 bei mindestens 10 €, so dass eine Tageskarte für 7 € zu kaufen im Angesicht der Möglichkeit, „mit etwas Glück" nicht verwarnt zu werden, deutlich weniger attraktiv ist. Höhere Sätze für lange Standzeiten wären möglich, verlangen aber wie erwähnt eine erneute Prüfung durch den Ordnungsdienst.

Das Kirnitzschtal wird separat betrachtet, da dieses den größten Handlungsdruck aufweist. Außerdem kann das Tal durch seine begrenzten Zugänge sehr gut isoliert werden. Auch die **weiteren Parkplätze im Untersuchungsgebiet** werden katalogisiert. Dabei werden zusätzlich zu den öffentlichen Parkflächen auch große, private Betreiber wie der Lebensmitteleinzelhandel erfasst. Für den vollständigen Überblick werden darüber hinaus auch die Ortschaften nördlich des Kirnitzschtals aufgeführt (s. Tabelle 1).

Im weiteren Untersuchungsgebiet außerhalb des Kirnitzschtals finden sich demnach noch **980 weitere Stellflächen** für Pkw. Dazu kommen **über 300 Stellplätze bei den größeren Einzelhändlern**. Inwiefern diese Plätze auch nutzbar gemacht werden können, wird in Kapitel 3.4.2 diskutiert.

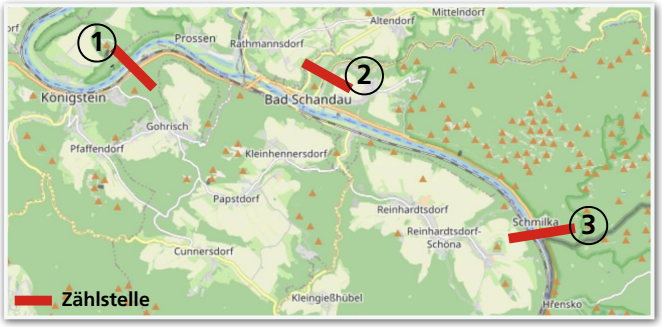
Parkplatz	Plätze	Preis	Parkplatz	Plätze	Preis
Bad Schandau Brücke	114	5,00 €	Saupsdorf	50	5,00 €
Bad Schandau Elbkai	215	8,00 €	Ottendorf	35	5,00 €
P+R Bad Schandau Bahnhof	148	kostenfrei	Wanderparkplatz Lilienstein	60	?
Ostrau Zahnsgrund	30	kostenfrei	Porschdorf Talstraße	40	?
Ostrau Ortseingang	60	5,00 €	**Summe**	**980**	
Ostrau Ostrauer Hof	45	(?)	Parkplatz Toskanatherme	192	2,00 €/h
Kiefricht	40	5,00 €	Lidl / dm Bad Schandau	ca. 230	
Holzlagerplatz (B172)	50	5,00 €	Penny	ca. 40	
Schmilka	90	8,00 €	Nahkauf	62	

Tabelle 1: Parkplätze im weiteren Untersuchungsgebiet
Quelle: Probst & Consorten Marketing-Beratung, mit Unterstützung von Sten Eibenstein / Landschaft Zukunft e.V.

2.2 Abschätzen der Unterversorgung von Parkplätzen

Die bestehenden Abstellmöglichkeiten sind nach den Beobachtungen und den Zeitungsberichten heute schon regelmäßig ausgelastet (vgl. Sächsische Zeitung 2021a,b). Um die Unterversorgung an Pkw-Parkplätzen objektiv abzuschätzen, werden drei automatische Straßenverkehrszählstellen

genauer analysiert – Kirnitzschtal, Königstein und Schmilka/Bundesgrenze (vgl. Abbildung 7).



1: Zählstelle Königstein
Ri 1: Königstein -> Bad Schandau

2: Zählstelle Kirnitzschtal
Ri 2: Bad Schandau -> Sebnitz

3: Zählstelle Schmilka
Ri 2: Bad Schandau -> Bundesgrenze

Abbildung 7: Parkplätze im weiteren Untersuchungsgebiet
Quelle: LISt GmbH; openstreetmap.org, abgerufen am 21.04.2021

Untersucht werden Fahrzeugströme, die aus Richtung Dresden kommend durch Königstein fahren und damit die dortige Zählstelle passieren und nun

a) entweder ins Kirnitzschtal oder

b) über die Grenze in die Tschechische Republik fahren oder

c) im Bereich des Untersuchungsgebietes (Bad Schandau und Umgebung) bleiben.

Dabei ist Fall a) für die Parkplatznachfrage im Kirnitzschtal und Fall c) für das weitere Untersuchungsgebiet relevant. Vereinfacht wird festgelegt:

c) Parkplatznachfrage in Bad Schandau und näherer Umgebung = Zählwert Zählstelle Königstein minus a) Zählwert Zählstelle Kirnitzschtal minus b) Zählwert Bundesgrenze.

Zu Beginn erfolgt eine Definition der **Saisontage**, da eine ganzjährige Betrachtung inkl. der nachfrageschwachen Tage die durchschnittliche Auslastung signifikant verzerren würde. Um wirklich nur die verkehrsaufkommensstarken Tage zu betrachten, werden die Wochenenden und Feiertage in den Monaten April bis Oktober sowie die Werktage der sächsischen Oster-, Pfingst-, Sommer- und Herbstferien plus etwaige Brückentage in die vertiefte Untersuchung gezogen. Für das Jahr 2020 fallen 111 Tage in diese Kategorie, im Jahr 2019 sind es 112.

Die nachfolgende Abbildung 8 der Auswertung der Zählstelle Kirnitzschtal zeigt deutlich, dass die größte Verkehrsbelastung ins Tal hinein binnen 6 Stunden an den typischen Ausflugstagen **zwischen 10 Uhr und 15:59** Uhr stattfindet. Der konkrete Betrachtungszeitraum bezieht sich auf die definierte Hochsaison für die Jahre 2019 und 2020. In Summe fand rund 56% der Verkehrsbelastung innerhalb dieses Zeitfensters statt.

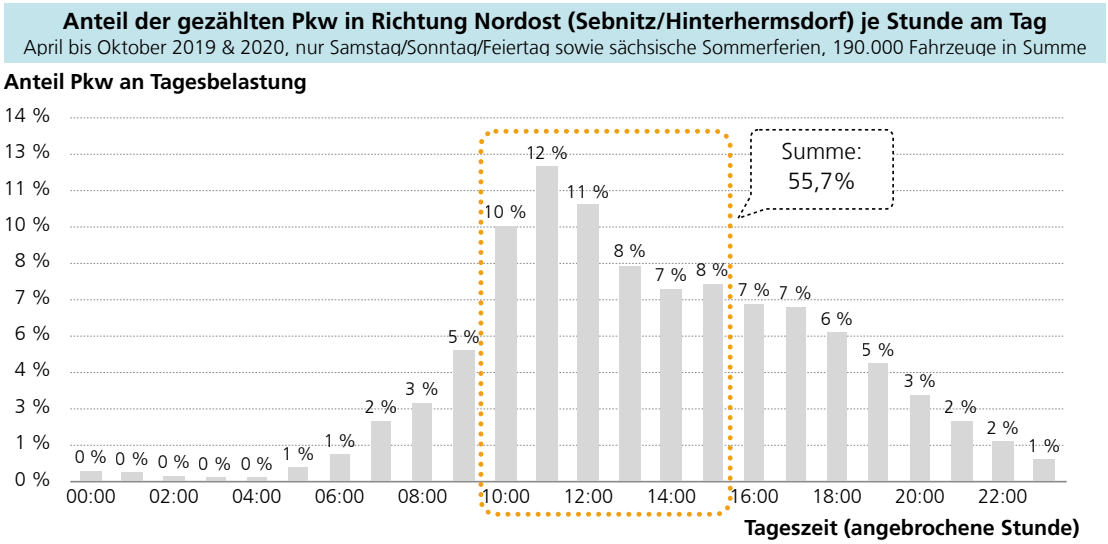


Abbildung 8: Dauerzählstelle Kirnitzschtal Richtung Hinterhermsdorf: Tagesganglinie
Quelle: Daten LISt GmbH, Auswertung Probst & Consorten Marketing-Beratung

Zur Plausibilisierung wurde danach für das identifizierte Zeitfenster die **Jahresganglinie** der Zählstelle Kirnitzschtal nochmals ausgewertet. Deutlich sichtbar ist in Abbildung 9 die Saisonabhängigkeit mit geringer Nachfrage in den Wintermonaten und hoher Nachfrage im Sommerhalbjahr. Auch die pandemiebedingten Besonderheiten des Jahr 2020 lassen sich deutlich ablesen – sowohl die massiv verringerte Mobilität während der Ausgangsbeschränkungen im März bzw. April 2020 als auch die deutliche Nachfragespitze zu Pfingsten 2020 nach der Lockerung der Beschränkungen, welche sogar Ostern 2019 deutlich überragt.

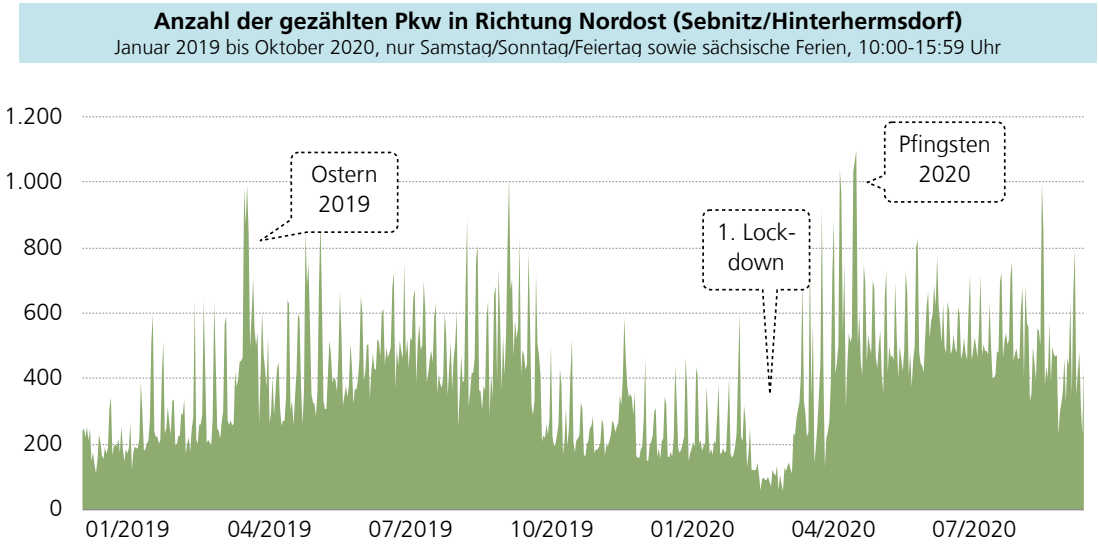


Abbildung 9: Dauerzählstelle Kirnitzschtal: Jahresganglinie im Anreisezeitfenster
Quelle: Daten LISt GmbH, Auswertung Probst & Consorten Marketing-Beratung

Für die konkrete Abschätzung der Überlast im Kirnitzschtal wurde die Annahme getroffen, dass der Wert von der Zählstelle mit der Anzahl der Parkplatzsuchenden Pkw gleichgesetzt werden kann. Dies bedeutet, der Anteil der gezählten Fahrzeuge, welche lediglich auf der Durchreise sind, wiegt sich mit der Summe von Fahrzeugen, die aus Richtung Norden auf Parkplatzsuche ins

Tal kommen, auf. Diese Annahme wurde mit einer **manuellen Zählung** am 29. Mai 2021 überprüft. Dafür stellten sich zwei Zählende am Stadtpark Bad Schandau und an der Buschmühle an den Anfang bzw. die Mitte des Kirnitzschtals und erfassten die Kennzeichen vorbeifahrender Fahrzeuge zwischen 10 und 11.30 Uhr, welche nicht offensichtlich einheimisch waren (amtliches Kennzeichen PIR oder SEB, die Möglichkeit der Mitnahme des Kfz-Kennzeichen bei Umzug wurde außer Acht gelassen). Festgestellt wurde, dass fast alle der von Norden in das untere Kirnitzschtal einfahrenden Fahrzeuge dieses auch wieder unten in Bad Schandau verlassen haben. Entgegengesetzt fuhren wiederum fast alle Fahrzeuge, die zwischen den Zählenden nicht bereits geparkt hatten, auch weiter nach Hinterhermsdorf und nicht nordwärts in Richtung Sebnitz. Dies bedeutet, die Annahme, dass alle Auswärtigen außer den in Richtung Sebnitz/Hinterhermsdorf das Tal verlassenden Fahrzeuge auch im Kirnitzschtal parken wollen, ist **hinreichend bestätigt**.

Mit der Untersuchung der Zählstelle ist somit der Nachfrageverlauf über ein Jahr sowie an Spitzentagen bekannt. Die höchste Verkehrsbelastung von November bis März liegt in den vorhandenen Daten (Januar 2019 bis Oktober 2020) bei 645 Fahrzeugen (am 17. März 2019), im Vergleich zum Maximum von 1.096 Fahrzeugen (am 1. Juni 2020, Pfingstmontag). Dies zeigt, dass die **Hochsaison-Betrachtung plausibel** ist, um die wirklichen Verkehrsprobleme zu analysieren.

Ökonomisch ist es nicht sinnvoll, ein Parkplatzangebot vorzuhalten, welches sogar für die Spitzentage mit extrem hoher Nachfrage ausreichend und dementsprechend an allen anderen Tagen eine zum Teil massive Überkapazität bedeuten würde. Ungeachtet dessen sind die Möglichkeiten der Einrichtung weiterer Parkflächen stark begrenzt. Schließlich ist zu bedenken, dass eine **Ausweitung** des Parkangebotes die Nachfrage nach Parken **befördern und nicht verringern** würde. Daher werden anschließend die Perzentile[1] der Verkehrsbelastung berechnet um zu sehen, wie viele Fahrzeuge bspw. an maximal 80 Prozent der betrachteten Hochsaison-Tage an der Zählstelle erfasst werden. Nicht einbezogen werden, wie in Abbildung 5 dargestellt, alle nichtöffentlichen Parkplätze bspw. in Privatbesitz der Gastwirtschaft, sowie Plätze mit weniger als 20 Stellplätzen. (vgl. Tabelle 2).

Das Ergebnis zeigt: Wenn **an 80 Prozent der Hochsaison-Tagen** die **Nachfrage befriedigt** werden soll, müssten ohne alternative Maßnahmen ca. **215 neue Parkplätze** geschaffen werden. Ohne alternative Maßnahmen bedeutet, dass diese Angaben auf dem Status quo basieren und keine möglichen Maßnahmen der Verkehrsverlagerung berücksichtigt werden.

[1] Durch Perzentile (lateinisch „Hundertstelwerte"), auch *Prozentränge* genannt, wird die Verteilung in 100 umfangsgleiche Teile zerlegt. Perzentile teilen die Verteilung also in 1-%-Segmente auf. So bedeutet bspw. das 95. Perzentil, dass unterhalb dieser Größe 95% aller Fälle der Verteilung liegen.

Modell Abschätzung heutige Unterversorgung	
Vorschlag: Zielgröße zu befriedende Nachfrage	80. Perzentil
Anzahl Pkw im Zeitfenster bei dieser Zielgröße	700
Öffentliche, ausgewiesene Parkplätze heute	485
Unterversorgung Status quo	**215**
Tage pro Jahr, an denen diese Unterversorgung noch übertroffen wird	23

Tabelle 2: Rechnerische Unterversorgung Parkplätze im Kirnitzschtal
Quelle: Daten LISt GmbH, Auswertung Probst & Consorten

Ein Hauptaugenmerk dieser Untersuchung liegt auf der Entlastung des Kirnitzschtals. Doch auch die Parkflächen im sonstigen Untersuchungsgebiet sind an manchen Tagen überlastet. Hierzu gibt es jedoch keine Daten. Um Nachfrage und Angebot dennoch einordnen zu können, wird über die eingangs beschriebene einfache Modellrechnung der Bedarf für Bad Schandau und das weitere Untersuchungsgebiet überschlagen. Bei Übereinanderlegen der Zählergebnisse der gleichen Hochsaison-Zeiträume wurde ermittelt, dass 40% der in Königstein gezählten Fahrzeuge über die Grenze bei Schmilka in die Tschechische Republik fahren. Weitere jeweils 30% fahren ins Kirnitzschtal bzw. bleiben in Bad Schandau (vgl. Abbildung 10).

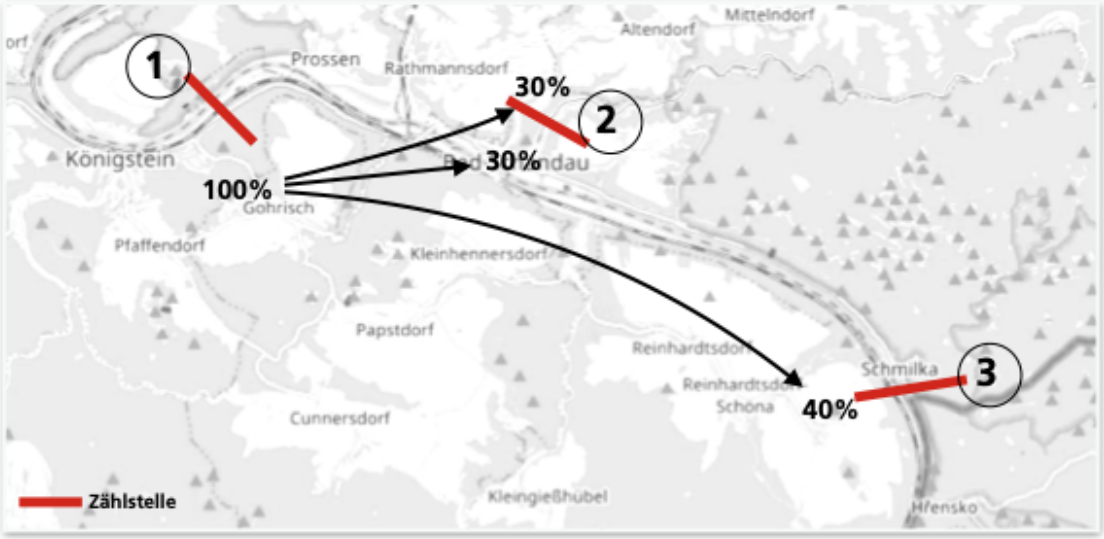


Abbildung 10: Vereinfachte Darstellung Verkehrsflüsse durch Zählstellen
Quelle: Daten LISt GmbH, Auswertung Probst & Consorten, openstreetmap.org

Diese Rechnung ist natürlich vereinfachend, da z.B. auch aus der Tschechischen Republik Gäste über die Grenze bei Schmilka und dann hoch ins Kirnitzschtal fahren können. In Ermangelung weiterer Daten ist dies jedoch die beste Näherung. Daraus folgt, dass der Parkplatzbedarf in Bad Schandau unter diesen Modellannahmen ungefähr gleich hoch ist wie im Kirnitzschtal.

Die Zahl der Fahrzeuge, die ins Kirnitzschtal fahren ist nach dieser Modellrechnung also gleich groß wie die Zahl der Fahrzeuge, welche im sonstigen Untersuchungsgebiet bleiben. Die in Kapitel 2.1 ermittelte Zahl der Stellplätze im Stadtgebiet ist mit 980 deutlich größer als im Kirnitzschtal mit unter 500 Plätzen. Sie übertrifft auch den in diesem Kapitel eingeführten Wert für das 80. Perzentil der Parkplatznachfrage im Kirnitzschtal. Dies bedeutet, dass bei gleich hoher Nachfrage nach Parkplätzen in Bad Schandau rein theoretisch sogar für über 80 Prozent der Saisontage ausreichend Parkkapazität vorhanden wäre. Dies löst jedoch nicht die Probleme im Kirnitzschtal, da längst nicht alle dieser Kapazitäten eine gute Anbindung an das Tal besitzen und daher von den Gästen, die dort ihre Wanderung starten möchten, nicht angenommen werden.

2.3 Bewertung der ÖV-Anbindung

Eine offensichtliche Lösung der Verkehrsprobleme und Möglichkeit zur Reduktion der Nachfrage nach Parkplätzen im Bereich von Bad Schandau und dem Kirnitzschtal ist die Verlagerung der An- und Abreise der Gäste vom Pkw auf die öffentlichen Verkehrsmittel. Wie gut dies gelingt, hängt auch von der Attraktivität des ÖV-Angebots ab. Dabei liegt ein wichtiges Augenmerk darauf, wie attraktiv der Knoten Bad Schandau im Hinblick auf die ÖV-Anbindungsqualität ist.

Nicht das Verkehrsangebot alleine entscheidet über die wahrgenommene Attraktivität des ÖV. Insbesondere der Fahrzeitvergleich zwischen dem Individualverkehr und dem ÖV von großen Quellgebieten nach Bad Schandau drückt die Konkurrenzfähigkeit von Bus und Bahn aus. Die Frage ist: Wie sind die Reisezeiten zu den Zielgebieten im Vergleich zum Pkw? Ein Blick in die heutigen Liniennetzpläne (vgl. Abbildung 11) zeigt, dass bereits heute sechs Wanderbuslinien saisonal einen großen Teil der Sächsischen Schweiz mit Bad Schandau verbinden.

