

www.vkt-gmbh.de



Sächsische Schweiz

BAD SCHANDAU

Stadt Bad Schandau
Stadtverwaltung

VERKEHRSPPLANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Str. 7

01187 Dresden

Telefon: +49 351 43639-0

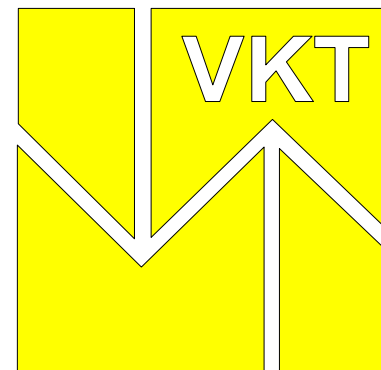
Telefax: +49 351 43639-19

Dresden, 22.04.2022

Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der
Kirnitzschtalbahn

Ergebnisse

Mobilitätskonferenz Sächsische Schweiz
22.04.2002



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

Kirnitzschalbahn-Verlängerung, Studienergebnisse

Inhalt:

- Ausgangslage und Auftrag
- Ergebnisse der Machbarkeitsstudie
 - Elbquerung
 - Linienführung durch Bad Schandau
 - Verlängerung im Kirnitzschtal
- Koordination mit Parallelplanungen / Gesamtverkehrskonzept
- Weiteres Vorgehen, Ausblick



Ausgangslage



SÄCHSISCHE SZ DE*

08.08.2020 08:08 Uhr

Droht dem Kirnitzschtal der Kollaps?

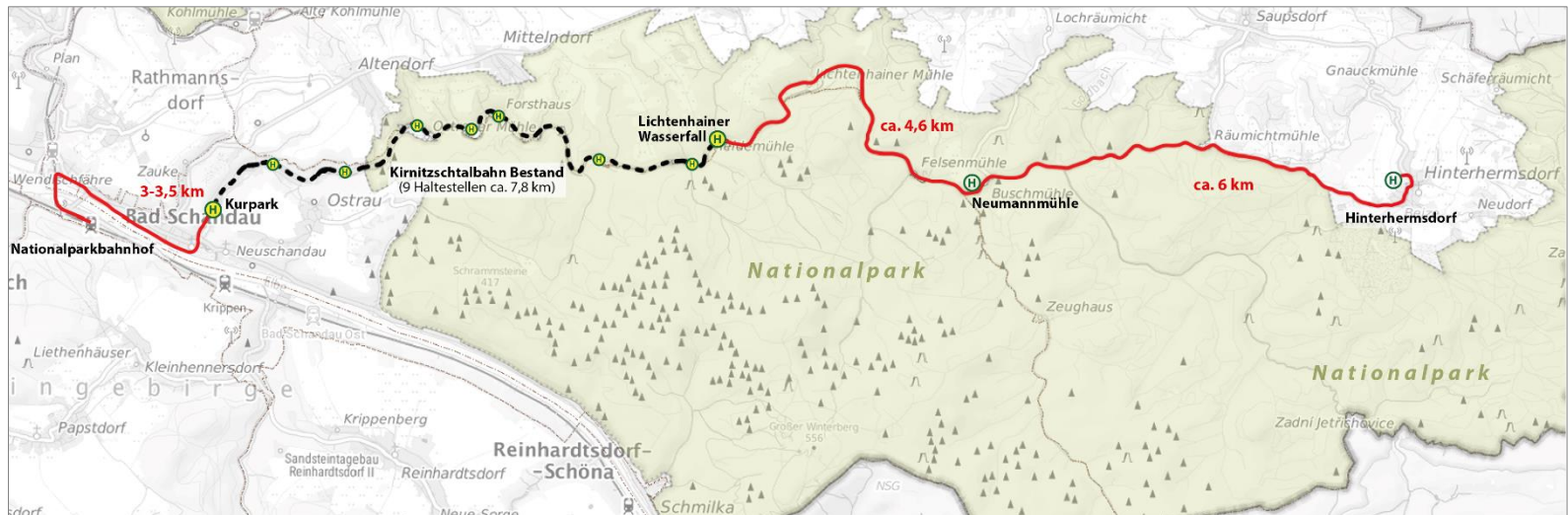
Die Straße im Tal ist gerade jetzt proppenvoll. Nicht jeder Kraftfahrer ist auf der Suche nach einem Parkplatz. Einen zu finden, ist dennoch schwer.



Das Kirnitzschtal ist rammelvoll. Nicht erst seit Corona. Doch wohin mit den vielen Fahrzeugen. © Steffen Unger

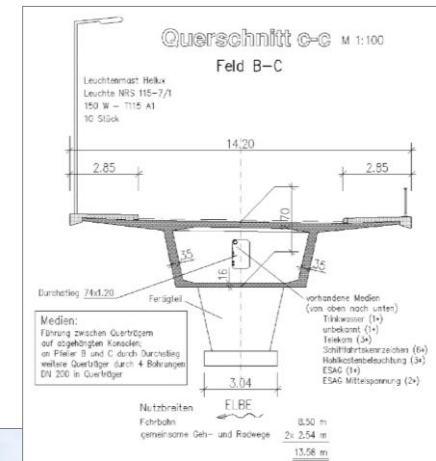
Auftrag und Ziel der Machbarkeitsstudie

- Auftrag der Stadt Bad Schandau (LEADER-Projekt)
- Projektbegleitung: RVSOE, Nationalpark, Stadt Sebnitz, LRA Pirna, Landschaf(f)t Zukunft e.V. (Regionalmanagement), Tourismusbetriebe
- Aufgabe: Untersuchung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit einer Verlängerung der Kirnitzschalbahn in beiden Richtungen
 - Kurpark Bad Schandau – Nationalparkbahnhof
 - Lichtenhainer Wasserfall – Neumannmühle (- Hinterhermsdorf)
- Betrieb als moderne Straßenbahn (ergänzend zur historischen Bahn)



Ergebnisse – Elbquerung Bad Schandau

■ Detaillierte Betrachtung von Eisenbahn- *und* Straßenbrücke (Projektpartner: GMG Ingenieure, Dresden)



⇒ Die Straßenbrücke (B 172)
ist für den nötigen Umbau
nicht ausreichend tragfähig,
eine ausreichende Verstärkung
wirtschaftlich nicht möglich.



Ergebnisse – Elbquerung Bad Schandau

- Um-/Ausbau der Eisenbahnbrücke in 2 Varianten denkbar:
 - Ausbau im Bestand und Kombination mit DB (3- bzw. 4-Schienengleis), Gesamtkonstruktion bleibt weitgehend erhalten *oder*
 - „Verschiebung“ DB-Brücke stromabwärts mit Neuanlage der Vorlandbrücken, Neubau Straßenbahnbrücke im Bereich der bisherigen DB-Trasse



Parallelführung (Ausnutzung „alter“ Breite)



Beispiel 4-Schienengleis

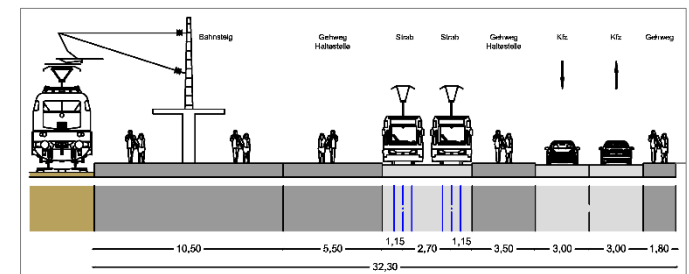
Ergebnisse – Elbquerung Eisenbahnbrücke (Verkehrsregime)

- Empfehlung: **unabhängige, parallele Führung** DB und K-Bahn
 - Vermeidung betrieblicher Abhängigkeiten DB ↔ K-Bahn
 - Betrieb der K-Bahn als „Straßenbahn“ *ohne* spezielle Anforderungen an Fahrzeuge (Einschränkung bei Herstellerwahl!), Sicherungstechnik, Personalqualifikation etc.