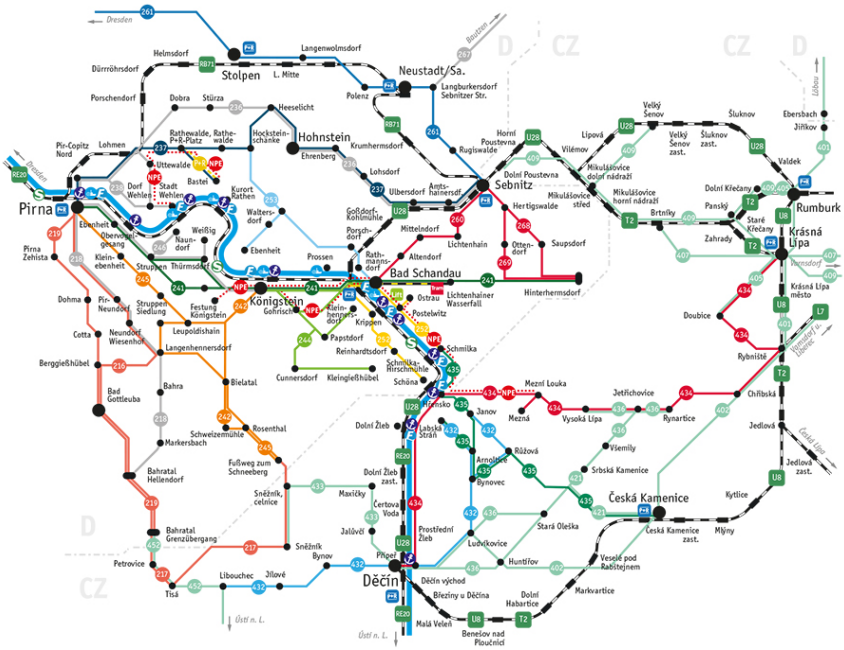


Abbildung 11: ÖV-Knotenpunkt Bad Schandau
Quelle: Nationalpark Sächsische Schweiz

Das schematische Liniennetz rund um Bad Schandau mit Darstellung des Takts zur Hauptwanderzeit (vgl. Abbildung 12) zeigt: Dank der Eröffnung der Linie 254 im April 2021 lassen sich von Bad Schandau ausgehend mittlerweile alle wichtigen Wanderziele gut erreichen. Lediglich der Lilienstein ist noch nicht optimal angebunden. Was das Fahrtenangebot an den Saisontagen angeht sticht die Linie 241 zwischen Bad Schandau und Hinterhermsdorf heraus. Dort wird ganztägig ein Halbstundentakt gefahren. Hier wurde offensichtlich bereits auf die Verkehrsprobleme reagiert. Auf den weiteren Plätzen folgt der Wanderbus 260 („Panoramalinie" über Sebnitz) mit einem Stundentakt von 9-20 Uhr sowie die 252 (Wanderbus „Bad Schandauer Rundlinie") mit nahezu Stundentakt von 8-19 Uhr (lediglich keine Abfahrten um 13 bzw. 17 Uhr) in Richtung Schöna bzw. von 9-18 Uhr in Richtung Schmilka. Die im Sommer 2021 über Umleitung fahrende Linie 254 ist hier ebenbürtig mit Stundentakt von 9-17 Uhr bis zur Bastei. Deutlich hinten an stehen die Linien 244(a/b) und 251 mit nur wenigen Abfahrten an Samstagen und Sonn- bzw. Feiertagen. Auch diese wenigen Abfahrten sind jedoch auf die Bedürfnisse der Wanderer abgestimmt, so fährt die Linie 244 von 9-12 Uhr im Stundentakt vom Bahnhof zu den Wandereinstiegen und von 14-17 Uhr wieder zurück. Für die Wanderstartzeit am Wochenende zwischen 9 und 12 Uhr ergibt sich daher ein rundes, positives Bild rund um den Bahnhof Bad Schandau.

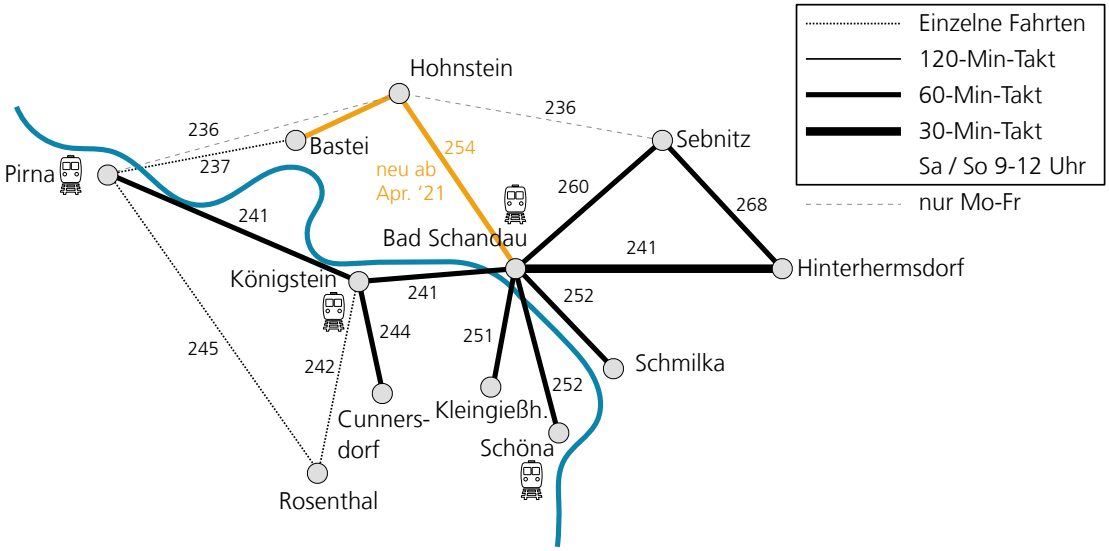


Abbildung 12: Liniennetz mit Bedienzeiten für Ausflügler
Quelle: RVSOE, Probst & Consorten Marketing-Beratung

Ein wichtiges Attraktivitätsmerkmal des Verkehrsknoten Bad Schandau und des ÖV in der Region sind die Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und –trägern am Bahnhof. Zur Beurteilung dieser wurde eine „Fahrplanuhr" erstellt (vgl. Abbildung 13).

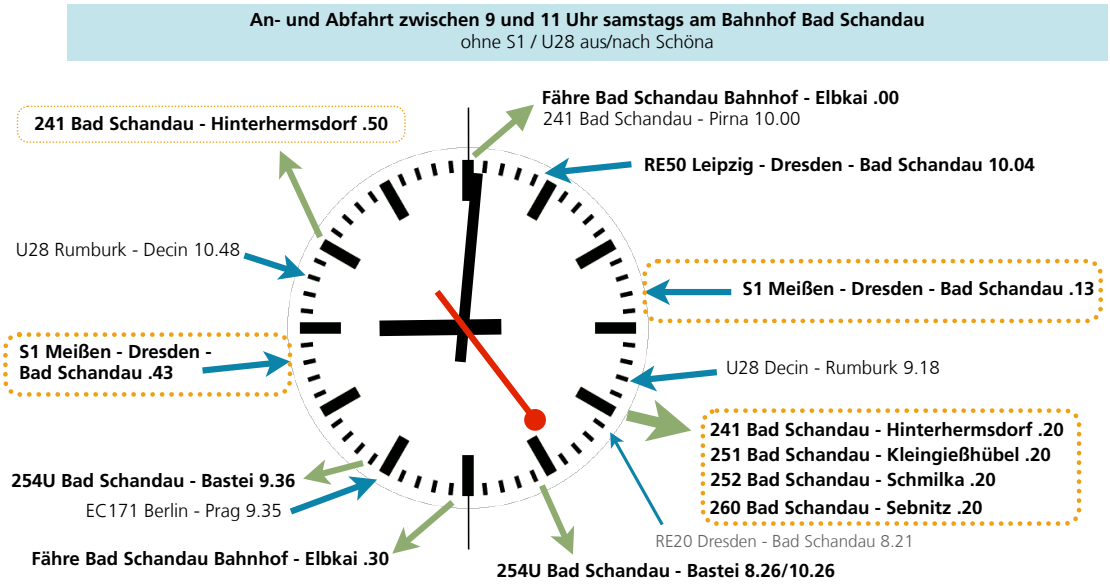


Abbildung 13: Fahrplanuhr

Quelle: DB Vertrieb GmbH, Probst & Consorten Marketing-Beratung

Die auf die Bahnhofsuhr zeigenden Pfeile stellen die ankommenden, die von der Uhr weg zeigenden Pfeile die abfahrenden Linien während der Hauptankunftszeit für Wanderer von 9 bis 11 Uhr dar. Es wird deutlich: Die wichtigste Umsteigeverbindung, nämlich von der S-Bahn auf den Wanderbus, ist mit 7 Minuten sehr gut abgestimmt – aber nur bei einer von zwei Ankünften. Bei der S-Bahn mit Ankunft auf Minute :43 besteht ein zeitnaher Anschluss auf die Linie 241 ins Kirnitzschtal. Alle anderen Wanderbusse verkehren nur im Stundentakt, was 37 Minuten Wartezeit bedeuten würde. Die Abfahrtszeit der Fähre liegt jeweils 17 Minuten nach Ankunft der S-Bahn. Wie diese Wartezeiten verbracht werden könnten, also die Aufenthaltsqualität am Bahnhof, wird im folgenden Kapitel 2.4 thematisiert.

Im direkten Vergleich der Reisezeiten mit dem Pkw wird deutlich: Der ÖPNV muss seine Stärken ausspielen, um das Komfort-Defizit zu kompensieren. Die Fahrzeit mit Bus und Bahn liegt zu vielen Zielen 30-40% über der Fahrzeit mit dem Pkw, wobei meist nur ein 60 Min-Takt besteht (vgl. Tabelle 3).

Die Anreise zu den umgebenden Tarifzonen, welche näher an Dresden liegen, ist aufgrund der schlechten Takt-Angebote noch unattraktiver. Möchte man bspw. an einem Samstag zwischen 8 und 10 Uhr von Dresden in das Bielatal fahren, so benötigt man mit dem MIV eine Fahrzeit von 36 min. Die Fahrzeit mit dem ÖV beträgt fast das Doppelte (1:07h) bei einem 120min-Takt.

Route von Dresden Hbf nach	Fahrzeit MIV*	Route über	Parkpreis**	Fahrzeit ÖPNV***	Umstiege	Familien-Tageskarte	Takt***
Lichtenhainer Wasserfall	0:56	Königstein, Bad Schandau	7 €	1:20	1	21,50 €	30 min
Kurort Gohrisch	0:39	Pirna, Königstein	3 €	0:57	1		60 min
Kleingießhübel	0:47	Pirna, Königstein	frei	1:06	1		60 min
Hohnstein (Markt)	0:43	Dohna	4 €	1:27	1		60-90 min
Schöna (Dorfplatz)	0:56	Pirna, Bad Schandau	frei	1:13	1		60 min
Neumannmühle	1:06	Pirna, Königstein	5 €	1:25	1		60 min
Schmilka	0:54	Pirna, Bad Schandau	8 €	1:09	(0)		60 min+

* MIV Fahrzeit ohne Stau ** Tagespreise Parkplatz *** Ankunft Samstag zwischen 9 und 11 Uhr

Tabelle 3: Reisezeitenvergleich MIV und ÖV ab Dresden zu den wesentlichen Wan-der-zielen in/bei Bad Schandau
Quelle: Openstreetmap.org, DB Vertrieb GmbH, VVO

Auch die Kostenseite ist ernüchternd: Während die VVO-Tageskarte für eine Familie ab Dresden bei 21,50 € liegt, sind die reinen Benzinkosten mit ungefähr 10 € zu beziffern. Selbst mit der aktuell teuersten Parkgebühr von 7 € bspw. am Lichtenhainer Wasserfall, sind die Reisekosten für eine Familie mit dem Pkw günstiger als mit Bus und Bahn – bei deutlich größerer Bequemlichkeit (vgl. Abbildung 14). Hinzu kommt, dass selbst die Benzinkosten von vielen Gästen nicht bewusst einkalkuliert werden, geschweige denn die weiteren Kosten für die Abnutzung des Fahrzeugs.

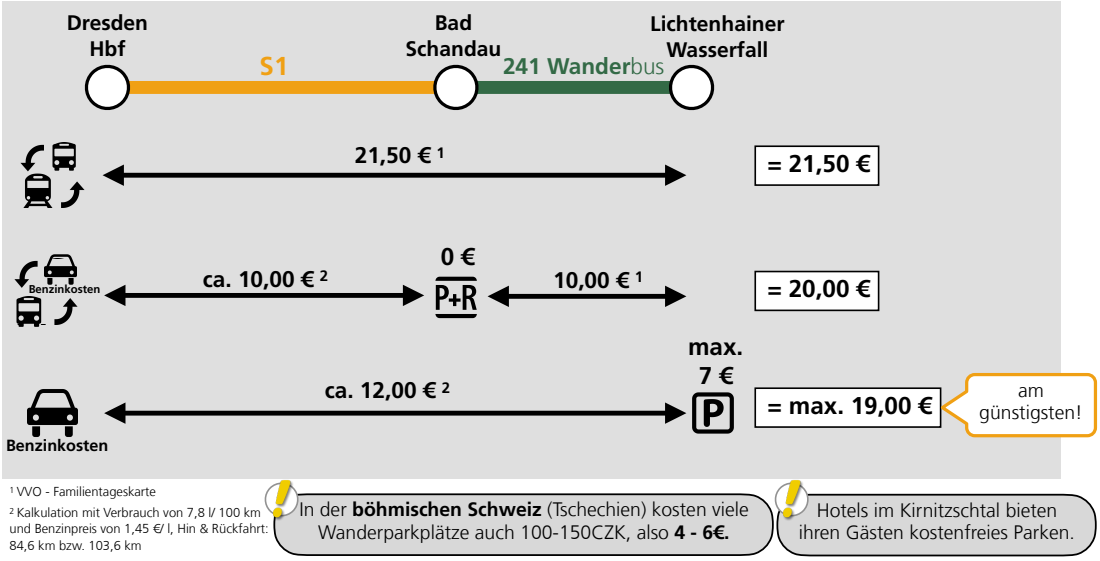


Abbildung 14: Reisekostenvergleich MIV und ÖV Dresden – Lichtenhainer Wasserfall
Quelle: Openstreetmap.org, DB Vertrieb GmbH

2.4 Aufzeigen der Defizite im Bahnhofsumfeld

Die Zielstellung für den Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe wurde bereits eingangs formuliert. Nur wenn der Bahnhof und sein Umfeld alle notwendigen Ausstattungsmerkmale besitzt und diese auch „gut und gerne" nutzbar sind, erfüllt das Areal die maximale Nutzertauglichkeit. In diesem Kapitel werden die Defizite am Bahnhof formuliert.

Die Zielgruppen im und am Bahnhof sind ausgesprochen differenziert in Ihren Bedürfnissen. Bahnhofsnutzer können Einheimische oder Auswärtige, Beschäftigte oder Gäste, Durchreisende oder Besucher der Händler und Dienstleister am Bahnhof sein. Ein wesentlicher Ansatz, um dem Bahnhof zu einem hohen Nutzen und ihm eine große Gebrauchstauglichkeit zu verschaffen, ist, alles auf Erstnutzer auszurichten. Erstnutzer sind Gäste, die sich bei der Nutzung extrem unsicher fühlen, weil sie keine Nutzungserfahrung haben, sich nicht auskennen oder schwer zurechtfinden. Unsicherheit und das systemimmanente „Ausgeliefertsein" sind eine der wichtigen Herausforderungen bei der Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrs. Durch schlechte Wahrnehmung bei der erstmaligen Nutzung besteht die Gefahr, dass die weitere Nutzung abgelehnt wird und sich die Wahrnehmung der Erstnutzung festsetzt, ohne der Einrichtung „eine zweite Chance" zu geben. Die Gestaltung des Bahnhofs und seines Umfelds haben daher einen großen Anteil daran, die Nutzer zur Wiedernutzung zu motivieren.

Die Funktionen an einem Bahnhof bzw. des Bahnhofs selbst sind genauso vielfältig wie seine Nutzergruppen. Die verschiedenen Funktionen und Einrichtungen eines Bahnhofs lassen sich aufteilen in die Kategorien (vgl. Abbildung 15)

Abbildung 15: Zentrale Funktionen eines Bahnhofs
Quelle: DB Station&Service AG; ergänzt durch Probst & Consorten Marketing-Beratung

- Aufenthaltsqualität
- Reisendeninformation
- Anschlussmobilität
- Zugang zum digitalen Netz
- Treff- & Arbeitsort
- Einkaufsmöglichkeiten
- Umweltschutz & Sauberkeit

Die unterschiedlichen Nutzergruppen des Bahnhofs nutzen die einzelnen Funktionen in unterschiedlicher Ausprägung. In Bad Schandau lassen sich die Nutzenden des Bahnhofs mit geschätzten Anteilen wie in Tabelle 4 zuordnen.

Anteil künftig	Nutzer des Bahnhofs	%	Bedürfnisse	Kernnutzen
	Einheimische „auf dem Weg“	10		*nicht lästig, sondern hilfreich!?*
	Beschäftigte am & im Bahnhof	1		*mein perfekter Arbeitsort!?*
?	Einheimische zum Einkauf im Bf	1		*das kaufe/mache ich nur dort!?*
	Tagesgäste aus Dresden & VVO	40		*hier steige ich gut & gerne um!?*
	Tagesgäste aus Sachsen & weiter	20		*finde mich schnell zurecht…!?*
	Tagesgäste aus der Tschech.Rep.	10		*…und das in meiner Sprache!?*
↗	Fernzug/-bus-Reisende An-/Abreise	4		*kann hier gut auf den EC warten!?*
	Fernzug/-bus-Reisende vor Ort	4		*das ist mein Anlaufpunkt!?*
↗	Pkw-Urlauber vor Ort	3		*ich lasse das Auto gerne stehen!?*
	Radtouristen des Elberadwegs	3		*hier werde ich geholfen!?*
↗	Bahnhof als Ausflugsziel	2		*hier fühle ich mich wohl!?*
↗	Beherbergung & Gastronomie	1		*empfehle ich uneingeschränkt!?*
↗	Multiplikatoren	1		*dafür setze ich mich ein?!*

Tabelle 4: Nutzergruppen des Bahnhofs und ihre jeweiligen Bedürfnisse
Quelle: Probst & Consorten Marketing-Beratung, Symbole DB Station&Service AG

Beim Bahnhof Bad Schandau gilt grundsätzlich: Der Bahnhof ist im Vergleich vielen zu anderen in Deutschland gut ausgestattet – **„man“ findet sich zurecht**. Jedoch erwecken sowohl die Wegeleitung als auch die Anordnung der Funktionen und Einrichtungen wie Bussteige und Fahrradabstellung den Eindruck, dass vieles losgelöst voneinander und ohne Gesamtkonzept geplant und realisiert wurde. Auf dem Bahnsteig angekommen läuft der Gast zunächst ohne Führung los, vor allem wenn er auf dem weiter entfernten Kopfgleis 1 angekommen ist. Vor dem Bahnhof weisen verschiedene Schilder zeitgleich auf die Fähre hin, jedoch sind diese nicht einheitlich und auch Informationen über die Abfahrtsorte der Regional- und Wanderbusse sucht man vergebens.

Im Folgenden werden die Defizite in der Nutzertauglichkeit bzw. -freundlichkeit anhand der in Abbildung 15 vorgestellten Kategorien dargelegt.

Reisendeninformation

Die **Wegeleitung im Bereich der Deutschen Bahn** ist in sich noch nicht konsistent. Gäste werden auf dem Bahnsteig zunächst „allein gelassen". Die Ausschilderung zu den Dienstleistungen im Bahnhof ist uneinheitlich bzw. am Bahnhofsgebäude, welches jedoch der Stadt gehört, nicht auseichend. Wann und wo weiterführende Verkehrsmittel (U28, Wanderbusse) abfahren, ist nicht ersichtlich, so dass trotz ggf. ausreichender Umsteigezeit Stress ausgelöst wird. Auch die **Wegeleitung der Stadt** ist im Bahnhofsbereich nicht optimal gelöst. Die städtische gelb-blaue Hinweisstele befindet sich am Abgang zur Fähre. Sie ist aber recht unscheinbar und zu klein dafür, als dass die ankommenden Besucher auf Anhieb verstehen, dass dies die touristische Fußwegeleitung der Stadt ist.

Auch die **Vitrinen** von Verkehrsverbund, Bahn und Stadt wirken wenig strukturiert und unaufgeräumt. Nirgends findet sich eine gesammelte Information zum Bus-Anschlussknoten. Die Anzeigetafel für die Busse und Fähre vor dem Bahnhof ist eine gute Hilfe für die demnächst abfahrenden Linien. Sie kann jedoch gut aufbereitete Fahrplaninformationen in den Vitrinen nicht ersetzen. Im Gegensatz dazu ist die **Abfahrtstafel** im Bahnhof so ungünstig platziert und so groß, dass sie vom Café und Wartebereich nicht einsehbar ist. Sie hängt so hoch, dass sie nur per Zufall gefunden wird.

Anschlussmobilität

Ein großes Manko des Bahnhofs ist die mangelhafte **Radabstellung**. Die wenigen Plätze mit Überdachung befinden sich zwischen Bussteigen und Park+Ride-Platz und damit viel zu weit entfernt für einen schnellen Umstieg in die Bahn. Die Abstellanlagen sind derzeit für Radpendler gedacht, die wegen der stadtabgewandten Lage des Bahnhofs derzeit jedoch vermutlich kaum vorhanden sind. Darüber hinaus gibt es weder **sichere Fahrradabstellmöglichkeiten** in einem Käfig mit Zugangskontrolle noch **Ladeinfrastruktur** für Akkus von **E-Bikes**. Vor allem für Radtouristen des am Bahnhof vorbeiführenden Elbradwegs wäre dies entscheidend, zumal der Bahnhof selbst das Potenzial hat, Radfahrer im Zuge einer Pause ins Café zu locken während die Fahrradakkus aufgeladen werden.

Der Zugang zur **Fähre** ist barrierefrei und ansprechend ausgebaut. Unzumutbar ist, dass über die Kreisstraße keine **Querungshilfe** existiert. Hier nützen für Rollstuhlfahrende die Rampen zur Fähre runter und zum Bahnhof hoch herzlich wenig. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung sowie die Einrichtung eines Zebrastreifens ist ein Muss.

Das **Gleis 1** wurde für die in Bad Schandau endenden S-Bahnen kostenoptimiert errichtet, wodurch dieses weit entfernt vom Bahnhofsgebäude endet. Dies sorgt für sehr lange Umsteigewege zwischen den Bahnlinien, insbesondere zwischen der U28 und der S1. Der Weg vom Kurzbahnsteig zu den Bussteigen ist durch einen kleinen Stichweg zwar kurz, er ist jedoch nicht ausgeschildert und stiftet somit Verwirrung für die Gäste. Diese wissen nicht eindeutig, wohin dieser führt bzw. welcher Weg bspw. zur Fähre oder zu den Bussen der „richtige" ist.

Weitere Mobilitätsangebote findet man am Bahnhof kaum. Zwar gibt es einen Taxistand, jedoch kein Angebot eines Carsharing-Anbieters und keine Lademöglichkeit von Elektrofahrzeugen.

Zugang zum digitalen Netz

Derzeit befindet sich kein öffentliches **WLAN** im bzw. am Bahnhof. Die **Mobilfunkabdeckung** ist im Elbtal generell als mäßig einzustufen. **Digitale oder interaktive Stadt- und Regionalinformationen** sucht man derzeit vergebens am Bahnhof.

Treff- & Arbeitsort

Am Bahnhof arbeitet bereits heute eine Reihe von Menschen, die auch Pausen und Ruhezeiten einlegen wollen. Das Gros besteht aus Personen der Verkehrsbranche aber auch von anderen Dienstleistern.

Sich am Bahnhof als markanten Ort der Region zu treffen, ist nicht mehr weit verbreitet – eher um auf Personen zu warten, die man abholen möchte. Jedoch könnte diese Funktion ausgebaut werden. Der Bahnhof und das Areal selbst haben das Potenzial, sich zu einem Treff- und Arbeitsort zu entwickeln – entweder weil man selbst am oder im Bahnhof arbeitet oder im Café die Inspiration findet, die man zum Arbeiten braucht. Der Bahnhof ist derzeit, auch aufgrund seiner Lage abseits der Stadt, noch kein Ort, der Gäste tatsächlich **von alleine anzieht**.

Der **Vorplatz** ist, egal ob zur Stadt oder zur Deutschen Bahn gehörend, eine ungefasste Steinfläche und auch die elbzugewandte Seite lädt trotz hergerichtetem Eingang nicht zum Betreten des Gebäudes ein. Ohne Grund einzutreten ist man auch schnell außen herum gelaufen. Dabei bietet das im Bahnhof befindliche **Café** ein sehr gutes Ambiente und bildet mit seinem Angebot eine tolle Basis. Die in der Halle aufgestellten Bistromöbel könnten einladender sein. Im Sommer 2021 wurde als spontane Corona-Lösung ein durchaus angenehmer **Außensitz** auf der Elbseite am Bahnhof gestattet. Ansonsten gibt es jedoch keine Möglichkeit für Gäste, Kaffee und Kuchen mit Blick auf die Elbe oder die vorbeifahrenden Züge zu genießen. Die Weiterentwicklung der oberen **Stockwerke** sieht gemäß der zitierten Studie die Einrichtung eines Beherbungsbetriebes auf Basis eines Backpacker-Hostels vor, was sicherlich eine Belebung der Halle zur Folge haben wird.

Einkaufsmöglichkeiten

Im Bereich **Reisebedarf** gibt es wenig Defizite. Proviant sowie Reise- und Wanderliteratur können im Café bzw. im Servicebüro der RVSOE und Tag und Nacht aus einem Automaten erworben werden. Weitere Angebote sind wünschenswert, sehen sich jedoch der Konkurrenz zu den vorhandenen, auch an Sonn- und Feiertagen geöffneten Einkaufsmöglichkeiten auf der anderen Elbseite gegenüber. Der nordwestliche Bereich des Empfangsgebäude wird heute als Archiv und Verwaltungsflächen genutzt, ist für die Besucher also nicht zugänglich. Weitere Erledigungen wie **Pakete** auf dem Weg abzugeben oder in Empfang zu nehmen sind derzeit nicht möglich.

Umweltschutz & Sauberkeit

Durch die sehr karge Gestaltung der Flächen am Bahnhof und die vandalismusresistente Möblierung sind die Flächen am Bahnhof zurzeit meist **sauber**. Die Themen des **Nationalparks** wie Umweltschutz und Nachhaltigkeit finden sich abgesehen von seinem Namen jedoch nirgendwo am Bahnhof wieder, weder kommunikativ noch als gelebte Prämisse. Schattenspendende **Bäume** sind zurzeit ebenfalls Mangelware. Es gibt bewirtschaftete **Grünflächen**, die jedoch ebenfalls eher funktional gehalten sind. Materialien der Umgebung wie Holz und Sandsteine sind im Bahnhofsumfeld kein Thema.

Aufenthaltsqualität

Die **Wartemöglichkeiten** für schlechtes Wetter oder längere Aufenthalte sind nicht sehr ansprechend und entsprechend auf dem Bahnsteig dem aktuellen DB-Designstandard. Die Wartemöbel in der Halle aus Drahtgitter sind nicht sehr bequem und auch nicht für Gruppen geeignet. Lademöglichkeiten für Handy & Co. finden sich nur im Café. Auch eine Gepäckaufbewahrung sucht man vergebens. Die Toiletten sind in gutem Zustand, für größeren Andrang jedoch nicht ausreichend und für Umsteigende nicht in Reichweite.

3 Maßnahmen-Baukasten: Neues Mobilitätskonzept

Mit der formulierten Problemstellung und der Analyse der Ist-Situation lassen sich Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in und um Bad Schandau sowie der Aufenthaltsqualität am Bahnhof ableiten. Die Handlungsfelder sind klar definierbar und bedingen sich nur teilweise. Viele Maßnahmen können auch einzeln umgesetzt werden. Daher werden sämtliche Maßnahmen standardisiert dargestellt und eingeordnet. Diese Einordnung betrifft folgende Kategorien:

- Treiber, Verantwortliche und beteiligte Organisationen bzw. Personen
- Oberziele: **Verlagern der Gäste** zu den weniger besuchten Zielen der Region, **Verlagern des Verkehrs** vom Pkw auf den ÖV und **Erschließen vorhandener Ziele** für den ÖV
- Realisierbarkeit und Umsetzungsgeschwindigkeit
- Abschätzen des Effekts (qualitativ und quantitativ, ggf. mehrere Maßnahmen gruppiert und differenziert nach Tages- und Übernachtungsgästen)
- Abschätzen der Kosten (qualitativ)

Die genaue Einordnung ist der Maßnahmentabelle im Anhang zu entnehmen.

Der Fokus der Untersuchungen und damit auch der Maßnahmen liegt auf der Mobilitätsdrehscheibe Stadt & Nationalparkbahnhof Bad Schandau. Ziel aller Bemühungen soll sein, den Bahnhof in seiner Funktion zu stärken, seine Aufenthaltsqualität zu erhöhen und ihn noch mehr ins Zentrum zu rücken. Dafür sind auch Maßnahmen im weiteren Untersuchungsgebiet nötig wie bspw. ein einheitliches Parkraummanagement sowie tageweise Park+Ride-Shuttle-Verkehre. Durch die gezielte Verkehrsverlagerung soll die Erreichbarkeit der Ausflugs-Hotspots gesteigert werden, ohne dass die Leistungsträger bspw. auf Grund einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung um ihre Umsätze fürchten müssen.

Die Maßnahmen je Kategorie werden im Folgenden erläutert.

3.1 Verbessern der Kommunikation des bestehenden ÖV-Angebots

„Die Mobilitätsdrehscheibe existiert heute schon – es muss nur allen bewusst gemacht werden!"

Pos.	Verbesserung Kommunikation ÖV	Erläuterung	Verant-wortlich
ÖV KOMM 1	Bessere Darstellung & Kommunikation Liniennetz Sächsische Schweiz	Koordinierte Herausgabe von Fahr- und Linienplänen durch VVO, RVSOE und Nationalpark	VVO
ÖV KOMM 2	Kommunikation bestehender Anschlusstreffen am Nationalparkbhf.	Bekanntmachung „jede Stunde auf :26", „7 Min. Umsteigen in alle Richtungen!"	VVO
ÖV KOMM 3	Schärfung Marken Wanderbus & Fahrradbus	Füllen der jeweiligen Marken mit Inhalt: Wie beim Plusbus, was kann der Fahrgast erwarten?	VVO
ÖV KOMM 4	Einführungskampagne Linie 254 Bad Schandau - Hohnstein - Bastei	Wichtiger Lückenschluss, der nach Ende der Umleitung offensiv kommuniziert werden muss	RVSOE
ÖV KOMM 5	Wettbewerbsvorteile ÖV: Kostenvergleich, Genuss, kein Rückkehrzwang	Formulieren konkreter Botschaften, einbringen in bestehende Kommunikation von VVO & Co.	VVO
ÖV KOMM 6	s. Verkehrsleitsystem-Studie: Hinweistafel zum P&R, "Abfahrt Bus in"	Die spontane Umlenkung von Pkw auf P&R-Umstieg klappt nur mit Echtzeit-Information	LASuV

Tabelle 5: Lösungs-Bausteine ÖV-Kommunikation
Quelle: Probst & Consorten Marketing-Beratung

Die Ist-Analyse hat gezeigt: Das bestehende Angebot hat seine Stärken. Die Kommunikation sollte jedoch koordinierter und offensiver erfolgen. Die beste, kompakte Darstellung des Liniennetzes, der einzelnen Fahrpläne und der begleitenden Informationen über Tarif, Services etc. findet sich zurzeit in den von der Nationalparkverwaltung initiierten Kommunikationsmedien. Diese hat zum Schutz der ihr anvertrauten Gebiete ein ureigenes Interesse an der Nutzung des ÖV durch die Gäste. Eine konsequente Ausweitung dieser Kommunikation vor allem durch die Partner im Verbund, also VVO, DB und RVSOE sollte in den Quellgebieten der Sächsischen Schweiz erfolgen. Die Maßnahme **Bessere Darstellung & Kommunikation Liniennetz Sächsische Schweiz** sieht vor, dass die grundlegenden Informationen zur sanften Mobilität in der Region Bad Schandau auf all ihren jeweiligen Kanälen intensiv, gemeinsam und einheitlich verbreitet werden – von den Flyer-Haltern in den S-Bahnen über die jeweiligen Internetpräsenzen bis hin zur Verteilung an die Gastgeber. Als Basiselement sollte die Liniennetz- und Angebotsdarstellung für die Sächsische Schweiz deutlich verbessert und mit den konkreten Ausflugszielen (als POI) verknüpft werden.

Eine Besonderheit des bestehenden Angebots stellt die gebündelte Abfahrt aller Wanderbusse morgens an Wochenend- und Feiertagen auf die Minute 20 dar. Dies ähnelt dem vielen Dresdnern bekannten „Postplatztreffen", wo an der entsprechenden Haltestelle ab 23 Uhr alle Linien aufeinander warten, so dass ein allumfassender Umstieg garantiert werden kann. Im Gegensatz zum Pendant in der Landeshauptstadt ist das Bustreffen am Bahnhof jedoch nicht bekannt und auch in der Kommunikation nirgendwo als eindeutige Botschaft zu finden. Die Maßnahme **Kommunikation bestehender Anschlusstreffen am Nationalparkbahnhof** soll dies ändern. Zu prüfen ist, ob die Regeln des Anschlusstreffens (Zahl teilnehmender Linien) durch eine geschickte Umstellung des Fahrplans vereinfacht werden können und der Zeitraum des Anschlusstreffens klar benannt werden kann („Vormittags kurzer Anschluss von der S-Bahn – nachmittags kurzer

Anschluss von den Wanderbussen zum Zug"). Somit werden Botschaften wie „Mit nur 7 Minuten Umstieg zu jedem Gipfel in der Sächsischen Schweiz" möglich, welche die Besucher noch vor dem Einstieg in den Pkw abholen können.

Die **Marken „Wanderbus" und „Fahrradbus"** wurden vor einigen Jahren von den Partnern eingeführt und etablieren sich nach und nach. Gerade durch die derzeit erfolgende Ausstattung der Haltestellen mit neuen Masten werden diese Marken mehr sichtbar. Der Fahrradbus besticht zudem durch den Anhänger, der die Leistung klar sichtbar macht.

Wichtig ist, gerade dem **Wanderbus** ein verständliches Markenprofil zu geben. Was beim Plusbus eindeutig definiert ist („werktags jede Stunde mit kurzem Anschluss zum Zug – auch am Wochenende unterwegs") ist eben beim Wanderbus nicht klar. Verständlich ist, dass diese Verkehre vornehmlich in der Saison aufgrund der hohen Nachfrage der Wanderer verkehren – aber was sollen sie sich die Gäste merken, außer dass es sich um einen Regionalbus handelt? Ein prägnantes Leistungsversprechen („an Ausflugstagen vormittags schnell vom Bahnhof zum Wanderziel, nachmittags schnell zurück" und „holt Dich überall ab, egal wo Du gestartet bist") mit netten Zusatzdetails (z.B. einer Fahrplankarte des Zielgebietes zum Mitnehmen und Zurechtfinden und Wiederkommen im ÖV der Sächsischen Schweiz) erscheint geboten.

Die intensivere Vermarktung des **Fahrradbusses** sollte diskutiert werden. Wie beschrieben, ist die Leistung für Radler, die „den Berg hoch wollen", ein guter Service inkl. Verladung und Entladung durch das Fahrpersonal. Allerdings kann eine größere Inanspruchnahme neben Kapazitätsengpässen auch fahrplantechnologische Probleme verursachen, wenn Fahrzeiten verlängert werden müssen und Anschlüsse nicht mehr gehalten werden können. Die Detailbetrachtung der Radfahrenden als eigene, in sich zu differenzierende Zielgruppe steht hier voran.

Zu Beginn dieser Untersuchung bestand ab Bad Schandau lediglich in eine Richtung Hohnstein, Polenztal und Bastei eine bedeutende Angebotslücke. Diese ist nun geschlossen. Jedoch bedarf es einer intensiven Kommunikation gerade im Quellmarkt Dresden, dass auch diese Linie nun fährt. Hohnstein mit seinen Wandergebieten kann den Druck von den Ausflugs-Hotspots Bastei und Kirnitzschtal nehmen. Eine **Einführungskampagne Linie 254 Bad Schandau – Hohnstein – Polenztal – Bastei** sollte in Zusammenarbeit mit den Kommunen, Nationalpark und dem Tourismusverband zeitnah durchgeführt werden.

Die Ist-Analyse hat gezeigt, dass der ÖV mit dem Pkw im Kosten- und Reisezeitvergleich im Konkurrenzkampf steht, der bei reiner Fahrzeit- und oberflächlicher Bequemlichkeitsbetrachtung vom ÖV nicht gewonnen werden kann. Dennoch können natürlich vorteilhafte Botschaften und vor allem die systemimmanenten Vorteile von Bus und Bahn herausgestellt werden. Die Maßnahme **Wettbewerbsvorteile ÖV herausstellen** sieht vor, über Kostenvergleiche, Genuss- & Geselligkeitsthemen, dem fehlenden Rückkehrzwang zum Pkw, nämlich „spontan" überall wieder einsteigen zu können, die Vorteile der ÖV-Anreise stets aufzugreifen und damit langfristig das Bild „In die Sächsische Schweiz? – Nicht ohne den Zug!" zu prägen. Dies schließt das tiefe

Verständnis der Leistungsträger, allen voran die Gastronomie, mit ein. ÖV-Nutzer müssen eben nicht auf das wohlverdiente Bier beim Gastwirt verzichten und haben eine nachweisbar höhere Wertschöpfung vor Ort.

Die Studie über das Verkehrs- und Parkleitsystem sieht in der späteren Ausbaustufe auch Freitext-Anzeigen an verschiedenen Standorten vor. Diese könnten ebenfalls zur Kommunikation der nächsten Abfahrt(en) der Wanderbusse genutzt werden. Die Maßnahme **Hinweistafel zum P+R – Abfahrt Bus in…'** wird durch die Umsetzung dieser Maßnahme bedingt. Eine Anzeige mit lediglich digitaler Darstellung der freien Plätze erfüllt diesen Zweck nicht. Die Matrix-Anzeigen sind daher auch integraler Bestandteil des P+R-Konzepts.

3.2 Ausweiten / Optimieren des Nahverkehrs-Angebots

„Die Mobilitätsdrehscheibe bleibt konkurrenzfähig, wenn das Angebot attraktiver wird!"

Pos.	Verbesserung ÖV-Angebot	Erläuterung	Verant-wortlich
ÖV ANG 1	P+R-Shuttle "Kirnitzschtal-Königstein-Express" (KiX / KöX)	Einführen einer neuen Buslinie zur Anbindung erweiterter P+R-Kapazitäten ans Kirnitzschtal	Land-kreis
ÖV ANG 2	Einführen P+R-Kombiticket	Gemeinsame Verhandlung für ein Parkticket inklusive VVO-Fahrberechtigung	VVO
ÖV ANG 3	Einführen Gästekarte mobil	Fahrscheinfreie ÖV-Nutzungsberechtigung für Übernachtungsgäste im Stadtgebiet	Stadt
ÖV ANG 4	Verlängerung Kirnitzschtalbahn	s. Kirnitzschtalbahn-Studie: Verlängerung bis an den Bahnhof	Stadt
ÖV ANG 5	Verbesserung Anbindung Bad Schandau - Zittau - Liberec Sa/So	Einrichten einer Tagesverbindung am Wochenende auch in Richtung Liberec	ZVON
ÖV ANG 6	Verbesserung Anbindung Bad Schandau - Decin - Usti n.l. täglich	Erweitern des Angebots auf einen Stundentakt zwischen Bad Schandau und Decin	VVO
ÖV ANG 7	Fährlinie Postelwitz - Krippen - Elbkai - Bornsteg - Nationalparkbhf.	Kombinieren und Verknüpfen der bestehenden Fährlinien für nahtlose Übergänge	RVSOE
ÖV ANG 8	konsequentes Anschlusstreffen Bahn/Bus am Nationalparkbahnhof	Standardisierung und Neuordnung der Anschlüsse am Bahnhof und am Elbkai	RVSOE
ÖV ANG 9	Einführen emmissionsfreier Antriebe beim Regionalbus	Hinwirken auf „Modellregion Sächsische Schweiz", Akquirieren Fördermittel	RVSOE
ÖV ANG 10	Linie S1: Verstärken und Verdichten am Wochenende	Taktverdichtung der Hauptanreisezeit nach Bad Schandau ab Dresden-Neustadt	DB
ÖV ANG 11	Linie U28: Taktverdichtung	Errichtung Ausweiche in Richtung Sebnitz, Verdichtung Richtung Decin (s. ÖV ANG 6)	DB
ÖV ANG 12	Linie 241: Einführen PlusBus	Aufwerten zum PlusBus-Standard	RVSOE / VVO
ÖV ANG 13	Linie 244: Ordnen Linienführung	Vereinfachen der Linienführung	RVSOE
ÖV ANG 14	Linie 245: Neustrukturierung	Verdichten zwischen Pirna und Königstein, Neustrukturierung im Bielatal	RVSOE
ÖV ANG 15	Linie 252: Vertaktung Stadtbus	Einrichten echter (Halb-)Stundentakt, Entwickeln zum echten Stadtbus	RVSOE
ÖV ANG 16	Linie 253/254: Erschließen von Hohnstein & Bastei	Anbinden der geplanten Verkehre an die RB in Lohmen	RVSOE
ÖV ANG 17	Linie 260: Einführen PlusBus	Aufwerten zum PlusBus-Standard inkl. TaktBus 268/269	RVSOE / VVO
ÖV ANG 18	Linie 264/267: Wochenendanbindung der Bastei	Testen einer Wochenendanbindung von Bautzen und Bischofswerda an die Bastei	RVSOE

Tabelle 6: Lösungs-Bausteine ÖV-Angebot
Quelle: Probst & Consorten Marketing-Beratung

Die Analyse hat gezeigt, dass das Verkehrsangebot in der Sächsischen Schweiz im Vergleich zu anderen sächsischen Regionen bereits heute gut ausgebaut ist und sich sehr stark auf die einbrechende Nachfrage in der Saison einstellt. Sie hat jedoch ebenso gezeigt, dass an den Spitzentagen in der Saison die Nachfrage nach Parkraum heute schon nicht gedeckt werden kann und zähfließender Verkehr sowie Staus vor und in Pirna, Königstein sowie Bad Schandau die Folge sind. Mit der Eröffnung der Südumfahrung Pirnas mag das beschriebene Problem für Pirna gelöst sein. Jedoch sorgt die Attraktivitätssteigerung des Straßennetzes dafür, dass in den Kommunen hinter Königstein das Verkehrsproblem durch die Zunahme des Verkehrs noch verschärft wird.

Die Verbesserung des Verkehrsangebotes vor Ort ist also auch geboten, obwohl oder gerade weil es schon ausgesprochen gut ist. Die Sächsische Schweiz hat von jeher den Anspruch der Sanften Mobilität, die Natur ist ihr einzigartiger Verkaufsvorteil. Ein „perfektes" – nicht nur sehr gutes – ÖV-Angebot verdeutlicht diesen Anspruch nochmals. Die erforderlichen Verbesserungen fallen in zwei Kategorien:

1. die **punktuelle Aufwertung, Verdichtung und Schärfung der Linienwege** bestehender Linien. Hier ist das Ziel, durch eine weitere Verbesserung des Angebotes den Besuchern der Region zu vermitteln, tatsächlich gut im ÖV-System aufgehoben zu sein und gefühlt stets überall hin sowie weg zu kommen.

2. die **Einrichtung von tageweise verkehrenden P+R-Shuttle-Verkehren**, die den Pkw-Nutzenden bereits vor dem Königstein die einfache und preiswerte Möglichkeit bieten, die letzte Meile zum Ziel mit einem bequemen und bevorrechtigten Shuttle-Bus zu fahren, der eben nicht im Stau steht. Hier ist das Ziel „akut" Abhilfe vor der heute schon bestehenden und sich verstärkenden „Pkw-Flut" zu schaffen.

P+R-Shuttle „Kirnitzschtal<–>KönigsteinParkExpress" ab Leupoldishain

Dringend empfohlen wird, an den Spitzenausflugstagen einen P+R-Shuttle auf dem Laufweg P+R Leupoldishain – Festung Königstein – Stadt Königstein – Nationalparkbahnhof Bad Schandau – Stadt Bad Schandau – Kirnitzschtal einzurichten. Dieser fährt, wie seinerzeit der Wintersport-Express Dresden – Altenberg, nur nach Aufruf an Schönwettertagen in der Saison bei dann erwartbarer starker Verkehrsnachfrage. Der P+R-Shuttle fährt in der relevanten An- und Abreisezeit im für Pkw-Nutzende attraktiven 20- oder 15-Minuten-Takt, nicht seltener. Der potentielle Wendepunkt im Kirnitzschtal ist noch festzulegen, da dies nicht überall möglich sein würde. In Leupoldishain sind Flächen zur Abstellung einer großen Zahl von Pkw (wieder) herzurichten (s. Kapitel 3.4.2) und das Wenden von Bussen zu ermöglichen.

Damit die Pkw-Nutzenden am Kreisel in Leupoldishain auch tatsächlich bewogen werden, in den P+R-Shuttle umzusteigen, bedarf es einer übergeordneten Kommunikation der Akteure in der regionalen Presse („Achtung, schönes Wetter am Wochenende! Großer Andrang in der Sächsischen Schweiz erwartet! Fahre mit der S-Bahn ab Dresden oder mit dem **Königstein<–>Kirnitzschtal ParkExpress** ab P+R Leupoldishain!").

Gleichzeitig muss spätestens ab Ortsausgang Pirna mit Vorwegweisern, spätestens ab Struppen, Siedlung auf den P+R-Shuttle mit Zielen, Abfahrtsfrequenz, Preis und Staugefahr hingewiesen werden. In der Einführungsphase und an Spitzentagen könnten „Verkehrshelfer" am Kreisverkehr Leupoldishain den Verkehr bewusst noch einmal verlangsamen und auf geeignete Weise auf den P+R-Shuttle hinweisen.