Ergebnisse – Anschluss am Nationalparkbahnhof

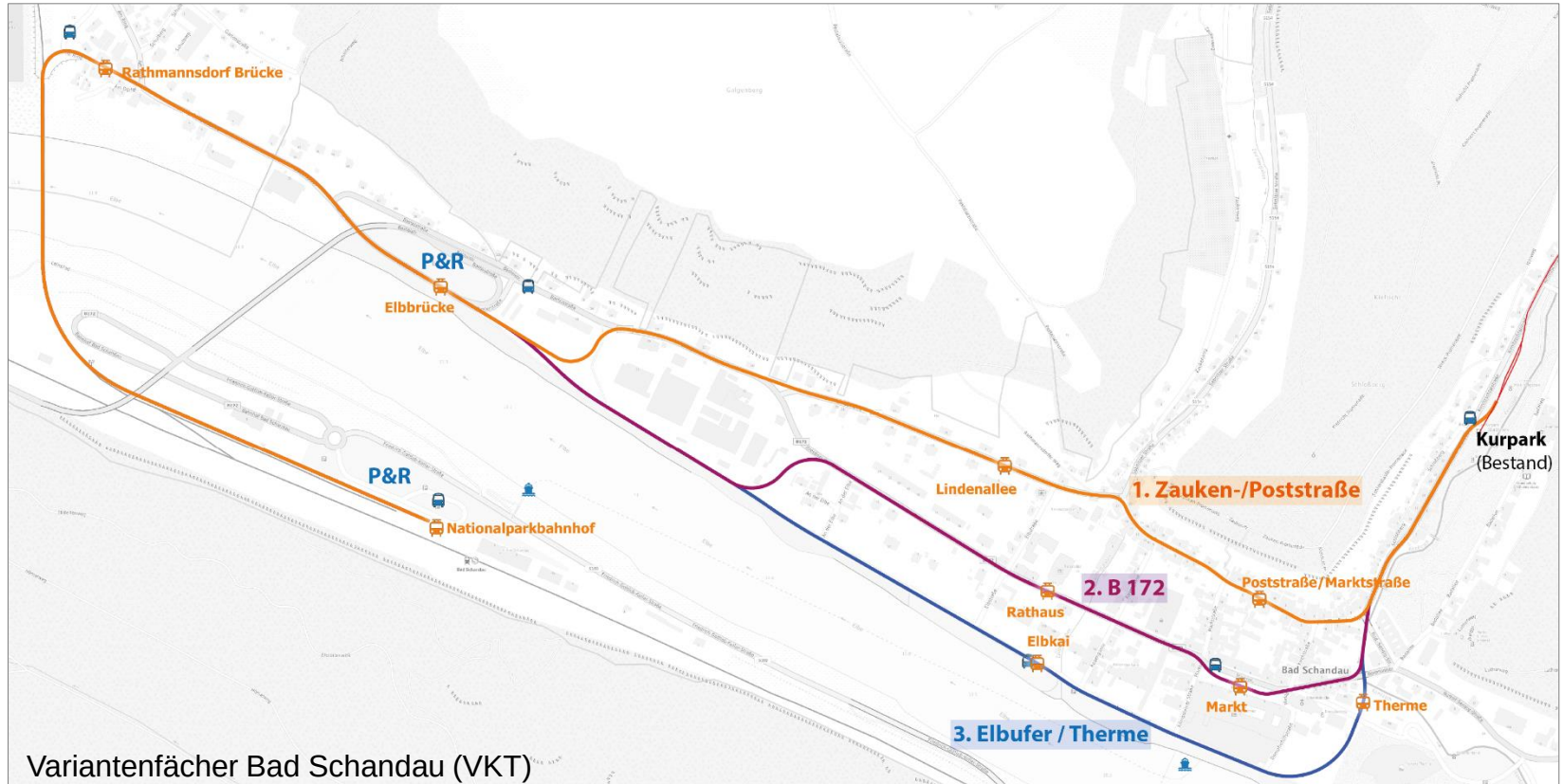
- Koordination mit „Mobilitätsdrehscheibe“ NP- Bahnhof (PROBST & CONSORTEN) 