Einführen P+R-Kombiticket

Die zuvor beschriebene Maßnahme kann nur mit einer **konsequenten Parkraumbewirtschaftung** in den Kerngebieten Bad Schandaus und dem Kirnitzschtal funktionieren. Parken vor Ort ist dann teurer als die Nutzung des P+R-Shuttles ab Leupoldishain. Zur tariflichen Konsequenz gehört aber auch, dass die Anreise ab Dresden mit den Verkehrsmitteln des VVO günstiger als die Fahrt mit dem Pkw samt Nutzung des P+R-Shuttles ist.

Den Pkw-Nutzenden muss und wird stets vermittelt werden, dass es immer günstiger ist, das Auto stehen zu lassen, am besten zu Hause und nicht erst am P+R Leupoldishain oder gar am Wanderparkplatz selbst. So tritt nach und nach ein Lerneffekt in der Bevölkerung ein.

Konkret soll das P+R-Ticket ab Leupoldishain zum selben Preis verkauft werden wie die Tageskarte des VVO für die Tarifzone 72 Bad Schandau. Wer parkt, erhält bei Einfahrt auf den P+R-Platz zum genannten Preis am P+R Leupolidishain ein Parkticket für denselben Tag sowie gleichzeitig eine „Tageskarte für Bus & Bahn in der gesamten Sächsischen Schweiz". Am Parkplatz selbst wird den Parkenden sinnvoll vermittelt, dass „man es beim nächsten Mal unter Berücksichtigung der reinen Benzinkosten günstiger und bequemer haben kann, wenn man von Dresden aus mit Bus & Bahn anreist", denn die VVO-Tageskarte Verbundraum oder jene für zwei Tarifzonen, wenn man in Dresden ein Abo hat, ist immer günstiger. „Das Elbpanorama gibt es gratis ab Pirna dazu!"

Die Einnahmenaufteilung des P+R-Tickets ist zwischen dem VVO und dem Parkplatzinhaber zu verhandeln. Ggf. ist diese Maßnahme mittels Anschubfinanzierung auch durch den Freistaat Sachsen finanzierbar, hat sie doch für diese ausgesprochene Lage auch Pilotcharakter für das Land. Nicht zuletzt profitiert ebenso die im Besitz des Freistaates befindliche Festung Königstein von diesem Konzept.

Steigt der Referenzpreis der VVO-Familientageskarte für eine Tarifzone, steigt auch der Preis des P+R-Tickets. Die reinen Parkpreise ohne VVO-Berechtigung legt der Parkplatzbetreiber fest. Erlaubt ist auch, die Shuttle-Busse ohne Parken zu nutzen und ein reguläres VVO-Ticket zu nutzen.

Der Vorschlag für das regionsweite System der Parkraumbepreisung in Bad Schandau und im Kirnitzschtal wird im Kapitel 3.4.3 erläutert.

Teilnahme an der „Gästekarte mobil"

Bereits in Prüfung ist die Integration des gesamten öffentlichen Nahverkehrs in die Gästekarte von Bad Schandau. Die Linie 252 kann bereits kostenfrei mit dieser genutzt werden. und die

„Gästekarte mobil“ gibt es bereits für die Übernachtungsgäste der Stadt Pirna. Diese dürfen damit heute schon über die Stadtgrenzen hinaus in den Tarifzonen Pirna (70), Bad Schandau (72), Bad Gottleuba (71) und Neustadt (73) während ihres Aufenthalts Bus und Bahn fahrscheinfrei nutzen (vgl. Große Kreisstadt Pirna). Diese Maßnahme ist unbedingt auch für die Gäste der Stadt Bad Schandau umzusetzen.

Verlängerung Kirnitzschtalbahn

Die Verlängerung der Kirnitzschtalbahn vom Kurpark Bad Schandau bis zum Stadtzentrum oder gar über die Elbe hinweg zum Nationalparkbahnhof auf der einen Seite sowie bis ins hintere Kirnitzschtal auf der anderen Seite wurde parallel zu dieser Machbarkeitsstudie eruiert. Festzuhalten an dieser Stelle ist, dass jegliche Verlängerung der Kirnitzschtalbahn die Nutzbarkeit sowie Umsetzbarkeit der in diesem Papier deutlich unterstützt und der Mehrnutzen sofort spürbar wäre. Die Option der Verlängerung der Straßenbahn bis zum Bahnhof empfiehlt diese Machbarkeitsstudie ausdrücklich. Sofern die Verlängerung früher oder später tatsächlich kommt, funktioniert das Konzept aber genauso wie wenn eine Variante gewählt wird, die den Bahnhof nicht als Ziel hat.

Natürlich wäre die Verlängerung der Kirnitzschtalbahn zum Bahnhof für die Aufwertung der Drehscheibe Stadt & Nationalparkbahnhof Bad Schandau ein absolutes Highlight. Der zuvor beschriebene P+R-Shuttle „Kirnitzschtal<–>KönigsteinParkExpress“ könnte ganz oder teilweise bis zum Bahnhof zurückgezogen werden, je nach Feinplanung des Verkehrskonzeptes. Was auch immer kurz-, mittel- und langfristig am Bahnhof geschieht, eine Trassenfreihaltung für die Kirnitzschtalbahn sollte stets erfolgen.

Verbesserung der Anbindung Bad Schandau – Krasna Lipa – Zittau – Liberec

In der aktuellen Fahrplanperiode haben die Einwohner von Liberec an Wochenenden in der Saison eine Tagesverbindung (morgens hin, abends zurück) nach Decin, Usti nad labem usw., die schneller ist als über Dresden oder das tschechische Binnenland zu fahren. Diese Verbindung wird über eine geschickte Kombination der sächsisch-böhmischen Linien L7, U9 sowie der U28 über Varnsdorf und Krasna Lipa sichergestellt. Sie ermöglicht es auch Besuchern des Zittauer Gebirges Tagesausflüge in die Sächsisch-Böhmische Schweiz zu machen. In der Gegenrichtung funktioniert diese Verbindung jedoch nicht! Um die Nachfrage nach Erholung besser zu verteilen und der Nationalparkbahn U28 eine weitere Bedeutung zu geben, sollte zum einen die schnelle Verbindung auch in diese Richtung geschaffen und von den Aufgabenträgern „kurzerhand“ bestellt werden und zum anderen eine Kooperationswerbung des Zittauer Gebirgen mit der Sächsischen Schweiz erfolgen gemäß des Mottos: „Schön hier! Aber waren Sie auch schon mal in...?! – Probieren Sie es aus! Jedes Wochenende fährt der Zug dorthin!“

Verbesserung der Anbindung von Bad Schandau und Decin

Die U28 fährt auf deutschem Gebiet im konsequenten Zweistundentakt. Betriebstechnisch bedingt ist ein Stundentakt auch nicht leicht zu realisieren. Dies wäre eine mittelfristige

Angelegenheit bei nachhaltig steigenden Fahrgastzahlen und sofern über Bahnsteiglängen und Fahrzeuglängen keine Kapazitätserweiterungen mehr möglich sind. Ab Schöna fährt die U28 Richtung Decin werktags im Stundentakt, zwischen Decin und Bad Schandau verkehren dann drei Züge in zwei Stunden (S1 stündlich, U28 zweistündlich) und ab Bad Schandau besteht dann alle 30 min eine Verbindung nach Pirna und Dresden.

An besonderen Tagen wie Pfingstmontag, der in der Tschechischen Republik ein Feiertag ist und damit zu einem Stundentakt Decin – Schöna führt, haben die in Schöna endenden Züge der U28 keinen Anschluss an die Feiertagsverstärker der S1 Richtung Dresden – eine unschöne Situation an aufkommensstärksten Tagen!

Fahrplantechnologisch sollte es bei bestehendem Fahrzeugeinsatz möglich sein, den Abschnitt Bad Schandau – Decin auch mit vier Zügen in zwei Stunden zu bedienen – sowohl am Wochenende als auch an Werktagen. Klar ist, dass das Elbtal zu den am stärksten belastetsten Schienenstrecken in Deutschland gehört und auf absehbare Zeit keine Minderung der Bautätigkeit mit entsprechenden Einschränkungen zu rechnen ist. Geprüft werden sollte dennoch, ob eine Verbesserung des Verkehrsangebotes zwischen der Sächsischen und Böhmischen Schweiz gerade im Zuge eines zusammenwachsenden Europas nicht nur geboten erscheint, sondern auch aus Sonderfonds finanzierbar ist. Die Aufgabenträger sollten nicht an den Grenzen „halt machen“ sondern diese Maßnahme kurzfristig angehen.

Durchgehende Fährlinie Krippen – Nationalparkbahnhof

Die Fährlinien F3 bis F5 verkehren auf Bad Schandauer Stadtgebiet und sind fahrplantechnisch nicht miteinander verknüpft. Legt die F4 aus Krippen/Postelwitz kommend am Elbkai an, ist die F5 dort wenige Minuten zuvor bereits abgefahren. Fährgäste aus Krippen/Postelwitz haben nicht die Chance, sinnvoll bis zum Bahnhof durchzufahren, um ggf. einen Zug zu erreichen, der in Krippen allgemein (EC) oder im Rahmen einer Taktlücke (wie zuvor beschrieben) nicht hält. Auch die Stadtlinie 252, die Postelwitz ebenfalls mit dem Bahnhof verbindet, mag nicht jeden Zug erreichen, der aber von den Fähren angefahren werden kann.

Empfohlen wird, ohne Kostenmehrung für die RVSOE die Fährlinien F3 bis F5 fahrplantechnologisch zu verknüpfen und **täglich im Halbstundentakt** auf dem Laufweg Nationalparkbahnhof – Bornsteg (Einstiegspunkt des Forststeigs) – Elbkai – Krippen – Postelwitz fahren zu lassen.

Der Fährtarif der RVSOE könnte um die „Langstrecke“ angepasst werden, um ggf. entgangene Umsätze von heutigen kaum vorhandenen Umsteigern zu kompensieren. VVO-Tickets werden auf beiden Fährlinien bereits heute anerkannt.

Der verkehrliche Nutzen und die Botschaft für Erholungssuchende ist bedeutend, da die Fährlinie selbst schon das bietet, was die Besucher suchen: Entschleunigung.

Konsequentes Anschlusstreffen am Bahnhof zwischen Bahn und Bus

Wenn, wie im weiteren Verlauf dieses Kapitels beschrieben, die starken Buslinien 241 und 260 als Plusbus-Linien, die Linie 252 als vertaktete Stadtbuslinie sowie die weiteren Wanderbus-Linien am Wochenende stündlich auf die An- und Abreisewelle aus und in Richtung Dresden erweitert werden, ergeben sich aus den bereits feststehenden (Plusbus) und empfohlenen (Wanderbus) Angebotsmerkmalen automatisch günstige Übergänge zu den Zügen der S1 und U28.

Inwieweit die Plusbus-, Stadtbus- und Wanderbuslinien selbst am Bahnhof untereinander Anschlüsse im Sinne eines reinen Anschlusstreffens aller Linien vermitteln und ob das bestehende Anschlusstreffen durch geschickte Verteilung der teilweise parallel fahrenden Linien sogar halbstündlich (auch auf die Minute 50) in alle Richtungen realisiert werden kann, bedarf einer näheren Untersuchung. Hier müssen natürlich neben wirtschaftlichen Parametern auch der verkehrliche Nutzen für die zulaufenden Linien und erschlossenen Ortschaften bewertet werden.

Es zeichnet sich ab, dass der Bahnhof der Ort zur Anschlussvermittlung der Linien untereinander prädestiniert ist. Die Haltestelle Elbkai braucht dann nicht unbedingt mehr von jeder Linie angefahren zu werden – aufeinander gewartet werden muss hier bei einer Stärkung des Bahnhofs nicht mehr. Dies spart weitere Fahrzeit.

Einführen von E-Antrieben im Busregionalverkehr in der Sächsischen Schweiz

Die Sächsische Schweiz begründet ihren Erholungswert auf der „unberührten Natur". Daher liegt der Schluss nahe, dass gerade in der Sächsischen Schweiz der Regionalverkehr konsequent auf E-Antriebe umgestellt wird und eine Flächendeckung sauberer Antriebe bei den vor Ort stationierten Fahrzeugen zeitnah hergestellt wird. Das Signal in die Politik und die deutsche Tourismuswirtschaft wäre überdeutlich und bringt andere Regionen regelrecht in Zugzwang. Eine Kofinanzierung dieses Vorhabens mit regionalen, nationalen und europäischen Fördermitteln sollte möglich sein, da es am Ende um die Umstellung einer begrenzten Zahl an Fahrzeugen geht, die an anderer Stelle des Bediengebietes der RVSOE ebenso gut zum Einsatz kommen können.

Natürlich muss die RVSOE als Busbetreiber dazu Know-how für den Betrieb und die Wartung von E-Fahrzeugen aufbauen. In der Sächsischen Schweiz werden derzeit nur Fahrzeuge abgestellt und nicht gewartet. Eine vertiefte Untersuchung muss zeigen, ob ein Teil der Fahrzeuge tatsächlich vor Ort geladen und abgestellt werden kann. Allerdings bestehen am Straßenbahnbetriebshof im Kirnitzschtal bereits schon jahrzehntelange Erfahrungen mit erneuerbaren Energien zum Betrieb der Straßenbahn und somit auch schon Wissen und ein gewisser Teil der Infrastruktur.

Verstärken & Verdichten der S1 an Wochenenden

Die S1 sollte mindestens auf dem Abschnitt Dresden-Neustadt – Schöna, besser im Gesamtlauf ab Meißen, an Wochenenden in der Saison in der Hauptanreisezeit von 8 bis 11 Uhr auf einen Viertelstundentakt in der Lastrichtung verdichtet werden. Nachmittags ist zwischen 16 und 19 Uhr eine entsprechende Verdichtung Richtung Dresden vorzusehen. Ob die Verstärker der

Gegenlastrichtung, oder sogar auch die Lastrichtung als „S1X“ oder RE20 unter Auslassung von Halten verkehrt, bedarf einer tieferen Untersuchung. Der Nachweis von stabilen Fahrplantrassen ohne größeren Verlust von Güterzugtrassen im hoch belasteten Elbtal sollte möglich sein. Die Prüfung muss unter der Berücksichtigung von punktuellen Maßnahmen (Verdichten des Blockabstandes, Einbau von Gleiswechsel, Anpassen der Streckengeschwindigkeit etc.) erfolgen, die zeitnah umsetzbar sind. 1. Priorität hat die Bereitstellung zusätzlicher Trassen auf Basis der Bestandsinfrastruktur.

Zuvor ist dazu überzugehen, die Platzkapazitäten auf der S1 weiter auszubauen. Dieser Maßnahme wird durch die Einführung neuer Fahrzeuge bald schon Rechnung getragen. Ziel ist, mit zusätzlicher Kapazität den Dresdnern sowie den Pkw-Nutzern zu signalisieren, dass die Anreise mit der S-Bahn so einfach und flexibel wie die Straßenbahnfahrt ist. „Einfach. Einsteigen. Entspannen. Ankommen. Wandern.“

Aufwerten der Regionalbuslinien 241 und 260 zum Plusbus-Standard

Bereits heute fahren die Linien 241 von Pirna über Thürmsdorf, Bad Schandau durchs Kirnitzschtal nach Hinterhermsdorf und 260 von Bad Schandau nach Sebnitz weitgehend im Plusbus-Standard. Lediglich auf dem Abschnitt im Kirnitzschtal wird außerhalb der Saison werktags kein Stundentakt gefahren. Ebenso gibt es auf der Linie 260 wenige Angebotslücken.

Daher wird empfohlen, die beiden Linien auf den Plusbusstandard zu heben und nicht mehr als Wanderbus zu deklarieren. Die erforderlichen Mehrkilometer sind überschaubar. Sofern es für den außerhalb der Saison schlecht nachgefragten Abschnitt der Linie 241 im Kirnitzschtal wirtschaftlich nicht vertretbar ist, den Stundentakt anzubieten – auch um der parallel verkehrenden Kirnitzschtalbahn keine Fahrgäste wegzunehmen – ist denkbar, dass die Linie 241 nur bis zum Elbkai als Plusbus geführt wird und ab dort alle zwei Stunden mit Wagendurchlauf als Regionalbuslinie „241k“ oder eine völlig neuen Liniennummer weitergeführt wird.

Bei der Linie 260 sind fast alle Voraussetzungen erfüllt. Es müssen nur wenige Fahrplankilometer zusätzlich bestellt und angeboten werden.

Aufwerten der Linie 252 zur echten Stadtbuslinie

Heute schon verkehrt die Linie 252 innerhalb des Stadtgebietes von Bad Schandau von Schmilka über Ostrau/Postelwitz und Krippen bis in die Nachbargemeinde Reinhardsdorf-Schöna stündlich und öfter. Auch am Wochenende gibt es ein gutes Angebot. Zusammen mit der Linie 251 kann das Angebot so strukturiert werden, dass in der Saison werktags ein Halbstundentakt angeboten wird, am Wochenende ein Stundentakt und an allen anderen Werktagen auch mindestens ein Stundentakt gewährt wird. In Summe entsteht eine attraktive Stadtbuslinie, die auch ihren Namen verdient. Sinnvoll ist, die Stadtlinie mit eigenen Fahrzeugen – ggf. sogar als erste Linie mit E-Antrieben – und Informationsdisplays auszustatten. Nicht zuletzt verdient diese Linie eine besondere Vermarktung, da sie bereits heute von Bad Schandauer Übernachtungsgästen kostenfrei

genutzt werden kann. Dies sollte man den Fahrzeugen auch von außen ansehen („Ich fahre für Dich kosten- & emissionsfrei!“)

Klare Strukturierung der Linie 244 und 245

Die **Linien 244a, 244b und 251** bedienen alle linkselbischen Ausflugsziele und Orte rund um den Pfaffenstein sowie dem Gohrisch – sozusagen das **„linkselbische Steinreich“**. Die Linienführungen sind für Auswärtige heute nicht klar nachvollziehbar. Empfohlen wird, mindestens an Wochenenden in der Saison, besser aber generell die Linie 244 als Ringlinie über die Dörfer zu führen, die dann mit Krippen und dem Nationalparkbahnhof verknüpft ist. Die Fahrplankilometer dürften für eine Neustrukturierung weitgehend ausreichen.

Die **Linie 245** führt von Pirna über **Krietzschwitz** (mit der dortigen Obstscheune und Kerzenzieherei als Schlechtwetterausflugsziele) und Königstein durch das **Bielatal bis nach Rosenthal, Schweizermühle**. Diese klassische Wanderbus-Linie sollte im Abschnitt von Pirna bis Königstein sinnvoll verdichtet und im hinteren Abschnitt durchs Bielatal neu strukturiert werden. Auch hier sorgt eine klarere und stringente Linienführung mit Anbindung an die Zugabfahrten in Königstein für ein klareres Profil der Wanderbusse in der Saison.

Bessere Anbindung von Hohnstein, Bastei und Lilienstein ab Bad Schandau

Mit der Einrichtung der **Linie 254** von Bad Schandau nach Hohnstein mit Durchbindung zur Bastei und bis nach Pirna wurde in der Saison 2021 ein Meilenstein bei der Schließung von Lücken im Liniennetz geschaffen. Diese neue Wanderbuslinie erschließt zahlreiche Wanderziele und kann bei guter Vermarktung eine echte Entlastung für des Kirnitzschtal bieten.

Mit der **253** würde eine weitere Linie zur Bastei geschaffen, die gleichermaßen Prossen und den Parkplatz Waltersdorf am Fuße des Liliensteins anbindet. Wenn diese in Lohmen kurze Anschlüsse zur Regionalbahn von und nach Pirna bekäme, könnten an den Saisonwochenenden von dort und Bad Schandau zwei Verbindungen pro Stunde zur Bastei angeboten werden. Dies würde nicht nur den Pkw-Verkehr zur Bastei entzerren sondern auch weitere Nachfrage auch dem Kerngebiet der Sächsischen Schweiz in die Wanderziele vor und nach der Bastei lenken – wiederum eine gute Kommunikation der neuen Möglichkeiten sich zu entspannen vorausgesetzt.

Anbindung der Bastei aus Richtung Nordosten

Von **Bautzen und Bischofswerda** gibt es mit den Linien **264 und 267** bereits heute Direktverbindungen bis nach Neustadt (Sachsen). Wenn diese an den Saisonwochenenden mit täglich zwei Fahrten Richtung Bastei und nachmittags zwei Fahrten ab der Bastei über Hohnstein verkehrend verlängert werden, würde ein völlig neues Ausflugsangebot für Bewohner der Oberlausitz geschaffen werden. Zusammen mit dem ZVON und dem Landkreis Bautzen als zuständige Aufgabenträger im Quellgebiet dieser Verlängerung sollten Gespräche aufgenommen werden, um den **„BasteiExpress“** möglichst schon in der Saison 2022 fahren zu lassen.

Die genutzten Fahrzeuge können tagsüber mit geschickter Umlaufplanung Verkehre innerhalb der Sächsischen Schweiz übernehmen. Möglich ist außerdem, auch die Gegenrichtung anzubinden und die Sächsische Schweiz über Neustadt (Sachsen) an Wochenenden mit dem Kulturzentrum Bautzen zu verbinden. Hier sollte das Potenzial zunächst eruiert werden.

3.3 Aufwerten des Nationalparkbahnhofs Bad Schandau

„Die Mobilitätsdrehscheibe funktioniert technisch bereits heute – zukünftig muss sie ein Wohlfühlort für alle werden, damit der Bahnhof seine volle Wirkung entfalten kann!"