- Lösungsansatz aus K-Bahn-Studie



Ergebnisse – Ortsdurchfahrt Bad Schandau

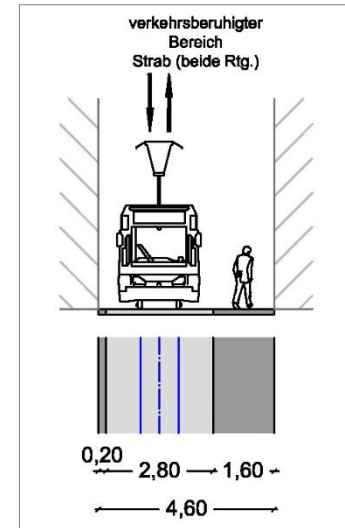
Linienführung über Rathmannsdorf nach Bad Schandau in **3 Varianten** untersucht:



Ergebnisse – Ortsdurchfahrt Bad Schandau

■ Variante 1 (Post-/Zaukenstraße)

- geringe Umweltkonflikte
- keine Vorteile für die ÖPNV-Erschließungsqualität (Randlage), geringe Betriebsqualität (Reisezeiten)
- starke Beeinträchtigungen für Fußverkehr, Aufenthaltsqualität, das Wohnumfeld und angrenzende Nutzungen
- städtebauliche Integration äußerst schwierig



Ergebnisse – Ortsdurchfahrt Bad Schandau

■ Variante 2 (B 172)

- beste Erschließungswirkung (zentral)
- verkehrlich problematisch (Stau-Behinderungen B 172, Engstellen)
- Im Zentrum städtebaulich sehr anspruchsvoll
- Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum



Ergebnisse – Ortsdurchfahrt Bad Schandau

■ Variante 3 (Elbufer)

- beste Verkehrsqualität im ÖPNV (meist separate Trasse)
- Verkehrsknoten „Elbkai“ bereits etabliert
- etwas geringere Erschließungswirkung als Variante 2
- erhebliche Konflikte mit Naturräumen, Hochwassergefahr
- größter Bedarf an neuen Verkehrsflächen, Grundstücksflächen



Ergebnisse – Ortsdurchfahrt Bad Schandau

■ **Vorauswahl** der Korridorvarianten:

- **Variante 1** (Post-/Zaukenstraße) nicht weiterverfolgt
- **Variante 2** (B 172) abschnittsweise ggf. als „Rückfallebene“ möglich
- **Variante 3** (Elbufer) planerisch vertieft

↓ Korridore Bewertungsfelder →	ÖPNV-Erschließungs- und Verbindungsqualität	Verkehrskonflikte und Verkehrssicherheit	Städtebauliche Integration	Denkmalschutz	Hochwassergefahren	Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz	Immissionen	bauzeitliche Einschränkungen
Var. 1 Post-/ Zaukenstraße								
Var. 2 Dresdner Straße (B 172)								
Var. 3 Elbufer/Therme								

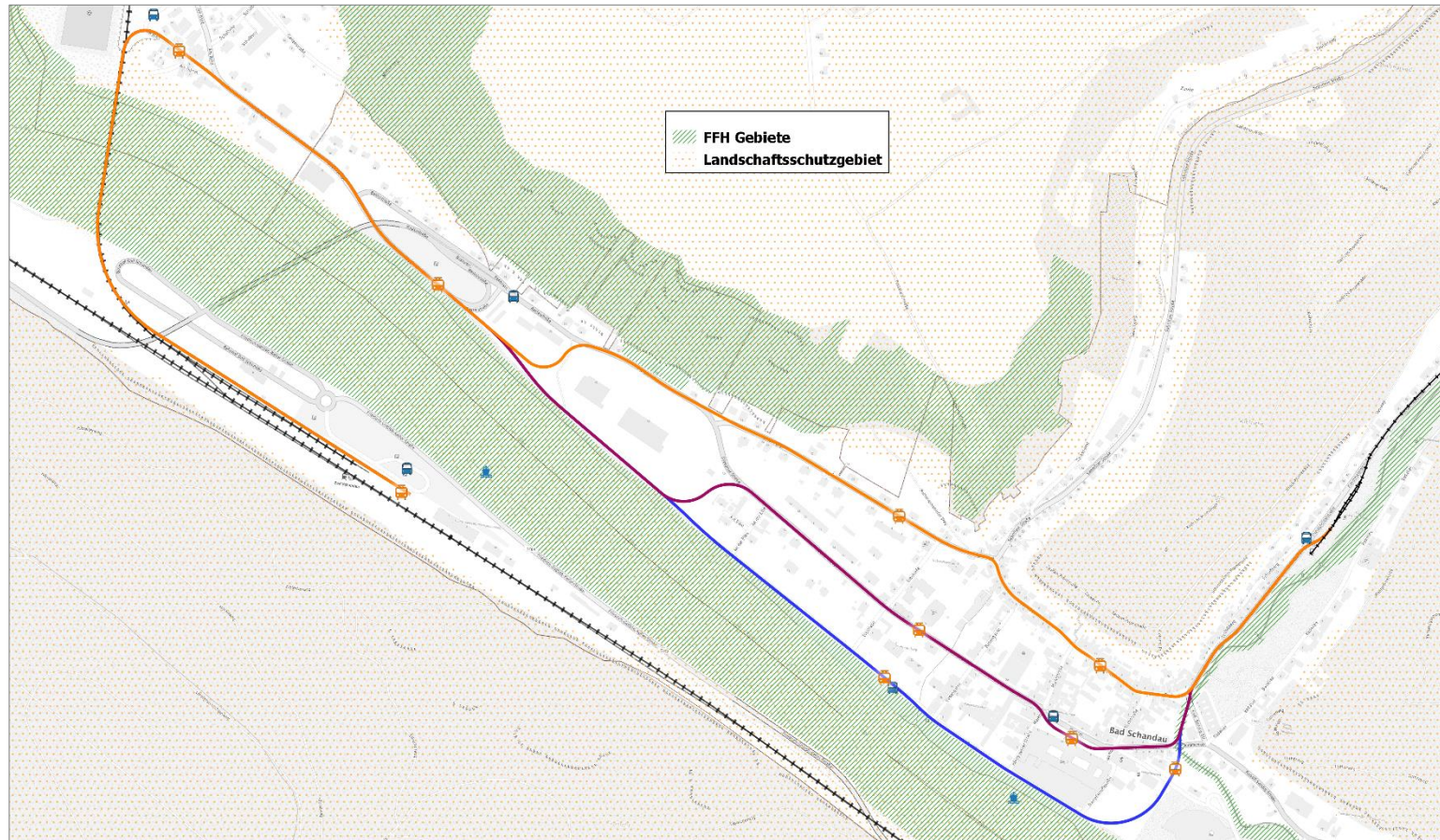
 positive Bewertung,
geringes Konfliktpotenzial

 ambivalente Bewertung,
„mittleres“ Konfliktpotenzial

 kritische Bewertung,
erhebliches Konfliktpotenzial

Ortsdurchfahrt Bad Schandau – Herausforderungen (Auswahl)