Pos.	Aufwerten des Nationalparkbahnhofs	Erläuterung	Verant-wortlich
BF INFO 1	Wegeleitung im DB-Bereich	„Abholen" der Fahrgäste schon auf dem Bahnsteig, einheitliche Ausschilderung der Services	DB
BF INFO 2	Fahrgastinfovitrinen VVO, DB, Stadt	Entfernen von Taschendieb-Warnung und überregionalen Informationen, Hinweis auf lokale Angebote, „aufräumen"	DB, VVO
BF INFO 3	Wegeleitung im Stadt-Bereich	Einsatz der städtischen blau-gelben Stelen an prominenten Stellen mit „richtigen" Infos	Bad Schandau
BF INFO 4	Infos zum Bus-Anschlussknoten	Omnipräsente Information in Vitrinen und auf Aushängen am Bahnhof (s. ÖV KOMM 2)	VVO
BF INFO 5	analoge & digitale Infos in der Bahnhofshalle	Verlegung des digitalen Anzeiger in den Sichtbereich der Gäste	DB
BF INFO 6	Neugestaltung Bahnhofsfassade: Logos, Hinweise, Beschriftung	Deutlich machen der Eingänge, Anbringen Logos der Geschäfte / Firmen, „Information"	LASuV
BF ANSCHL 1	ausreichend & sichere Radabstellung	Mehr Radabstellplätze mit hochwertigem Bügel und Überdachung, Abstellboxen mit E-Anschluss	DB, Bad Schandau
BF ANSCHL 2	Zebrastreifen auf Weg zur Fähre	Drängen auf Einrichtung einer sicheren Querungsmöglichkeit über die Bundesstraße	Bad Schandau
BF ANSCHL 3	Carsharing-Parkplätze ausweisen	Belohnung von Carsharing-Nutzern durch separat freigehaltene, optimal gelegene Plätze	Bad Schandau
BF ANSCHL 4	Elektro-Ladestationen errichten, Parkplätze ausweisen	Essentielle Maßnahme, um auch Nutzern von E-Pkw einen Aufenthalt zu ermöglichen	Bad Schandau
BF ANSCHL 5	Umstieg S1 <--> U28	Hinweis z.B. akustisch, dass Anschlusssicherung besteht, um Stress und Losrennen zu vermeiden	DB
BF ANSCHL 6	Bahnsteigverlängerung Gleis 1	Drängen auf Verlängerung des Gleises bis vor das Bahnhofsgebäude, um Wege zu verkürzen	DB
BF ANSCHL 7	Lage des Bahnsteigs der Kirnitzschtalbahn	Mitdenken bei allen Veränderungen, wo der Bahnsteig optimalerweise liegen müsste	Bad Schandau
BF ANSCHL 8	Etablieren Radverleih am Bahnhof	Ansiedeln eines bestehenden Radverleihers direkt am Bahnhof als weitere Mobilitätsoption	Bad Schandau
BF ANSCHL 9	Aufzüge in Krippen zur Erreichung Barrierefreiheit	Drängen auf Errichtung von Aufzügen im Bahn-hof Krippen, bspw. über Förderprogramm	DB
BF DIGI 1	WLAN im Bf	Errichten eines weiteren HotSpots des städtischen kostenfreien WLANs am Bahnhof	Bad Schandau
BF DIGI 2	Mobilfunkabdeckung in den Tälern	Suchen des Gesprächs mit Netzanbietern, wel-che Verbesserungsmöglichkeiten bestehen	Bad Schandau
BF DIGI 3	digitale Stadt- & Regionalinfo	Errichten von Infoscreens zum aktuellen Geschehen bspw. im RVSOE-Büro	Bad Schandau
BF TREFF 1	Gestaltung & Nutzung Vorplatz	Vertreiben der Wartezeit durch Sandstein-Kletterfelsen für Kinder, Begrünung und Vordach als Hinführung zu den Eingängen	DB / Bad Schandau
BF TREFF 2	Café	Aufstellen einladenderes Mobiliar in der Halle	Betreiber
BF TREFF 3	Working-Space	Mitdenken bei Bahnhofskonzept: Lohnt sich ein Angebot für Unterwegsarbeit, ist Platz dafür?	Bad Schandau
BF TREFF 4	Außensitz	Ermöglichen der Bewirtung durch das Café direkt am Gleis 2 oder auf der Elbseite	Bad Schandau

Pos.	Aufwerten des Nationalparkbahnhofs	Erläuterung	Verant-wortlich
BF TREFF 5	Trinkbrunnen	Herstellen einer Möglichkeit zum Auffüllen der Trinkflaschen für durstige Wanderer	Bad Schandau
BF TREFF 6	Backpacker-Hostel	Vorschlag aus Bahnhofskonzept: Nutzen der oberen Räume als Unterkunft für (Rad-)Wanderer	Bad Schandau
BF EKZ 1	Reisebedarf in der Halle	Mitdenken bei Bahnhofskonzept: Kann das Angebot von Reisebedarf ausgebaut werden?	Landschaft Z. e.V.
BF EKZ 2	Paketservice	Kooperation mit DHL o.Ä. zur Errichtung einer Packstation, alternativ Integration DHL-Shop	RVSOE / Café
BF EKZ 3	Nutzung Bauflächen für Services	Strategisch überlegen: Flutsichere Flächen sind rar und sollten im Sinne der Stadt genutzt werden	Bad Schandau
BF SAU 1	Nudging	Spielerische Gestaltung der Müll- und Zigarettenentsorgung, Aufklärung zu „Müll im Nationalpark“	alle
BF SAU 2	Materialien	Verwenden von regionsspezifischen, zum Nationalpark passenden Materialien bei Modernisierungen	alle
BF SAU 3	Begleitgrün	Pflanzkübel aufstellen, ggf. naturbelassene Grünbereiche mit Erklärung des Nationalparks	Bad Schandau
BF WART 1	Wartebereich inkl. USB	Aufstellen schicker Holz-Wartemöbel mit integrierter (USB-)Stromversorgung	Bad Schandau
BF WART 2	Gepäckaufbewahrung	Schaffen eines niederschwelligen Angebots, bspw. verbindlich über das RVSOE-Servicebüro	RVSOE/Bad Schandau
BF WART 3	Toiletten	Modernisieren der Anlage, ggf. mit Nationalpark- bzw. Nachhaltigkeits-Motto	Bad Schandau

Tabelle 7: Lösungs-Bausteine Nationalparkbahnhof
Quelle: Probst & Consorten Marketing-Beratung

Um den Bahnhof die Worthülse „Mobilitätsdrehscheibe“ wirklich ausfüllen zu lassen, können wie in Kapitel 2.4 bereits angedeutet eine Vielzahl von Handlungsfeldern bearbeitet werden.

Bereits im Moment des Aussteigens suchen die Gäste nach Orientierung. Spätestens auf die kleinen Schilder im Design der Deutschen Bahn, die lediglich auf „Taxi, Bus, Fähre, Ausgang“ hinweisen, muss weitere Wegeleitung erfolgen. Die Maßnahme **Wegeleitung im DB-Bereich** bedeutet, dass an geeigneter Stelle eine besonders gestaltete gelb-blaue Stele des touristischen Leitsystems der Stadt Bad Schandau mit entsprechenden Inhalten stehen muss, die die Ankommenden direkt in das städtische Leitsystem „zieht“. Ebenso muss an geeigneter Stelle im Bereich des Bahnhofareals deutlich gemacht werden, welche Dienstleistungen sich im Inneren des Gebäudes verbergen. Denkbar sind Symbole für Café, Ticketverkauf, Snacks, Kiosk und Tourismusinfo. Die Maßnahme **Wegeleitung im Stadt-Bereich** heißt darüber hinaus, dass auch die mit Bus und Pkw am Bahnhof angekommenen Gäste die Info-Stele(n) direkt und einfach finden müssen. Ggf. sind zwei Stelen zu platzieren, eine Nahe am Gleis und eine näher an Bus und Pkw. Der Bahnhofseingang an der Westseite wie auch der Eingang an der elbzugewandten Nordseite ist baulich hervorzuheben, ggf. mittels Vordach, lenkendem Begleitgrün und einem Lichtkonzept für dunklere Tage. Wie auf der Westseite sind die wichtigsten Services einheitlich auszuschildern. Dies beides wird unter der Maßnahme **Neugestaltung Bahnhofsfassade: Logos, Hinweise, Beschriftung** zusammengefasst.

Ebenfalls im Zuständigkeitsgebiet der Deutschen Bahn sollen die **Fahrgastinfovitrinen von VVO, DB & Stadt** mit positiven, nützlichen und wichtigen Inhalten gefüllt werden. Hier ist der

Ansatz der Vitrinen an den Bushaltestellen aufzugreifen und das – noch zu erstellende – Liniennetz für die Sächsische Schweiz in den Kontext zu den vielen von hier aus erreichbaren Ausflugszielen zu setzen. Plakative Informationen für Fahrten in die Böhmische Schweiz, das Zittauer Gebirge, das "linkselbische Steinreich" o.ä. inkl. Fahrplan- und Tickethinweisen sollten die sonst kleinteiligen Informationen dominieren. Neben einer deutlich besseren und kleinteiligeren Darstellung des Liniennetzes ist in den Vitrinen außerdem das stündliche Bustreffen am Bahnhof zu kommunizieren. Im Bahnhofsgebäude sollte geprüft werden, ob die bestehende digitale Abfahrtsanzeige durch zwei kleinere Abfahrtsmonitore ersetzt werden kann, die aus mehr Blickwinkeln gut einzusehen sind.

Der Kern der Mobilitätsdrehscheibe liegt in der Anschlussmobilität. Zwischen Rad, Fuß, Pkw, Bus, Fähre und Bahn soll optimal umgestiegen werden können. Daher sind auch für alle diese Verkehrsträger bzw. -modi Verbesserungsmaßnahmen durchzuführen. Ausreichend & sichere Radabstellung bedeutet, den vorhandenen Mangel an **Fahrradbügeln und -boxen** zu beseitigen. Die Anzahl der hochwertigen Fahrradabstellmöglichkeiten sollte gebäudenah erhöht werden. Beratend steht hier das Team der Bike and Ride-Offensive der Deutschen Bahn sowie die Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e. V., deren Mitglied die Stadt Bad Schandau noch werden kann, zur Verfügung. Das DB-Programm ermöglicht die Nutzung von DB-Flächen mit beträchtlichen Fördermitteln und eignet sich daher hervorragend zur Nutzung des westlichen Vorplatzes, so dass die wenigen Fahrradhalter durch eine größere Anlage ersetzt werden können. Ergänzt werden die Bügel durch abschließbare Boxen mit Lademöglichkeit für E-Bikes. Auch hierfür gibt es genügend Beispiele in der Umgebung des VVO. Weitere Ergänzung wäre eine fest installierte Self-Service-Reparaturstation mit Werkzeug und Luftpumpe, wie es sie ebenfalls bereits vielerorts – so z.B. im Kurort Rathen – gibt.

Als weitere Mobilitätsoption könnte auch ein **Radverleih** direkt am Bahnhof etabliert werden.

Der Zugang zur Fähre ist zwar über Rampen barrierefrei, hergestellt – für echte Barrierefreiheit fehlt jedoch noch ein **Zebrastreifen auf dem Weg zur Fähre.** Die Errichtung eines solchen über eine Bundesstraße liegt in der Verantwortung der übergeordneten Straßenverkehrsbehörde. Die kommunale Verwaltung kann hier drängend auf diese einwirken.

Unabhängig der möglichen Neugestaltung der Parkflächen am Bahnhof sind zukünftig besonders gewidmete Pkw-Parkplätze einzurichten. Um die Nutzer von Kooperationspartnern des VVO zu belohnen ist es sinnvoll, **Carsharing-Parkplätze** in möglichst prominenter Lage nah am Empfangsgebäude auszuweisen. Um den wachsenden Markt der Elektrofahrzeuge nicht auszuschließen sollten **Elektro-Ladestationen errichtet und** mindestens vier entsprechende **Parkplätze ausgewiesen** werden. Auch wenn bereits auf der rechten Elbseite beim Brückenkopf und Einzelhandel Lademöglichkeiten bestehen, sollten am Bahnhof weitere Ladestationen errichtet werden.

Eine große Unsicherheit besteht zurzeit beim **Umstieg S1 <–> U28**. Fahrgäste, die aus der S1 vom Kurzbahnsteig 1 kommend weiter in Richtung Sebnitz oder Decin ab Gleis 2 fahren wollen,

sehen die Regionalbahn schon beim Ausstieg „in der Ferne“ am Gleis stehen. Obwohl entspannte 5 Minuten Umsteigezeit bestehen und das Zugpersonal auf Anschlussgäste achtet, entsteht durch die Unsicherheit und die gefühlt weite Entfernung eine Stresssituation. Ein Hinweis durch das Zugpersonal der S-Bahn bzw. automatisiert im Zug oder am Bahngleis über die existierende Anschlusssicherung würde diesen Stress weitgehend verhindern. Die **Bahnsteigverlängerung des Gleises 1** bis kurz vor das Empfangsgebäude erscheint unumgänglich und sehr sinnvoll.

Bezüglich der möglichen **Lage des Bahnsteigs der Kirnitzschtalbahn** gilt es zu prüfen, welche Lage dessen und welches Rangierregime künftig vorherrschen soll. Wird ein Umlaufgleis für die historischen Fahrzeuge benötigt oder kommen nur neue Zweirichtungsfahrzeuge bis zum Bahnhof, die stumpf enden können? Das Gleis für die historischen Fahrzeuge kann auch bis vor den nördlichen Bereich des Empfangsgebäudes inkl. Umlaufgleis gezogen werden. So stünde dann sogar ein zweites Abfahrtsgleis an Spitzentagen zur Verfügung.

Die Barrierefreiheit des **Bahnhofs Krippen muss durch den Einbau von Aufzügen** von den Bahnsteigen zum Personentunnel hergestellt werden. Gerade der Bahnhof Krippen dient nicht nur den Wanderern sondern auch den Einwohnern von Krippen als Zugang zum ÖV, so dass gerade hier im Ort auf mobilitätseingeschränkte Personen geachtet werden muss.

An allen großen Verkehrsknoten und damit auch an der zukünftigen Mobilitätsdrehscheibe Nationalparkbahnhof selbstverständlich ist ein kostenfreier Zugang zu **WLAN im Bahnhof**. Dieser ist zeitnah einzurichten. So können sich Gäste informieren und auch Wartezeiten bspw. für Unterwegsarbeit nutzen. Ergänzend ist im Rahmen der Möglichkeiten auf eine Verbesserung der **Mobilfunkabdeckung im Elbtal und darüber hinaus** hinzuwirken.

Komplettiert werden sollten die digitalen Angebote durch eine **digitale und interaktive Stadt- & Regionalinfo**, also bspw. einen Informationsbildschirm mit allgemeinen und aktuellen Informationen zum Geschehen in der Region.

Mobilitätsdrehscheibe bedeutet nicht, dass die Gäste so schnell wie möglich wieder weiterreisen sollen. Nur wenn auch die Aufenthaltsqualität stimmt, wird die Mobilitätsdrehscheibe gerne genutzt. Der Bahnhof kann zu einem Treffpunkt werden und ggf. sogar Gäste ohne Reisewunsch anziehen. Außerdem können die umgebenden Themen wie der Nationalpark, Sandstein und Natur aufgegriffen werden. Besonders wichtig ist hier die **Gestaltung & Nutzung des Vorplatzes**. Zur besseren Nutzung der Wartezeit könnten Kinder & Jugendliche sowie Kletterer beispielsweise einen natürlichen Sandstein-Kletterfelsen mit klassischen Steighilfen erklimmen. Grünpflanzen tragen in der richtigen Aufstellung aktiv zur Besucherlenkung bei. Das **Café** sollte in der Bahnhofshalle mit stärker einladendem Mobiliar aufwarten. Einen noch größeren Mehrwert bietet ein attraktiv gestalteter **Außensitz** auf der Elb- und der Gleis-Seite. Letztere Option erfordert eine Trennung des unmittelbaren Bahnsteigbereichs zum Betreten und Verlassen der Züge vom Aufenthaltsbereich für Gastronomiekunden. Die Trennung beider Bereiche könnte so aussehen wie

z.B. in. in Dresden-Klotzsche oder Zittau. Nicht nur Eisenbahnfans, sondern auch Kinder kämen hier auf ihre Kosten. Die Elbseite bietet einen schönen Fernblick über den Elbstrom und auf die Kernstadt und wird durch die erwähnte Ausnahme in der Saison 2021 rege genutzt. Die Stadt Bad Schandau könnte darüber hinaus prüfen, ob der zur Bahn gehörende Vorplatz erworben werden kann, so dass sie die Gestaltungshoheit auch über diese Fläche erlangt.

Wie bereits erwähnt hat die Entwicklungsstudie für das Bahnhofsgebäude zum Ergebnis, ein **Backpacker-Hostel** im 1./2. Obergeschoss des Bahnhofs einzurichten. Dies wäre ebenso eine wertvolle Ergänzung wie in diesem Zusammenhang die Bereitstellung von ggf. kostenpflichtigen Räumlichkeiten zur Unterwegsarbeit, einem so genannten **Co-Working-Space**. Der Bedarf für dieses Angebot wäre zu prüfen.

Mögliche Ergänzungen im Bereich des Angebots für **Reisebedarf** am Bahnhof sind die Ausweitung des Café-Angebots in Richtung Imbiss. Auch ein **Paketannahme- und Gepäckaufbewahrungsservice** ließe sich einfach einrichten. Letzterer könnte leicht durch das Backpacker-Hostel übernommen werden. Nicht zuletzt kann in den Räumlichkeiten an der nordwestlichen Gebäuderecke ein weiterer Laden eingerichtet werden, der regionale Produkte vertreibt, die unter dem Label „Gutes von hier" des Landschaft Zukunft e.V. vermarktet werden.

„Das Auge reist mit". Das Wohlfühlen und die Aufenthaltsqualität steigen mit der Sauberkeit und passender Dekoration. Das gute Niveau im Bereich Sauberkeit lässt sich durch spielerische Elemente noch verstärken. Durch so genanntes „**Nudging**" könnten Gäste dazu animiert werden, Zigaretten oder weiteren Müll korrekt zu entsorgen. Beispielsweise könnte über zwei separate Einwurflöcher am Aschenbecher den Rauchern eine „Abstimmung" ermöglicht werden: „Wo ist es schöner, linke oder rechte Elbseite?"

Die jetzige Sauberkeit kommt auch durch eine gewisse Sterilität des Geländes zustande. Regionsspezifische **Materialien** können hier genauso Aufwertung bringen wie ausreichendes, zur Umgebung passendes **Begleitgrün**, ohne dass die Ordnung darunter leidet. So kann wiederum noch stärker das Thema Nationalpark gespielt werden, bspw. sogar durch eine naturbelassene, Ziele und Zweck des Nationalparks erklärende Fläche. Auch Schatten spendende Bäume sowie Blumen könnten angepflanzt werden.

Zu guter Letzt lässt sich die Aufenthaltsqualität auch im Bereich des Wartens noch steigern. Der **Wartebereich** im Gebäude kann mit bequemeren, schickeren Bänken **inkl. USB-Lademöglichkeiten** deutlich hochwertiger gestaltet werden. Die **Toiletten** sind derzeit zweckmäßig, sie könnten mit Nationalpark-Bildern aufgewertet werden. Die Toiletten im Familienzoo in Görlitz sollen hier beispielgebend sein: Beim Gang zur Toilette wird man durch die Glasscheibe von Tieren beobachtet und fühlt sich passend wie selbst im Gehege. Ergebnis ist, dass die Anlage sauberer wirkt, da sie „mit Pfiff" gestaltet ist. Die Toiletten sind außerdem von außen bisher kaum sichtbar und sollten besser inszeniert werden. Denn: Das Vorhalten dieser elementaren Dienstleistung an einem Bahnhof ist heute nicht mehr selbstverständlich!

Diese Liste könnte vermutlich noch vielfach fortgeführt werden. Ein Trinkbrunnen beispielsweise würde eine tolle Ergänzung für durstige Wanderer darstellen – er wäre Stand heute aber „noch ein Ding", was irgendwo halbwegs passend hinzugestellt wird. Eine **übergreifende Gestaltungsqualität** sucht man aktuell vergebens. Daher sollten die hier angesprochenen Punkte in einem neuen **Gesamtplan** positioniert und dementsprechend aufgestellt werden.

3.4 Parkraummanagement im Gebiet Bad Schandau

„Die Mobilitätsdrehscheibe kann nur als Auffang-Station für Automobilisten dienen, wenn sie dafür ausgerüstet und in ein regionales Parkraumkonzept eingebunden wird!"

Pos.	Parkraummanagement	Erläuterung	Verant-wortlich
PARK 1	Aufbau Parkkapazitäten in Bad Schandau am Nationalparkbahnhof	Ausbau der bestehenden Anlagen direkt am Bahnhof, alternativ am nördlichen Elbbrückenkopf	Bad Schandau
PARK 2	Aufbau Parkkapazitäten in Bad Schandau bei Lidl/dm	Suchen des Gesprächs mit Schwarz-Gruppe für Vereinbarung zur Mitnutzung der Plätze	Bad Schandau
PARK 3	Auffang-P+R L'hain	Errichtung eines mit P+R-Shuttle angebundenen peripheren Parkplatzes im Anreisekorridor	Bad Schandau
PARK 4	Erhöhen Kontrolldichte	Ein- bzw. abstellen weiterer Mitarbeiter im Ordnungsdienst für Kontrolle in der Hochsaison	Bad Sch./ Sebnitz
PARK 5	aktives Ausschöpfen Bußgeldspielraum	Erhöhung erteilter Verwarnungen nach 1 Stunde bei erneuter Feststellung	Bad Sch./ Sebnitz
PARK 6	Sperren & Pollern illegaler Parkflächen	Konsequentes unmöglich-machen von illegaler Pkw-Abstellung vor allem im Kirnitzschtal	Bad Sch./ Sebnitz
PARK 7	interkommunales, einheitliches Parkgebührenkonzept	Vereinbaren und Umsetzen einheitlicher Preise auf den Wander- und den städtischen Parkplätzen	Bad Sch./ Sebnitz
PARK 8	Einführen dynamische Parkraumbepreisung	Nutzen der später verfügbaren Sensor-Daten für Bepreisung der Parkplätze je nach Auslastung	Bad Sch./ Sebnitz
PARK 9	Ausstatten rechtselbischer P&R mit E-Ladesäule und Car-Sharing-Platz	Nicht nur am Bahnhof: Mobilitätsverknüpfung auf rechtselbischen Parkplätzen realisieren	Bad Schandau
PARK 10	Ausstatten der wichtigsten Parkflächen mit Sensoren	s. Verkehrsleitsystem-Studie: Herstellen einer Kontrollmöglichkeit, auch für Umlenken der Gäste	Bad Sch./ Sebnitz
PARK 11	Verbesserung großräumiges Parkleitsystem	s. Verkehrsleitsystem-Studie: Errichten großer Freitext-Matrix-Tafeln für Verkehrslenkung	Bad Sch./ Sebnitz
PARK 12	Verbesserung kleinräumiges Parkleitsystem	s. Verkehrsleitsystem-Studie: Festlegung konkrete Botschaften und anzuzeigende Ziele je Tafel	Bad Sch./ Sebnitz
PARK 13	Verkehrsregelung/-lenkung durch THW/FF an Spitzentagen	Ultima Ratio: Zugangskontrolle bspw. der Kirnitzschtalstraße bei Überlastung	Bad Schandau

Tabelle 8: Lösungs-Bausteine Parkraummanagement
Quelle: Probst & Consorten Marketing-Beratung

Die Unterversorgung von Parkplätzen im Kirnitzschtal wurde bereits Kapitel 2 beschrieben und mit Zahlen belegt. Auch wenn in Bad Schandau und im weiteren Untersuchungsgebiet z.T. noch ein geringerer Parkdruck besteht und bereits viel versiegelte Fläche zur Abstellung von Pkw existiert, ist klar: Um die Wanderlustigen in der Saison und vor allem an den Spitzentagen tatsächlich zum Abstellen ihres Pkw zu bewegen, muss ein ausgewogenes Konzept aus Push-Faktoren (den Autoverkehr unattraktiver machen) und Pull-Faktoren (das frühzeitige Abstellen des Pkw bzw. die reine ÖV-Anreise attraktiver machen) etabliert werden.