■ Naturschutz / Gewässerschutz

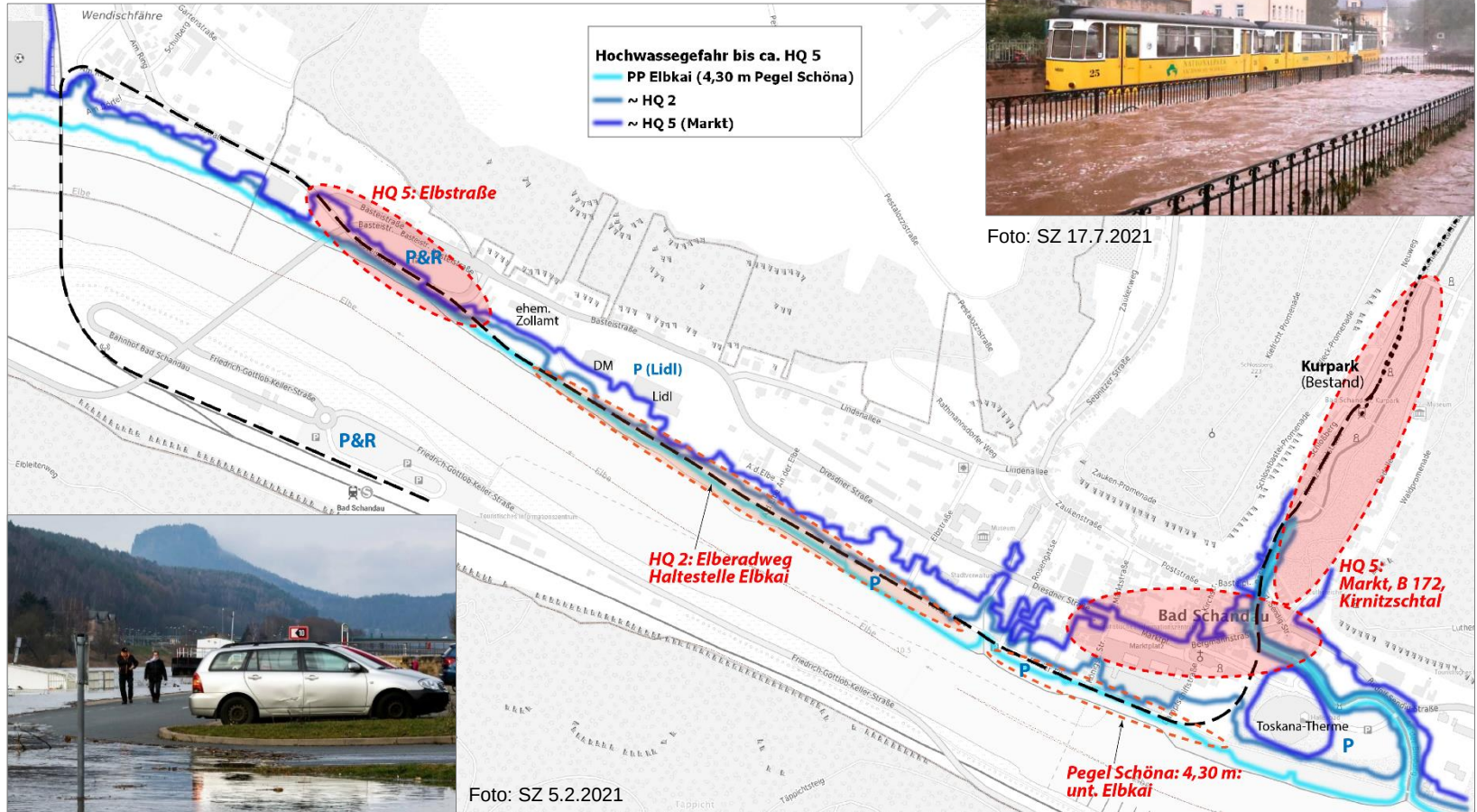


→ *In Ufernähe kritisch / Ausweichen in Richtung Elbe nicht möglich*

Ortsdurchfahrt Bad Schandau – Herausforderungen (Auswahl)