Eine natürliche Antwort auf den Kapazitätsengpass für die Pkw-Abstellung ist der Ruf nach mehr Parkplätzen. Dies ist jedoch eine problematische Kurzschluss-Reaktion, da so durch die Erleichterung der Anreise mit dem Pkw automatisch bereits mittelfristig die Nachfrage nach Parkplätzen noch weiter steigt. Kommunen, die diesem Reiz erliegen, finden sich schnell in einer Aufwärts-Spirale wieder: Mehr Parkplätze bedeuten mehr Pkw-Anreisende, bedeuten noch höhere Nachfrage nach Parkplätzen, und so weiter. Darüber hinaus sind die Möglichkeiten im Bereich Bad Schandau durch die Topografie und die Schutzgebiete mehr als begrenzt.

Trotzdem: Eine Umlenkung oder ein Ableiten von Anreisenden, vor allem wenn sie spontan angenommen werden soll, funktioniert nur, wenn den Gästen eine echte Alternative geboten wird. Daher wird im Folgenden diskutiert, wie ein Kapazitätsaufbau beim Park+Ride aussehen könnte, zentral sowie dezentral, und welche weiteren Maßnahmen für das Parkraummanagement nötig bzw. hilfreich sind.

3.4.1 Weiterentwicklung der P&R-Anlage am Bahnhof / in Bad Schandau

Ein entscheidender Schritt dieser Studie ist die Untersuchung der Möglichkeit, auf dem Bahnhofsplateau den Parkplatz zu einem Parkhaus aufzustocken, um für das Kirnitzschtal eine Entlastung herzustellen - wenn die Parkplätze im Tal voll sind, besteht dann das Angebot, den Wagen am Bahnhof abzustellen und mit den Wanderbussen in die Täler fahren zu können.

Das ist nach vertiefter Prüfung unter Umständen eine einfache und sinnvolle sowie relativ rasch umsetzbare Möglichkeit.

Architektonische Einordnung des Bahnhofsplateaus

In den letzten dreißig Jahren wurden teils die bestehenden Systeme konsolidiert und modernisiert, teils wurden neue Funktionen hinzugefügt. Heute ist das Bahnhofsplateau beinahe in seiner Gänze eine Fläche, auf der viele aktuelle Mobilitätsangebote nebeneinander stehen. Aus verschiedenen Gründen sind diese nicht miteinander verwoben oder überlagert, sondern aneinandergehäkelt worden – verschiedene Vorhabenträger, verschiedene Grundstückseigentümer, bereits vorhandene Strukturen, die funktionierten und nur ergänzt werden mussten. Jede Menge gesetzliche Vorschriften und Förder"kulissen" rufen dieses Bild hervor.

Dabei sind – trotz aller positiven Bemühungen – folgende Punkte auf der Strecke geblieben: Die Übersichtlichkeit, die kurzen Wege, angenehme und selbsterklärende Serviceangebote und vor allem eine Aufenthaltsqualität, die auch mit Schönheit des Designs – vor allem in der Verbindung der vielen Mobilitätsthemen – zu tun hätte (s. Abbildung 19).

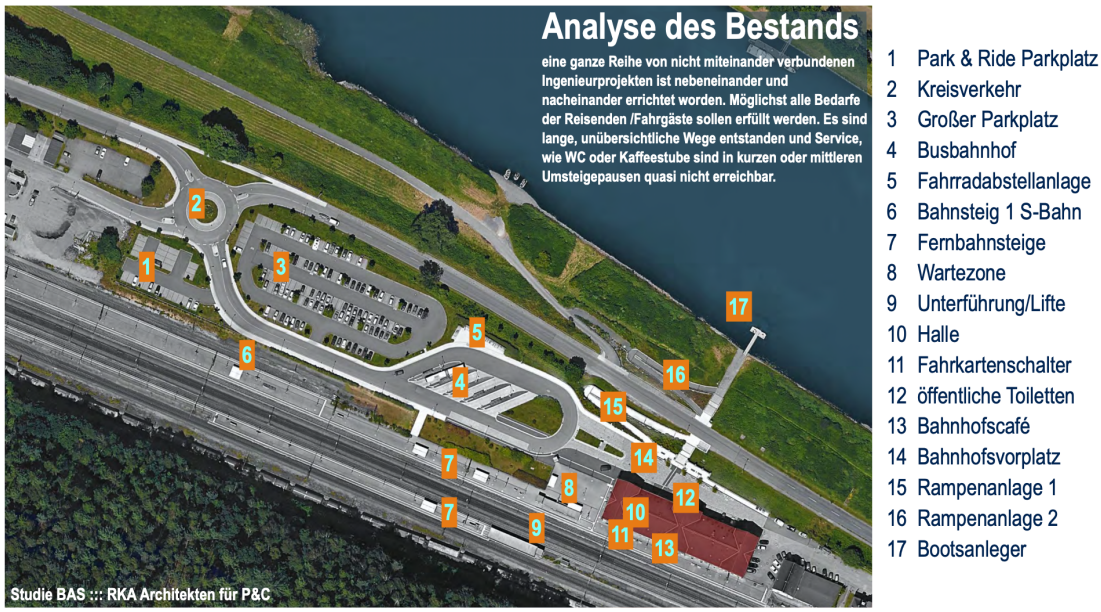


Abbildung 16: Bahnhofsgelände: Analyse des Bestands
Quelle: RKA Architekten, Google Earth

Das Luftbild zeigt die Aneinanderreihung der Teilprojekte mit dazwischen liegendem Abstandsgrün.

Heute existieren diverse Wegekonflikte. Diese sind:

- Fahrgäste der Busse müssen die Zufahrt queren
- Es gibt zwei ungemütliche Bahnhofsvorplätze, die beide zur Peripherie geworden sind
- Der elbseitige „eigentliche" Bahnhofsvorplatz ist zum schwer erreichbaren Neben-Parkplatz degradiert
- die Lage von Gleis 1 Richtung Dresden ist abgekoppelt von allem anderen
- Die Toiletten sind nicht auffindbar sowie zu weit weg

Eine dem touristischen Erlebnis (aber auch dem Anwohner) angemessene Aufenthaltsqualität sollte das gleiche Niveau haben, welches den Gast / Anwohner auf Marktplätzen, vor Gaststätten und auf den Gipfeln erwartet. Der Tag Urlaub, aber auch der Alltag der Anwohner, die den Nahverkehr nutzen, wäre dadurch sehr positiv abgerundet.

Abbildung 17: Bahnhofsgelände: Wegeführung
Quelle: RKA Architekten, Google Earth

Mögliche Neugestaltung

Das Gesamtpaket lässt sich nicht leicht auf einen Nenner bringen. Es wird dann spürbar, wenn es gut funktioniert und wenn es optisch/ästhetisch ansprechend gestaltet ist. Aufgrund der vielen Funktionen sollte die Gestaltung, das Architekturdesign Ruhe und Wiedererkennbarkeit über möglichst alle wesentlichen Funktionsbereiche hinweg zeigen. Die Bahnhofsgebäude des 19. Jh. machen dies, in dem sie alle Funktionen in einem großzügig dimensionierten Bau unterbringen, der sehr regelhaft ist. Dieser funktioniert bis heute und hat sich als robust gegenüber Umgestaltungen und Neudefinitionen erwiesen, er wird dies auch in diesem Fall tun.

Für ein **Kombinationsbauwerk** aus Parkhaus - Busbahnhofüberdachung - WC-Anlage - Überdachung Kirnitzschtalbahn und Bahnsteig 1 - Fußgängersteg mit Aussicht und Aussichtsbalkon - Treppen und u.U. auch Aufzugsanlagen - Service- und Konsumangeboten, Fahrrad-Schliessfächern und weiterem ist diese Architekturgestaltung, die dies als Einheit erscheinen lässt, erst noch zu entwickeln. Man sollte sie sich merken können, sie sollte zusammen mit dem historischen Bahnhof ein schönes Ensemble bilden. Ist dies gefunden, könnte es auch das CI, die Corporate Identity, für kleinere Service-Elemente an den Wanderparkplätzen dienen:

Einheitliche Dächer über Parkscheinautomaten, E-Fahrrad-Ladestationen, Fahrrad u. Gepäckschließfächern, Unterstände und dergleichen mehr. Dieses wiedererkennbare und mit Landschaft und Thema harmonisierende Design könnte zu einem Wiedererkennungsfaktor und Qualitätsmerkmal der gesamten sächsischen Schweiz werden.

Der **Zugang zu Wanderwegen** direkt vom Bahnhof wurde auf null reduziert. Flussauf, Flussab, und über die Straßenbrücke führen keine Strecken, die gut und gern zu Fuß zurückgelegt werden. Nur Betonpisten, die den engagierten Fernwanderer nicht schrecken, den Tagestouristen hingegen dazu zwingen, erst einmal den Bus zu nehmen, oder gleich mit dem eigenen Auto zu kommen, und die Täler anzusteuern.

Abbildung 18: Historischer Wanderweg linkselbisch mit Start am Bahnhof
Quelle: Sonnenblumen-Verlag Dresden

Die Wanderwege auf die **linkselbischen Gipfel** und Hochebenen direkt vom Bahnhof aus betretbar zu machen, wäre eine starke Aufwertung für den Tagestourismus. Einerseits für Touren direkt ab S-Bahn, andererseits auch für Touren, bei denen man morgens noch einen Bus nimmt und nachmittags zum Bahnhof zurückläuft – wenn bis zum Bahnhof ein schöner Wanderweg führt. Aus diesem Grund erfolgt der Vorschlag eines **Fußgängerstegs**.

Der Steg sollte eine Aussichtsterrasse über das Elbtal enthalten und im vollen Ausbauzustand über die Bundesstraße bis zur Fähre ausgreifen. Dabei entsteht eine technische Konstruktion, die ein wenig an den Aufzug in Bad Schandau erinnert, wenn auch viel kleiner. Der in dieser Version beachtlich lange Fußgängersteg von der Fähre bis zum Berg hat aber das Potential eine Landmarke zu werden, bzw. zumindest ein Fußgängerbauwerk, das man sich merkt und das dem Fußgänger Bequemlichkeit und Übersichtlichkeit bringt.

Die **Fahrrad-Abstell- und Gepäck-Aufbewahrungslogistik** kann in geeignetem Umfang Teil des Projektbauwerks werden. Das **bestehende Bahnhofsgebäude** soll und kann jedoch maximal in die Schaffung dieser Angebote einbezogen werden, der angedachte Neubau des Mobilitätspunktes aus Parkhaus + Erweiterungen sollte so klein und sparsam wie möglich geplant werden.

Die Anbieter von Stahl-Parkhäusern werben damit, dass ein Preis pro Stellplatz von um die oder sogar unter 10.000 Euro/Stellplatz möglich sei. Diese Angaben sind netto, ohne EG, UG, Tiefbau und Wegebauarbeiten sowie für ein ideal auf das Standardraster ausgelegte rechteckige Parkhaus mit 32 m Breite auf der kurzen Seite und Halbgeschoss-Rampen. Daher wird dieser Preis in

der Praxis nicht erreicht. Aktuelle Preissteigerungen können darüber hinaus nur durch Angebotseinholung in Erfahrung gebracht werden.

- Variante 1 = Parkhaus über dem bestehenden Parkplatz
  - Variante 1a Parkhaus jenseits der Elbe auf dem bestehenden Parkplatz am Brückenkopf
- Variante 2 = Parkhaus aufgeständert, nahe am Bahnhof, BA1 Gesamtprojekt
- Variante 3 = Parkhaus und Mobilitätsdrehscheibe mit Fußgängersteg, BA2 Gesamtprojekt
- Variante 4 = wie vor, jedoch Fußgängersteg verlängert bis Fähre, BA3 Gesamtprojekt

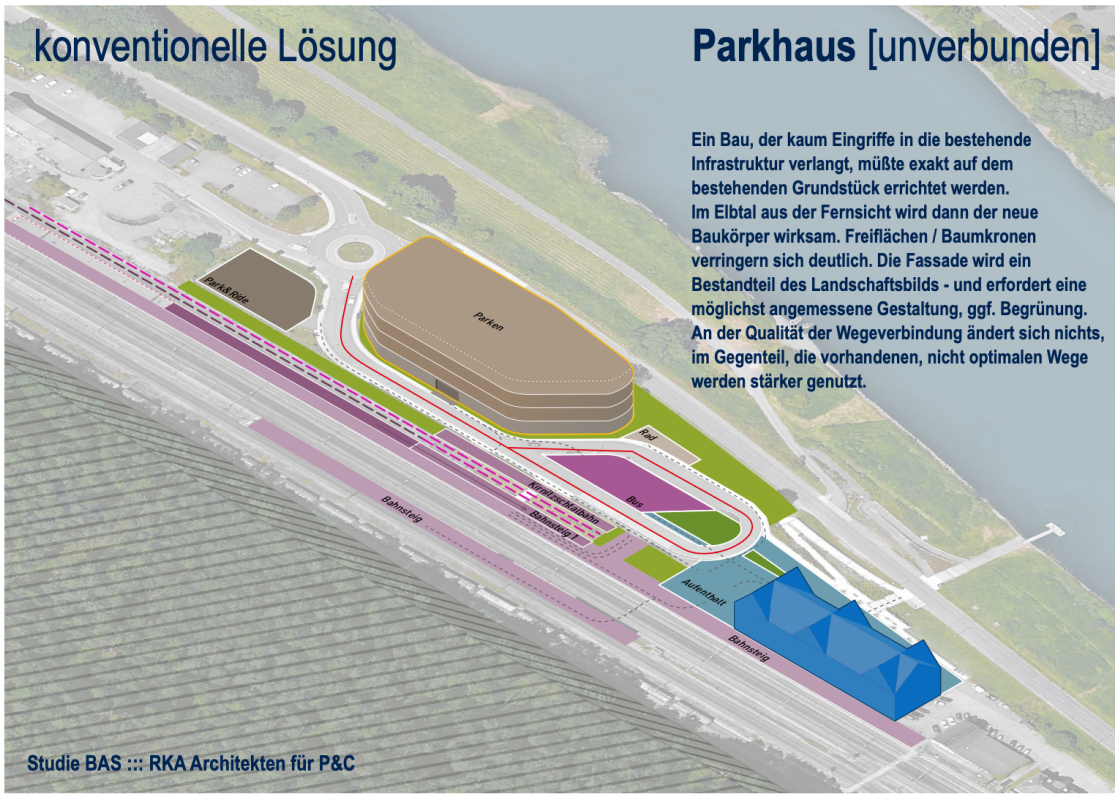


Abbildung 19: Variante 1: konventionelle Lösung
Quelle: RKA Architekten, Google Earth

- Anzahl Stellplätze: ca. 120 pro Ebene
- Darstellung dunkel ca. **320** Stellplätze, mit heller 4. Ebene ca. **420** Stellplätze

Bei Gestehungskosten von ca. 17.500 Euro brutto pro Stellplatz. für die Bauwerkskosten + 2.500 für Planung u. Außenanlagen beträgt die Bausumme 6,4 Mio. bei 3 Etagen und 8,4 Mio. bei 4 Etagen.

Abbildung 20: Variante 1a: Parkplatz am Brückenkopf
Quelle: RKA Architekten, Google Earth

- Anzahl Stellplätze: ca. 90 pro Ebene
- **180** / **270** Stellplätze für 2 / 3 Etagen

Bei Gestehungskosten von ca. 17.500 Euro brutto pro Stellplatz. für die Bauwerkskosten + 2.500 Euro für Planung u. Außenanlagen beträgt die Bausumme 3,6 Mio. bei 2 Etagen und 5,4 Mio. bei 3 Etagen.

Ein Parkhaus der einfachsten Bauart kann hier mangels Platzes und aufgrund der Geometrie nicht ohne weiteres errichtet werden. Daher erfolgt vorbehaltlich weiterer Untersuchungen der gleiche Preisansatz für Brutto komplett mit allen Nebenleistungen, wie auf dem Bahnhofsplateau.

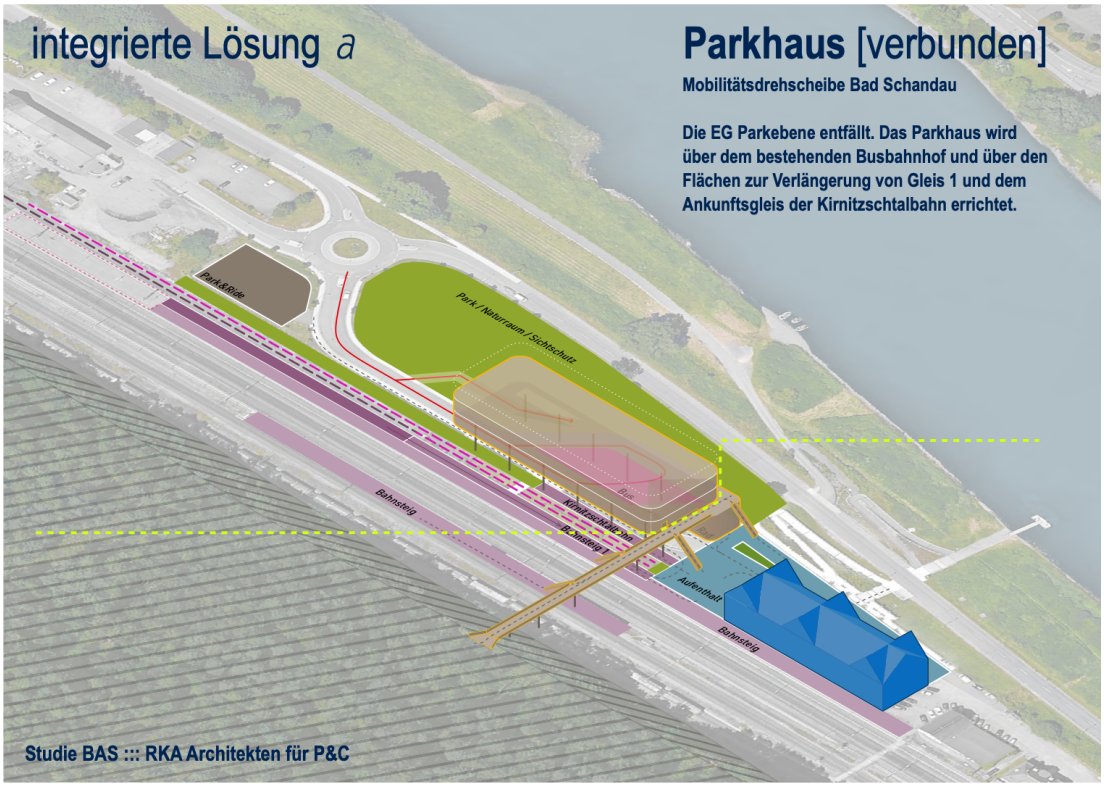


Abbildung 21: Variante 2: Parkhaus mit Verbindung zum Bahnhof
Quelle: RKA Architekten, Google Earth

- Anzahl Stellplätze: ca. 120 pro Ebene
- Darstellung dunkel ca. **220** Stellplätze mit heller 3. Ebene ca. **320** Stellplätze

Bei Gestehungskosten von ca. 17.500 Euro brutto pro Stellplatz für die Bauwerkskosten + 2.500 für Planung u. Außenanlagen beträgt die Bausumme für diese erste Ausbaustufe der integrierten Lösung 4,4 Mio. bei 2 Parketagen und 6,4 Mio. bei 3 Parketagen.

Abbildung 22: Variante 3: Verbindungs-Steg zur Südseite
Quelle: RKA Architekten, Google Earth

- Kosten Fußgängersteg mit Treppen: ca. 800.000 Euro

Die vorhandenen Aufzüge sollen weiter genutzt werden. Eine Verlängerung zum Steg, oder eine Neuausrichtung mit Anbindung Steg und ohne Keller-Passage ist vorstellbar. Die Zusatzkosten für die zusätzlichen Angebote am Kopf des Stegs liegen unwesentlich über den gemeinsamen Kosten für Parkhaus und Steg.

Der derzeitige Bahnhofsvorplatz wird deutlich konzentrierter organisiert und genutzt. Der Bahnhofsvorplatz zur Elbe profitiert davon, genau, wie das Gebäude selbst, da viele Fahrgäste und Wanderer sich nunmehr „am“ Bahnhofsgebäude aufhalten und stressfreier ihren Anschluss nehmen können.

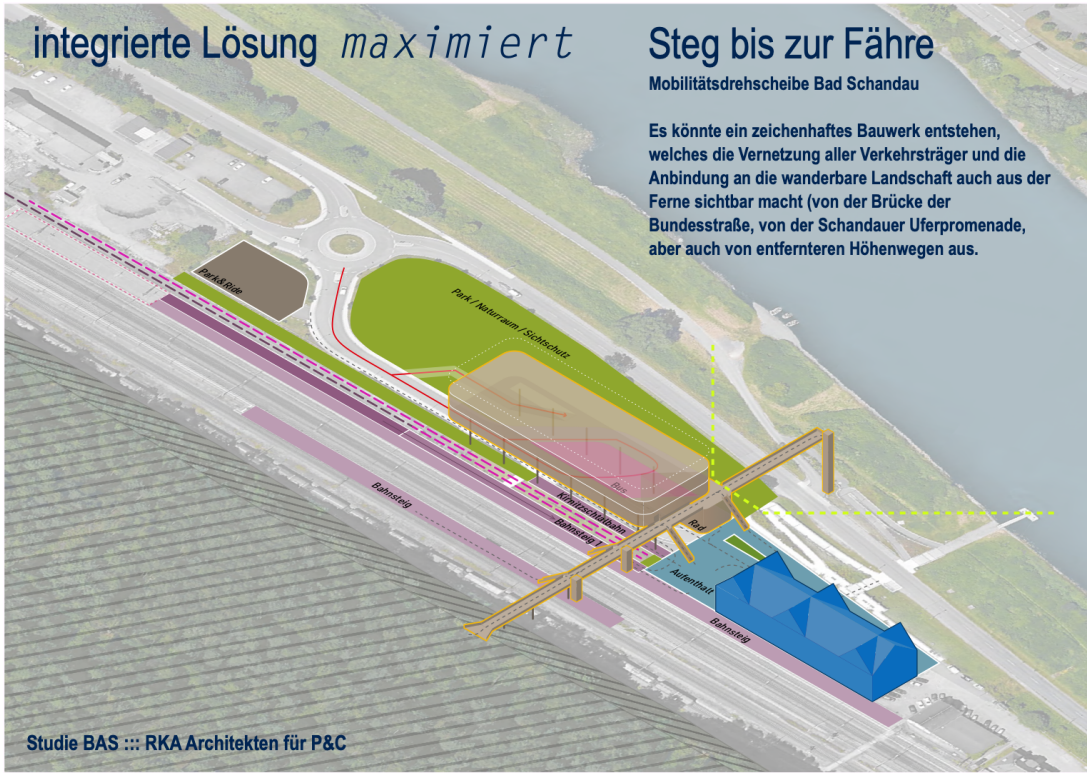


Abbildung 23: Variante 4: Erweiterung Verbindungs-Steg zur Fähre
Quelle: RKA Architekten, Google Earth

- Kosten für Verlängerung mit Treppen und Aufzug: ca. 200.000 Euro

Die maximale Ausbaustufe der vorgestellten Planungsüberlegungen würde den Steg Richtung Elbe verlängern, um kreuzungs- und barrierefrei zum Fähranleger zu gelangen.