■ Hochwasser Elbe ↓

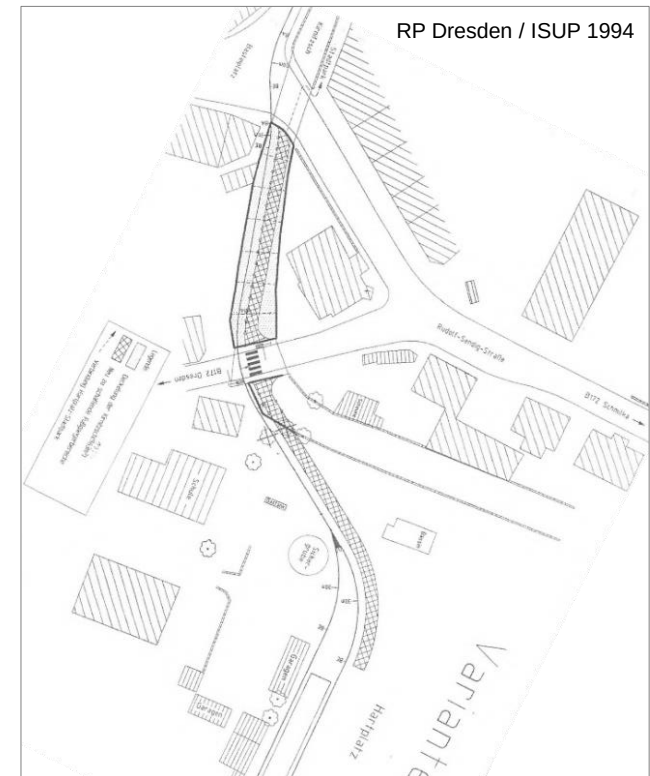
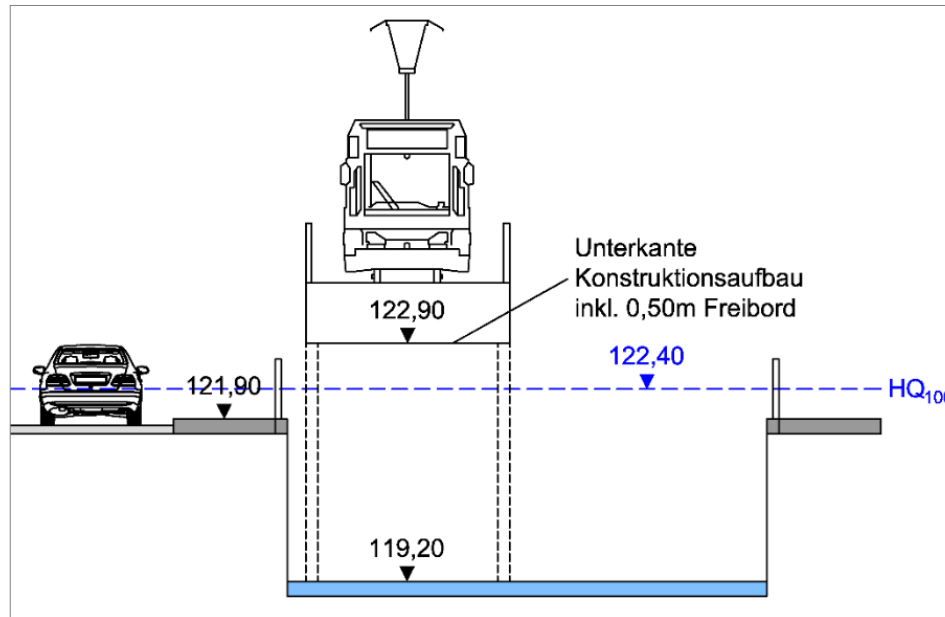
Kirnitzsch →



Ortsdurchfahrt Bad Schandau – Anschluss Kurpark (Bestand)

■ Anschluss zum Kurpark:

- Passieren der Therme westlich (*Empfehlung*) oder östlich (*Rückfallebene*)
- Trasse über R.-Sendig-Str. / Kirnitzschalstraße
Überdeckung der Kirnitzsch nicht umsetzbar (Idee von 1994) ↓
Gewässerraum (FFH!)
Hochwasserschutz (Abflussquerschnitt)