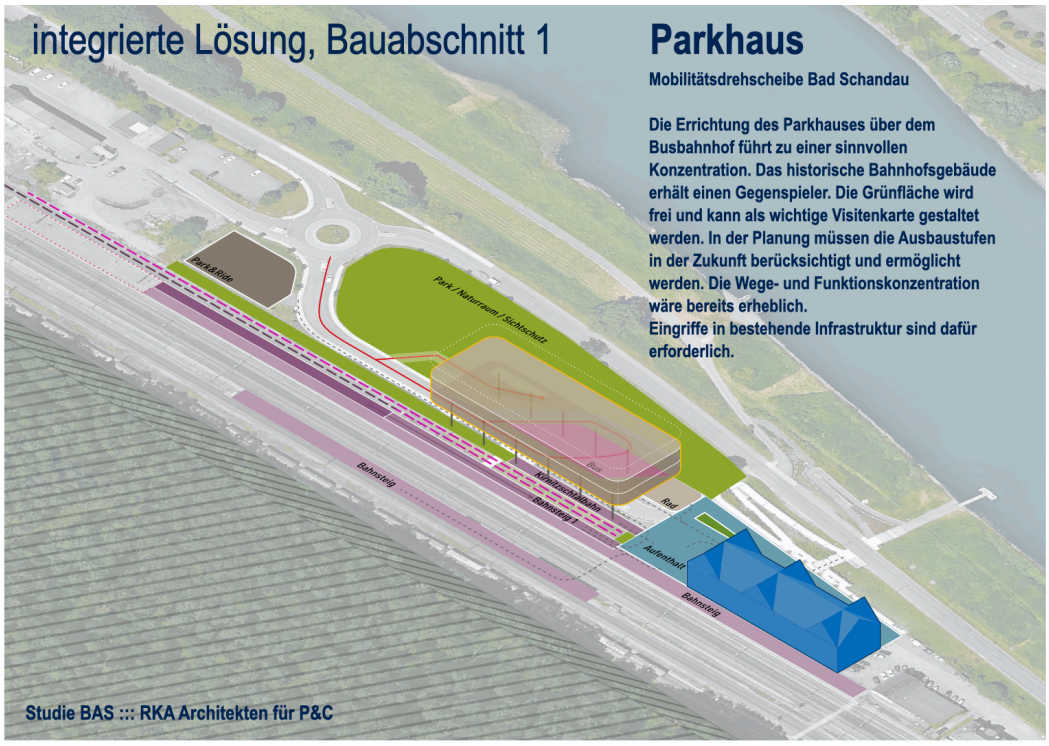


Abbildung 24: Variante 2: Vorschlag für ersten Bauabschnitt
Quelle: RKA Architekten, Google Earth

Diese ersten Visualisierungen und Berechnungen zeigen: Dier Zahl der Stellplätze am Bahnhof lässt sich je nach Ausbaustufe und Variante um 170-270 Plätze im Vergleich zum Status quo erhöhen. Ein Ausbau der Stellfläche am nördlichen Brückenkopf schafft voraussichtlich ca. 150 neue Stellplätze im Vergleich zu heute.

Der Kostenansatz für Varianten 1 und 2 ist pro Parkplatz gleich. Dennoch ist V2 schwieriger zu planen, weil sie die V3 planerisch mitdenken muss, sie muss aufgeständert über vorhandenen Strukturen geplant und gebaut werden. Sie ist aber zukunftssicherer: Die kurzen Wege und die gute Anbindung an den ÖPNV macht das Parkhaus der V2 für Pendler attraktiver, sodass eine Nutzung an Werktagen und eine langfristig höhere Nutzung wahrscheinlich ist.

3.4.2 Weitere dezentrale P+R-Angebote

Wie in Kapitel 3.2 beschrieben besteht die Möglichkeit, die mit dem Pkw anreisenden Gäste schon frühzeitig vom Hauptanreiseweg auf einen **Auffangparkplatz** zu lenken. **Leupoldishain** eignet sich als Ausgangspunkt des P+R-Shuttles hervorragend, da am dortigen Kreisel der Verkehr auf natürliche Art verlangsamt wird und somit an Spitzentagen – ggf. durch Unterstützung der Hilfsorganisationen wie z.B. THW oder freiwilliger Feuerwehr – mit Ansprache der Autofahrer auf die Parkplatznot im Zielgebiet und die Vorteilhaftigkeit der Nutzung des P+R-Shuttles hingewiesen werden kann. In Leupoldishain ist durch die örtlichen Dienstleister das „Tanken & Rasten" bereits heute möglich, so dass der betreffende Bereich auch markant als „Rasthof" benannt und sofern erforderlich ausgebaut werden kann. Die Attraktivität des Angebots selbst sowie verkehrslenkende Maßnahmen durch die erwähnten Hilfsorganisationen sollen dafür sorgen, dass die Pkw-Nutzenden in ausreichenden Größenordnungen in den Bus umsteigen. Dazu muss ihnen natürlich auf einfache Weise vermittelt werden, dass das Zurücklassen des Fahrzeugs mehr Freiheit verspricht als kostet.

Eine weitere Möglichkeit besteht in der Nutzung der bereits vorhandenen betonierten Flächen im Stadtgebiet von Bad Schandau. Die großen **Einzelhändler** auf der rechten Elbseite, namentlich Lidl bzw. dm, besitzen ausgesprochen **große Stellflächen** für Ihre Kunden. Da diese jedoch wie erwähnt auch an Sonn- und Feiertagen geöffnet haben, werden diese Flächen vornehmlich für die Kunden benötigt. Trotzdem ist eine gute Möglichkeit, **Gespräche** bezüglich einer möglichen **Kooperation** mit den Unternehmen zu führen. Auch heute nutzen offensichtlich manche Autofahrer den Parkplatz, um zumindest vorerst nur Wandern zu gehen – diese parken dann sichtbar in maximaler Entfernung zur Eingangstür, was gleichermaßen die minimale Entfernung zur Stadt ist. Und auch diese Gäste können Kunden des Einzelhandels sein, wenn sie nach erfolgreicher Wanderung doch noch kurz Getränke und Snacks kaufen oder sogar spontan einen größeren Einkauf erledigen. Eine **verbindliche Vereinbarung**, die die Bewerbung dieser Parkplätze als weitere „Wanderparkplätze mit Busanschluss" erlaubt – denn die Haltestelle „Elbbrücke", welche bereits von 7 Linien bedient wird, ist wenige Meter entfernt – kann hier unbürokratisch zu einer Win-Win-Situation führen. In der maximalen Ausbaustufe könnten sogar die dortigen

Flächen mit mehreren Parkdeck-Ebenen „aufgestockt“ werden. Auch sollte das öffentliche Parkhaus der heutigen Nahkauf-Filiale mit seinen 62 Stellplätzen sichtbarer gemacht werden, da dieses nicht als öffentlich zu erkennen ist.

3.4.3 Parkraumbewirtschaftung und Verkehrslenkung

Um die beschriebenen P+R-Angebote attraktiv zu machen, müssen diese in ein regionales Parkraummanagement-Konzept eingebunden werden. So lange es direkt am Wanderziel kostenfreie Parkmöglichkeiten gibt, und sind diese noch so rar oder nicht offiziell ausgewiesen, nehmen deutlich weniger Gäste den Umstieg zum ÖV in Kauf und stellen ihren Pkw weit vom eigentlichen Ziel entfernt ab. Sie parken doch „irgendwie“ am Zielort.

Neuen Handlungsspielraum schafft die Novellierung des **Bußgeldkataloges** zum Herbst 2021. Auch wenn noch keine detaillierten Regelsätze veröffentlicht werden, gibt das Bundesverkehrsministerium bereits bekannt, dass der Regelsatz für Falschparken von derzeit 35 € auf bis zu 55 € angehoben werden solle (vgl. Bundesverkehrsministerium, 2021). Unter der Annahme, dass die Verwarngelder aller Tatbestände entsprechend angehoben werden, lohnen sich sowohl das Parken im Halteverbot als auch das Parken ohne Parkschein zukünftig deutlich weniger. Entscheidend ist hierbei der Erwartungswert der Pkw-Fahrer, kontrolliert zu werden: Nur wenn ausreichend viele Parksünder die Erfahrung machen, dass sie aufgrund Ihres Fehlverhaltens auch umgehend bzw. wiederholt spürbar verwarnt werden, können die höheren Verwarngelder auch einen Effekt erzielen.

Eine wichtige Maßnahme ist daher die **Erhöhung der Kontrolldichte**. Es ist sicher zu stellen, dass an den in dieser Studie definierten Saisontagen ausreichend Personale der Ordnungsämter unterwegs sind, um im gesamten Kirnitzschtal und auch an den anderen Problemstellen zu kontrollieren. Idealerweise geschieht dies mehrmals täglich. So wird auch ein **Ausnutzen des Bußgeld-Spielraumes** möglich. Bei einer zweiten Runde oder zumindest auf dem Rückweg sollte der Ordnungsdienst bereits verwarnte Fahrzeuge erneut kontrollieren und erteilte Knöllchen auf den höheren Regelsatz für Vergehen z.B. mit über einer Stunde Dauer heben.

Auch wenn Unverbesserliche sich wie beschrieben selbst davon nicht beeindrucken lassen, sollten konsequent alle mit Halteverbot belegten Straßenränder weiter bspw. mit **Baumstämmen gesperrt** und damit „abgepollert“ werden. Dies ist für den Schutz des Nationalparks unumgänglich und erhöht die Bereitschaft zur legalen Fahrzeugabstellung, auch wenn diese bewirtschaftet oder mit weiteren Wegen verbunden ist.

Zentrale Säule des Parkraummanagements neben der Verteilung des Angebots von Parkplätzen ist ein passendes **Parkraumbewirtschaftungskonzept**. Dieses muss folgenden Zielen genügen:

- **Einheitlichkeit**: Alle Parkplätze, die einer Gruppe zugeordnet werden können, müssen einheitlich bepreist werden. Dies bedeutet: ein einheitlicher Preis für die Tageskarte im Kirnitzschtal, ein einheitlicher Preis für die Parkplätze in Bad Schandau, etc.

- **Lenkungseffekt**: Die bequemste Möglichkeit, also mit dem eigenen Pkw bis direkt zum Wandereinstieg zu fahren, muss auch die teuerste sein. Die ÖV-Anreise oder zumindest der Umstieg am P+R-Platz sollte am günstigsten sein.
- **Einfachheit** bzw. Verständlichkeit: Das Preissystem darf nicht zu kompliziert sein, sondern es muss schnell und von allen verstanden werden. Auch die Entrichtung der Gebühr bzw. das lösen des Tickets muss problemlos möglich sein.

Um den Lenkungseffekt hin zum ÖV bzw. zum P+R zu erreichen, muss der Preis für die verbrauchsabhängigen Pkw-Kosten plus der Parkgebühr folglich über dem Preis der VVO-Familientageskarte für die gesamte Anreise und Mobilität vor Ort liegen. Von Dresden ausgehend ist für eine Familie wie in Kapitel 2.3 dargestellt aktuell das Gegenteil der Fall: Die Tageskarte ist mit 21,50 € am teuersten, selbst wenn für die Benzinkosten nicht „rund 10 Euro" sondern etwas mehr angesetzt wird. Schritt eins ist daher die Einführung des **einheitlichen Tagessatzes von mindestens 10 € im gesamten Kirnitzschtal**. Diese z.T. massive Erhöhung ist mit der Knappheit der Parkplätze zu rechtfertigen. Auch wird hierdurch niemand ausgeschlossen: Den Wirten steht es frei, weiterhin auf ihren Privatparkplätzen niedrigere Preise zu nehmen oder Gutschriften bei Verzehr im eigenen Gasthaus zu gewähren.

Um die Lenkungswirkung noch zu verstärken, wird empfohlen, den Parkpreis an den Preis der VVO-Familientageskarte zu koppeln. So wird sichergestellt, dass Parken immer etwas teurer bleibt als die allgemeinverträglichere Anreise mit Bus und Bahn. Weiter wäre möglich, diesen Aufschlag gegenüber dem VVO-Ticket konkret dem Nationalpark zu widmen und auch diesem zukommen zu lassen. Ähnlich wie der „Artenschutz-Euro", der in Zoos quasi-obligatorisch erhoben wird, könnten **2** „**Nationalpark-Euro"** in der Preiskommunikation hervorgehoben werden. Da der Nationalpark, trotz dass er Eigentümer der Flächen ist, die Einnahmen von seinen Parkplätzen de facto nicht behalten darf, wäre dies tatsächlich ein echter Mehrwert für die lokal Verantwortlichen. Der Autofahrer zahlt für den Erhalt dessen, was er besichtigen möchte, einen kleinen Beitrag, und der Parkpreis bekommt eine symbolische, positive Aufwertung.

Der aktuell einzige P+R-Platz am Nationalparkbahnhof ist kostenfrei. Dies ist vom VVO so Vorgesehen, um den Umstieg der Einheimischen auf die Bahn für den Arbeitsweg attraktiv zu machen. Das **P&R Kombi-Ticket** darf für den ankommenden (Tages-)Gast letztlich nur so viel kosten wie die VVO-Tageskarte, wenn es attraktiv sein soll. Dies bedeutet, dass der Eigentümer der Flächen per se keine Parkgebühren erwarten kann. Da private Flächen eine Erlöserwartung durch den Eigentümer beinhalten, wäre mit diesen eine Vereinbarung zu treffen, welche den vom Gast zu zahlenden Preis nach außen begrenzt. Gleichzeitig wird so aber auch sicher gestellt, dass keine Ungerechtigkeiten zwischen verschiedenen Gästegruppen entsteht – egal ob Single-Wanderer, Familie oder Minivan-Reisegruppe, alle zahlen nur die für sie passende VVO-Fahrkarte. Auch reines Parken ohne ÖV-Weiterfahrt könnte auf den P&R-Plätzen bei ausreichend Kapazität gestattet werden. Der Preis kann dabei leicht unter dem des Kombi-Tickets liegen und ebenfalls den „Nationalpark-Euro" enthalten. Dies gilt auch für den P+R am Bahnhof, für den dann eine

differenzierte Regelung zwischen Einheimischen und Gästen zu treffen wäre. Der aktuelle Preis von 8 € auf den städtischen Parkplätzen in Bad Schandau fügt sich in dieses Konzept gut ein.

Insgesamt ergibt sich daher folgender Vorschlag für die Parkpreise in der Region (vgl. Tabelle 9):

	„Gefühlte" Benzinkosten[1]	VVO-TK Zone 72 Bad Schandau	Kombiticket Parken+Bus (Leup. / BS)	Reines Parken P+R ohne VVO-Ticketkauf	Reines Parken im K'tal	VVO-TK Verbund-raum	VVO-TK 2 Zonen (Inhaber Abo DD)
Alleinreisender Wanderer	ca. 10 € +	6,50 €	6,50 €	6 € + „2 € für Nationalpark"	10 € + „2 € für Nationalpark"	15,00 €	9,50 €
2 Erwachsene + 2 Kinder unter 15		10 €	10 €			21,50 €	14,50 €
2 Erwachsene + 4 Kinder unter 15							
4 Erwachsene (über 14)		16,50 €	16,50 €			31,50 €	23,50 €
8 Erwachsene (Minivan)		33,00 €	33,00 €			63,00 €	47,00 €

Parken ist gratis, wenn Tageskarte gekauft wird

Feste **Regel**: Parken im Tal kostet so viel wie die VVO-Familientageskarte +2 € / +20%

TK = Tageskarte

[1] Kalkulation mit Verbrauch von 7,8 l/ 100 km und Benzinpreis von 1,45 €/ l, Hin & Rückfahrt: 84,6 km (Bad Schandau) bzw. 103,6 km (Lichtenh. Wasserfall)

Tabelle 9: Vorschlag Parkpreis-System mit VVO-Ticketpreisen zum Vergleich
Quelle: Probst & Consorten Marketing-Beratung, VVO

Zukünftig wäre darüber hinaus noch eine **dynamische Bepreisung** denkbar. Je nach erwarteter Auslastung – und diese kann über historische Daten und die Wettervorhersage gut abgeschätzt werden – könnten Rabatte gewährt oder Aufschläge verlangt werden. Hilfreich dafür wäre das neue Parkleitsystem. Es entstünde jedoch die Herausforderung der Kommunikation. Den Gästen muss im Vorhinein klar sein können, was sie (preislich) erwartet.

Unbedingt notwendig ist außerdem eine Umstellung der aktuellen **Zahlmethoden**. Die aktuell aufgestellten Parkscheinautomaten akzeptieren lediglich Münzgeld, was auch bei 5-7 Euro Parkgebühr schon grenzwertig und in jedem Fall aus der Zeit gefallen ist. Die Parkplatzbetreiber sollten gemeinschaftlich die Chance ergreifen und die **Parkscheinautomaten aufrüsten**, so dass diese NFC-basierte Zahlmethoden ebenfalls akzeptieren und zudem auch Tickets für den ÖV ausgeben können. Solche Kombinationsgeräte werden von verschiedenen Kommunen bereits angeschafft.

Weiterhin möglich ist, eine Bezahlmethode per Smartphone zu schaffen, wobei hier die schlechte Abdeckung der Mobilfunknetze als limitierender Faktor zu beachten ist. Wie Abbildung 25 zeigt, ist dies ausgerechnet, aber nicht nur, im Kirnitzschtal ein Problem.

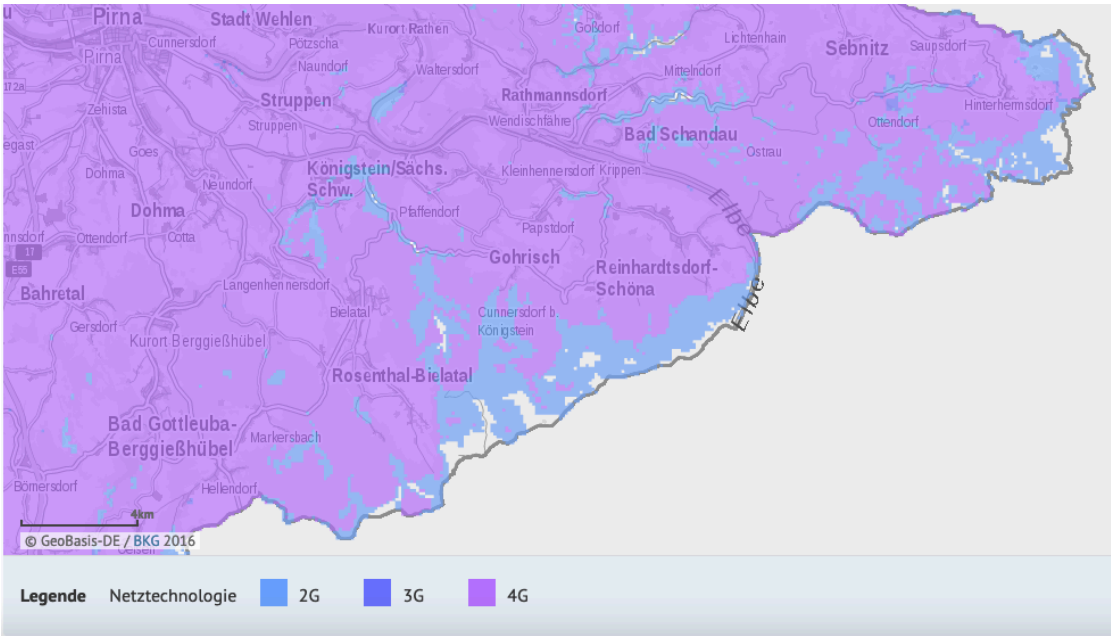


Abbildung 25: Mobilfunkabdeckung
Quelle: Bundesnetzagentur

Bereits in Planung ist die Ausstattung des rechtselbischen Parkplatzes am Brückenkopf mit einer Ladesäule für Elektro-Pkw. Dies ist eine wichtige Ergänzung. Das Aufrüsten dieses Platzes ist ein Teil der Pilotprojekte, welche aus der **Studie für das Verkehrsleitsystem** (vgl. INAVET, 2021) stammen. Um eine echte Besucherlenkung zu erreichen, sind viele der dort genannten Maßnahmen zeitnah und vollumfänglich umzusetzen. Die Ausstattung der wichtigsten Parkplätze mit **Sensoren** erlaubt, die Auslastung in Echtzeit zu erfassen. So kann klein- und großräumig ein **Parkleitsystem** aufgebaut werden. Maximalen Effekt erzielt dieses jedoch nur durch die Verwendung von Freitext-Matrix-Anzeigen. Eine Anzeige mit lediglich digitalen Platz-Zahlen wie „Kirnitzschtal noch 85 Plätze frei" hat deutlich weniger Effekt als Texte mit Echtzeitinformationen wie „Achtung: Kirnitzschtall voll! Hier abfahren! Nächster KirnitzschtalParkExpress in 5 Minuten". Dies ist auch **großräumig** schon sinnvoll, bspw. an der Autobahnauffahrt Dresden mit dem Wortlauf „Bitte P+R-Shuttle benutzen". Vor allem entwickeln solche großen Anzeigen aber in der ländlichen Region sehr viel Bedeutung, weil sie hier nicht vom Autofahrer erwartet werden. Was **kleinräumig** je Anzeige dargestellt werden soll, hängt von der Lage der Anzeige und dem Parkraumkonzept ab.

Vor dem Kreisel kann zudem eine nur an Spitzentagen in Betrieb befindliche „**Pförtnerampel**" nur so viele Fahrzeuge in Richtung Bad Schandau weiterfahren lassen, wie die dortigen Straßen auch staufrei aufnehmen können, damit der Shuttlebus vom P&R nicht ebenfalls im Verkehr stecken bleibt. Hierzu wird empfohlen, z.B. mit der TU Dresden eine Verkehrssimulation durchzuführen, um die zulässige Durchfahrtsmenge zu kalibrieren.

Alle empfohlenen und diskutierten Maßnahmen dienen dazu, das Kirnitzschtal von unnötigem Pkw-Verkehr zu entlasten, Rettungswege freizuhalten und allen Besuchern eine entspannte und nachhaltige Anreise zu ermöglichen. Die **Ultima Ratio einer Zufahrtsbeschränkung** am

Anfang der Kirnitzschtalstraße auf Grund einer Überlastung des Kirnitzschtals oder der vermehrten Blockade von Rettungswegen oder der Gleise der Straßenbahn soll ausgeschlossen werden. Diese würde bedeuten, dass ins Kirnitzschtal bei Auslastung aller Parkplätze wie oben beschrieben nur noch Einheimischen freie Einfahrt gewährt wird. Die Durchfahrt und Einfahrt von fremden Kennzeichen wären nur dann möglich, wenn Fahrzeuge das Tal wieder verlassen. Auch hier könnte mit Pförtnerampeln gearbeitet werden. Zu prüfen wären die rechtlichen Rahmenbedingungen und der Umgang mit den von Norden einfallenden Straßen. Eine Zufahrtsstraße zu einem Nationalpark zu sperren ist allerdings nichts Neues: Besucher des Königsstuhls auf Rügen müssen ihr Fahrzeug ebenfalls auf einem weiter entfernten Parkplatz abstellen und die restlichen 3,2 km zu Fuß gehen oder einen Shuttlebus nehmen.

3.5 Herausarbeiten und Markieren intermodaler Verknüpfungspunkte

Um die Bedeutung des nachhaltigen Verkehrs mit Wandern, Zufußgehen, Radfahren sowie der Nutzung von Bahn und Bus und dem nachgelagerten Rang des Pkw-Verkehrs zu gerecht zu werden, sollten an allen Wanderparkplätzen Services des Nahverkehrs sowie für Wanderer und Radfahrer zu finden sein. Ziel ist, den Pkw-Nutzern die Vorteile der Anreise mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln zu verdeutlichen. Jeder Wanderparkplatz in der Region sollte dann auch als „Drehscheibe" – in Anlehnung an die „Drehscheibe Nationalparkbahnhof" – fungieren.

Mehrsprachige und gut aufbereitete Informationen zu interessanten Wanderzielen und zum ÖV-Angebot der Region, eine gut ausgestattete Haltestelle, Schutzeinrichtungen für Wanderer und Abstellmöglichkeiten für Radfahrer bis hin zum Ticketautomaten für Park- und ÖPNV-Tickets bilden den Kern von gut gestalteten Verknüpfungspunkten. Ggf. kann es an bestimmten wichtigen Haltestellen – und damit Wanderparkplätzen – auch ein Fahrradverleihsystem geben, welches mit den von den Verkehrsunternehmen ausgegebenen Chipkarten funktioniert. Ebenso kann an bestimmten Stellen auch eine „fliegende" Versorgung angeboten werden. Entweder handelt es sich dann um Bauden, Hütten, festen bestehenden (Gast-)Häusern oder um temporäre Stände.

Materialien aus der Region und die Gestaltung „aus einem Guss" sowie eine passende Markierung sorgen für Verlässlichkeit sowie ein ansprechendes Bild mit Wiedererkennungswert.

Empfohlen wird, die Erfahrungen der Dresdner Verkehrsbetriebe mit **intermodalen Verknüpfungspunkten** sowie der von ihnen geschützten **Marke MOBI** aufzugreifen und diese im Rahmen eines VVO-Gemeinschaftsprojektes für die Sächsische Schweiz zu adaptieren ohne zu kopieren – bspw. unter der Marke „SAXMO". Dies sollte auch aus dem Grund geschehen, als dass die Dresdner ÖV-Nutzer eine der wichtigen Zielgruppen darstellen.

Denkbar ist, dass es verschiedene Größenordnungen der intermodalen Verknüpfungspunkte von XL bis XS gibt:

XL: Nationalparkbahnhof mit allen in dieser Studie beschriebenen Services

L: alle anderen Bahnhöfe in der Sächsisch-Böhmischen Schweiz mit Busanschluss und Parkplätzen sowie die P+R-Plätze Leupoldishain, Bastei & ggf. Waltersdorf

M: weitere Bahnhöfe ohne Busanschluss, ggf. jedoch mit Parkplätzen

S: Wanderparkplätze, allesamt mit Busanschluss

XS: Bushaltestellen ohne Parkplätze, ggf. noch nach Bedeutung segmentiert

3.6 Politische Ebene: Kommunikation, Diskussion und Umsetzung

Das gesamte Konzept berührt unzählige Anspruchsinhaber (Bürger, Gäste, Gastwirte, Gastgeber) und die einzelnen Maßnahmen müssen bei den unterschiedlichsten Stellen platziert und umgesetzt werden. Dafür ist klar festzulegen, wer im konkreten Fall Verantwortlicher und Treiber ist. Vorschläge dafür sind in dieser Entwicklungsstudie bereits gemacht.

Deutlich wurde im Verlauf der Untersuchung, dass bei vielen Handlungsoptionen in der Vergangenheit nicht mangelnder Wille eine Umsetzung be- oder verhinderte, sondern die komplexen organisatorischen Strukturen. Angesprochene Verwaltungsapparate bspw. auf Landesebene schoben sich die Verantwortung und Entscheidungsbefugnis gegenseitig zu und vor Ort mangelte es an Ressourcen, um die Vorhaben kontinuierlich voran zu treiben.

Vorgeschlagen werden daher folgende ergänzende Vorgehensweisen:

Projektmanager „Mobilitätsdrehscheibe“

Papier ist geduldig, und viel davon wurde in den letzten Jahren auch für Konzepte über die Region Bad Schandau / Sächsische Schweiz verwendet. Schon im Regionalplan Oberes Elbtal Osterzgebirge wurde die Verlängerung der Kirnitzschtalbahn als wichtige Verbesserungsmöglichkeit beschrieben (vgl. Regionaler Planungsverband „Oberes Elbtal/Osterzgebirge, 2001, S. 42) und die diversen Möglichkeiten zur Verkehrslenkung inkl. der Erweiterung von P&R-Kapazitäten am Bahnhof Bad Schandau wurden ebenfalls schon im Nationalparkprogramm 2015 (vgl. Nationalpark Sächsische Schweiz, 2015, S. 83) diskutiert. Die hier vorgelegte Studie ist in der glücklichen Situation, dass sie die bereits frisch erarbeiteten Vorschläge zur Kirnitzschtalbahn und zum Verkehrsleitsystem aufgreifen und inkludieren kann. Ergebnis ist der in den vorherigen Abschnitten vorgestellte, umfassende Baukasten aus Lösungs-Mosaiksteinen. Auch wenn sie sich z.T. gegenseitig stark beeinflussen oder verstärken: Diese Bausteine sind alle jeder für sich einzeln umsetzbar. Durch die z.T. längeren Vorlaufzeiten und das durch die Pandemie massiv gestiegene Gästeaufkommen drängt der Beginn der Umsetzung bei manchen Maßnahmen sehr. Hinzu kommt die eben beschriebene Komplexität in der Struktur der Ansprechpartner und Entscheidungsbefugten.

Um schnell zu Entscheidungen zu kommen und kontinuierlich die Diskussion und Umsetzung voranzutreiben, wird daher der Einsatz eines **Projektmanagers** empfohlen. Eine halbe Vollzeit-Stelle wird voraussichtlich mindestens nötig sein, um den entstehenden Aufgaben gerecht zu

werden. Diese zuständige Person kann den Fortschritt je Baustein in der Excel-Tabelle dokumentieren und muss regelmäßige Entscheidungsrunden einberufen.

Mobilitätswerkstatt Bad Schandau

Der Erfolg des neuen Mobilitätskonzepts ist weiterhin stark von der Akzeptanz in der Bevölkerung bzw. bei den lokalen Unternehmern abhängig. Einzelne Maßnahmen können aus dem Kontext gerissen zunächst auf Ablehnung stoßen. Entscheidend ist, dass die Lösungsbausteine in das Gesamtkonzept eingebunden erläutert werden.

Eine Möglichkeit, alle Beteiligten vor Ort „ins Boot zu holen", zu Botschaftern der neuen Ideen zu machen und ihre Meinung und Ideen zu hören, kann eine Art „**Mobilitätswerkstatt**" sein. In einem offenen Termin, bei dem alle Verantwortlichen der jüngsten Studien sowie die lokale Politik ihre Ideen und Ergebnisse vorstellen, können mögliche Umsetzungen und weitere Wünsche diskutiert werden. Ein externer Moderator kann diese Diskussion steuern und leiten. Der Termin sollte zeitnah, also vor dem Winter 2021, stattfinden, und kann ggf. wiederholt werden.

Vor-Ort-Termin mit Landespolitik

Das Bewusstsein für den „Ernst der Lage", also den Handlungsdruck bezüglich der Verkehrsverlagerung in der sächsischen Schweiz, nimmt auf der eigentlich eher kurzen Distanz bis zur Landeshauptstadt merklich ab. Damit die Forderungen der Region gehört werden und eine höhere Priorisierung bei den **Entscheidungsträgern auf Landesebene** bekommen, sollten letztere zu einem **Vor-Ort-Besuch** eingeladen werden. Dazu gehören u.a., aber nicht nur, das Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft sowie das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Ähnlich wie bei der Mobilitätswerkstatt muss den Politikern gegenüber deutlich gemacht werden: „Wir waren nicht untätig und haben mit der Verlängerung der Kirnitzschtalbahn, dem Verkehrsleitkonzept und dem Maßnahmenkatalog für die Mobilitätsdrehscheibe einen ganzen Stapel guter Lösungsvorschläge für die sich zuspitzende Situation. Nur brauchen wir für deren erfolgreiche Umsetzung bzw. Fortführung nun die Unterstützung der Landespolitik!"

Mögliche Teilnehmer wären die Staatsministerin für den Bereich Kultur und Tourismus sowie Vertreter des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr (LASuV) bzw. des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA). Auf lokaler Seite sollten die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden sowie Vertreter des übergreifend koordinierenden Landschaft Zukunft e.V. teilnehmen. Damit dieser Termin nicht effektlos verpufft, muss vorher genau überlegt werden, welche Zusagen durch die Landespolitik möglich und nötig wären, damit auf diese hingearbeitet werden kann. Die Schritte müssen sein: „Diskutieren, beschließen, verankern"!

4 Fazit

Damit die Region Bad Schandau nicht Opfer ihres eigenen Erfolgs wird, braucht es vor allem den „Blick über den Tellerrand" – also ganzheitliche, themenübergreifende Konzepte und eine professionelle Kommunikation. Die Dienstleistungen und Einrichtungen am Bahnhof sollten idealerweise zusammengezogen werden, um das bisherige Nebeneinander in ein Beieinander zu wandeln. Dabei ist auf die verschiedenen Nutzergruppen Rücksicht zu nehmen. Die bisherigen Nahverkehrs- und Dienstleistungsangebote müssen besser kommuniziert, d.h. mit den richtigen Botschaften an der richtigen Stelle beworben werden. Der Nahverkehr hat tolle Wettbewerbsvorteile, die ideal zu einer Wander- und Nationalparkregion passen.

Die separate Betrachtung des Kirnitzschtals hat die dortigen Schwierigkeiten eindrucksvoll und objektiv sichtbar gemacht. Die Verbesserung der dortigen Verkehrssituation beginnt aber schon weit vor dem Taleingang, im Zweifelsfall bereits in Leupoldishain oder, noch wichtiger, am Wohnort der Gäste. Die Lenkung der Verkehrsströme auch auf weniger ausgelastete Gebiete und die Verlagerung des Verkehrs auf Bus und Bahn kann durch viele kleine und große Maßnahmen deutlich intensiviert werden. Wichtig sind eindeutige, einfache Botschaften: Direkt am Wanderparkplatz zahlt man den höchsten Parkpreis, und dieser ist überall im Tal gleich.

Deutlich wurde auch: Die Erhöhung der Parkkapazitäten an der Mobilitätsdrehscheibe Stadt und Nationalparkbahnhof ist möglich, und zwar auch annähernd in dem Maße, wie es die Entlastung des Kirnitzschtals erfordert. Dies ist jedoch nur einer von vielen Bausteinen und löst das Problem auf lange Sicht nicht – eher im Gegenteil, da mehr Parkplätze die Nachfrage nur weiter anfeuern.

Letztlich ist vor allem eins entscheidend: Dass die vielen Ideen, die in dieser Studie beschrieben werden und auch unabhängig von ihr z.T. schon lange existieren, gemeinsam und fortlaufend angepackt und bei den richtigen Entscheidern platziert werden. Nur wenn alle an einem Strang ziehen und bspw. ein regionsübergreifendes Parkraummanagement und Parkpreissystem etabliert wird, kann sich auch langfristig etwas ändern.

Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Tagesreisen der Deutschen – Grundlagenuntersuchung, https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/tagesreisen-der-deutschen.pdf?__blob=publicationFile&v=3, abgerufen am 25.05.2021.

Bundesnetzagentur: Breitband-Monitor, https://www.breitband-monitor.de/mobilfunkmonitoring/karte, abgerufen am 08.07.2021.

Bundesverkehrsministerium: Einigung erzielt: Verhältnismäßigkeit der Bußgelder gewahrt, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/update-stvo-novelle.html, abgerufen am 15.06.2021.

DB Station&Service AG: Zukunftsbahnhof, https://www.bahnhof.de/bahnhof-de/bahnhoferleben/Zukunftsbahnhof-4476510, abgerufen am 19.03.2021.

DB Vertrieb GmbH: Reiseauskunft auf bahn.de, verschiedene Abrufe.

GfK/IMT DestinationMonitor Deutschland für Sachsen, Auswertungsbericht „Sächsische Schweiz“, Berichtsperiode: ø der Jahre 2012-2014.

Große Kreisstadt Pirna: https://www.pirna.de/pirna-erleben/uebernachten/gaestekarte-mobil/, abgerufen am 13.07.2021.

INAVET GmbH: Konzept für ein dynamisches Verkehrs- und Parkleitsystem Modellregion Sächsische Schweiz im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, 2021.

KEM Kommunalentwicklung Mitteldeutschland GmbH: Projektstudie Nationalpark-Bahnhof Bad Schandau, 2019.

LISt GmbH: Zähldaten und Dauerzählstellendokumentationen, per E-Mail zur Verfügung gestellt am 16.11.2020, 19.11.2020, 04.01.2021 sowie 13.04.2021.

Nationalpark Sächsische Schweiz: Nationalpark-Programm Sächsische Schweiz, 2015.

Nationalpark Sächsische Schweiz: 110. Ausgabe Sandstein-Schweizer (Mai 2019), https://www.nationalpark-saechsische-schweiz.de/wp-content/plugins/newsletter_versand/html/SandsteinSchweizer-78.html, abgerufen am 20.04.2021.

OpenStreetMap: Karten © OpenStreetMap-Mitwirkende, Lizenz CC-BY-SA 2.0, verschiedene Abrufe.

Regionaler Planungsverband „Oberes Elbtal/Osterzgebirge“: Regionalplan Oberes Elbtal Osterzgebirge, 2001.

RVSOE: Fahrpläne für 2021, http://www.ovps.de/Fahrplaene/Regionalverkehr-Saechsische-Schweiz/4284/, verschiedene Abrufe.

Sächsische Zeitung: Der frühe Vogel fängt - den Parkplatz, https://www.saechsische.de/plus/parkplatzchaos-corona-kirnitzschtal-hinterhermsdorf-saechsische-schweiz-5239640.html, abgerufen am 28.07.2020.

Sächsische Zeitung: Droht dem Kirnitzschtal der Kollaps?, https://www.saechsische.de/plus/kirnitzschtal-verkehrskollaps-corona-verkehr-5245754.html, abgerufen am 08.08.2020.

Sächsische Zeitung: Sächsische Schweiz: Der Plan gegen das Parkchaos, https://www.saechsische.de/sachsen/saechsische-schweiz/saechsische-schweiz-wie-der-verkehr-geregelt-werden-soll-verkehrsleitsystem-5447494-plus.html, abgerufen am 16.07.2021.

Sonnenblumen-Verlag Dresden: „Wanderkarte Sächsisch-Bähmesche Schweiz 1927“, 1. Auflage, 2008.

Tourismusverband Säschsische Schweiz: Beherbergungsstatistik Sächsische Schweiz 1992 -2019, https://verband.saechsische-schweiz.de/fileadmin/userfiles/Verbandsseite/PDF/Marktforschung/__Statistik_1992-2019.pdf, abgerufen am 25.11.2020.

VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH: Realisierungsstudie „Festungsbahn“ Königstein/ Sächsische Schweiz, 2019.

VKT GmbH: Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Kirnitzschtalbahn, 2021.

VVO: Fahrpreise auf einen Blick, https://www.vvo-online.de/de/tarif-tickets/tickets/fahrpreise-auf-einen-blick-118.cshtml, verschiedene Abrufe.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Überlastung des Park-and-Ride-Platzes am Nationalparkbahnhof Bad Schandau an einem Ferien-Wochentag im Sommer 2020 ... 4
Abbildung 2: Entwicklung der Gästezahlen ... 5
Abbildung 3: Bahnhofsansicht von der Elbbrücke ... 7
Abbildung 4: Untersuchungsgebiet ... 9
Abbildung 5: Parkplätze im Kirnitzschtal ... 11
Abbildung 6: Beschilderung und Absperrung im Kirnitzschtal ... 11
Abbildung 7: Parkplätze im weiteren Untersuchungsgebiet ... 13
Abbildung 8: Dauerzählstelle Kirnitzschtal Richtung Hinterhermsdorf: Tagesganglinie ... 14
Abbildung 9: Dauerzählstelle Kirnitzschtal: Jahresganglinie im Anreisezeitfenster ... 14
Abbildung 10: Vereinfachte Darstellung Verkehrsflüsse durch Zählstellen ... 16
Abbildung 11: ÖV-Knotenpunkt Bad Schandau ... 17
Abbildung 12: Liniennetz mit Bedienzeiten für Ausflügler ... 18
Abbildung 13: Fahrplanuhr ... 19
Abbildung 14: Reisekostenvergleich MIV und ÖV Dresden – Lichtenhainer Wasserfall ... 20
Abbildung 15: Zentrale Funktionen eines Bahnhofs ... 21
Abbildung 16: Bahnhofsgelände: Analyse des Bestands ... 44
Abbildung 17: Bahnhofsgelände: Wegeführung ... 45
Abbildung 18: Historischer Wanderweg linkselbisch mit Start am Bahnhof ... 46
Abbildung 19: Variante 1: konventionelle Lösung ... 47
Abbildung 20: Variante 1a: Parkplatz am Brückenkopf ... 48
Abbildung 21: Variante 2: Parkhaus mit Verbindung zum Bahnhof ... 49
Abbildung 22: Variante 3: Verbindungs-Steg zur Südseite ... 50
Abbildung 23: Variante 4: Erweiterung Verbindungs-Steg zur Fähre ... 51
Abbildung 24: Variante 2: Vorschlag für ersten Bauabschnitt ... 51
Abbildung 25: Mobilfunkabdeckung ... 56

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Parkplätze im weiteren Untersuchungsgebiet 12

Tabelle 2: Rechnerische Unterversorgung Parkplätze im Kirnitzschtal 16

Tabelle 3: Reisezeitenvergleich MIV und ÖV ab Dresden zu den wesentlichen Wanderzielen in/bei Bad Schandau 20

Tabelle 4: Nutzergruppen des Bahnhofs und ihre jeweiligen Bedürfnisse 22

Tabelle 5: Lösungs-Bausteine ÖV-Kommunikation 27

Tabelle 6: Lösungs-Bausteine ÖV-Angebot 29

Tabelle 7: Lösungs-Bausteine Nationalparkbahnhof 38

Tabelle 8: Lösungs-Bausteine Parkraummanagement 42

Tabelle 9: Vorschlag Parkpreis-System mit VVO-Ticketpreisen zum Vergleich 55

Die Gutachter

Seit über 20 Jahren ist **Probst & Consorten Marketing-Beratung** auf allen Feldern der Fahrgast- und Ertragsorientierung im öffentlichen Verkehr unterwegs. In den letzten Jahren konnten wir in vielen Verkehrsgebieten Deutschlands und auch im Ausland spürbare Verbesserungen initiieren und begleiten. So verhandelten wir alle umlagefinanzierten Semestertickets in Niedersachsen oder berieten die aktuellen Tarifreformen im Großraum Hannover oder im Saarland, im VRR, in Westfalen, Salzburg, Oberösterreich oder Tirol.

Ein besonderer Schwerpunkt ist die Beratung in Richtung Ertragsorientierung für den Nahverkehr in Tourismusregionen. Dabei reicht die Bandbreite von innovativen Seilbahntarifen bis hin zu integrierten Angebots- und Tarifkonzepten. Auch zum Thema Gästekarten konnten wir einige der größeren erfolgreichen Praxisbeispiele begleiten. So konzipierten und verhandelten wir die Einführung der Gästekarten im Verkehrsverbund Tirol und im Oberallgäu und sorgten dafür, dass verschiedene innovative Ansätze von beiden Seiten – dem ÖV und der Tourismuswirtschaft – akzeptiert wurden. Für unsere Kunden entwickeln wir individuelle Lösungen. Wir sind bekannt für offensive Ansätze, die Marktanteile und Erträge nachweisbar deutlich verbessern. Dabei sehen wir gerne über den Tellerrand und entwickeln intelligente Problemlösungen.

Die **RKA Architekten PartG mbB** ist ein seit 15 Jahren agierendes Architekturbüro mit einem Portfolio im Bereich Entwurfs- & Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung & Bauleitung, Kostenplanung & Kostenkontrolle für gewerbliche wie auch Wohn- und öffentliche Zwecke sowie spezifischen Arbeiten im Bestand, bspw. Denkmalpflegerische Dokumentationen. Mit dem Auge für gestalterische und historische Besonderheiten und der Liebe zu bestehenden – geschützten wie ungeschützten – Bauten werden kleinere Projekte wie die Hütte des SBB in Saupsdorf genauso würdevoll wie auch große Vorhaben, etwa die Sanierung der ehemaligen Konsum Fleischwarenfabrik in der Fabrikstraße in Dresden bearbeitet. Profanere Bauvorhaben, bspw. Sozialwohnungsbauten werden ebenso gewissenhaft und unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Umgebung projektiert und begleitet.

Aktuell plant RKA beispielsweise in Verbindung mit einen neuen Bürogebäude in Holzbauweise direkt neben dem Baudenkmal an der Fabrikstraße 13 in Dresden ein Parkhaus mit 11 Parkebenen und insgesamt nahezu 400 Stellplätzen.