Ortsdurchfahrt Bad Schandau – Zusammenfassung / Empfehlung



Trassenempfehlung auf Basis Var. 3 (Elbufer) als Grundlage weiterer Planungen

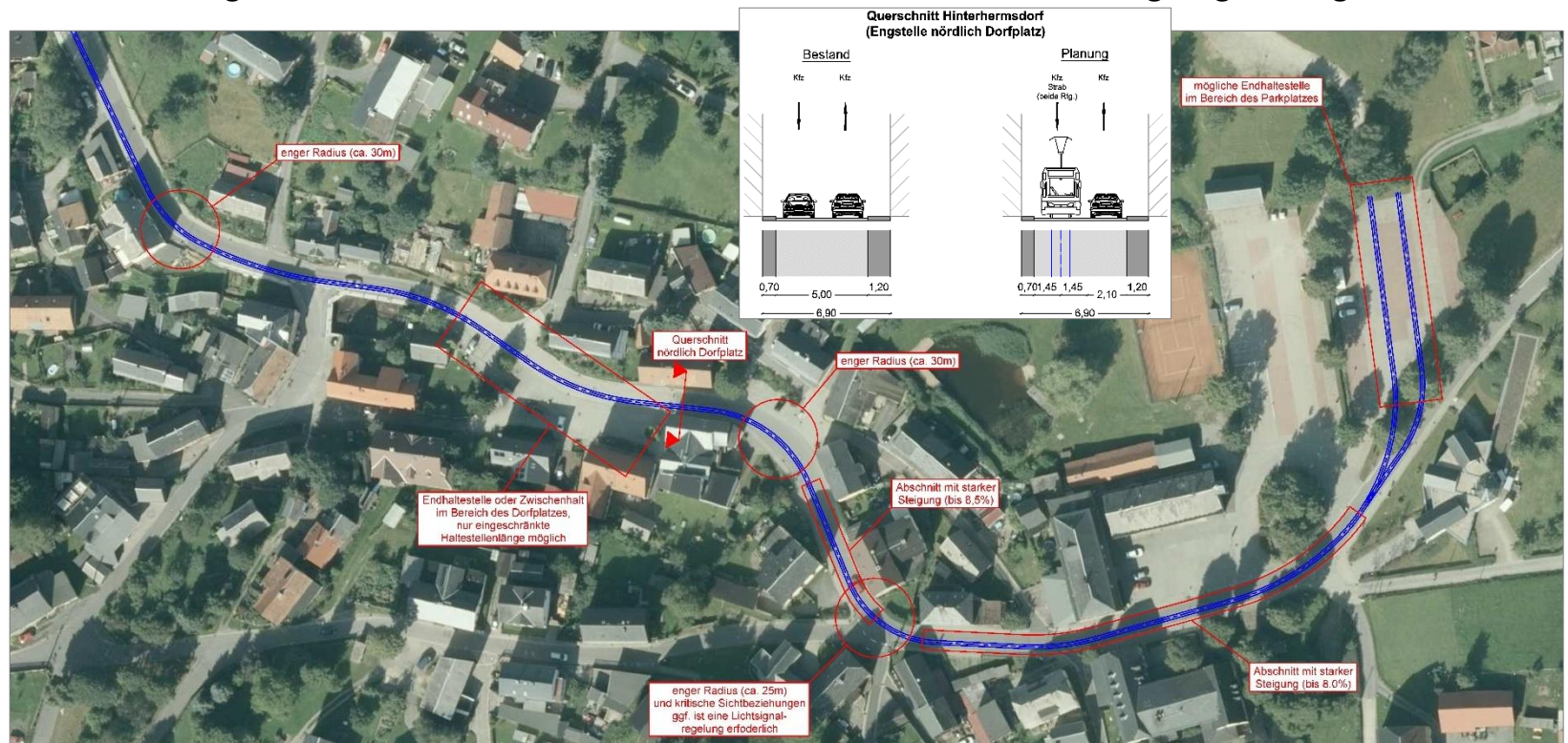
Verlängerung in Richtung Neumannmühle / Hinterhermsdorf

- Anschluss Neumannmühle mit bestehendem Verkehrsregime möglich (Endpunkt Buschmühle in Objektplanung zu prüfen)
- Nachrüstung Sicherungstechnik (keine „Stabübergabe“)
- Ausbau von Haltestellen / Kreuzungen etc. möglichst im bestehenden Straßenraum (Nationalpark!)



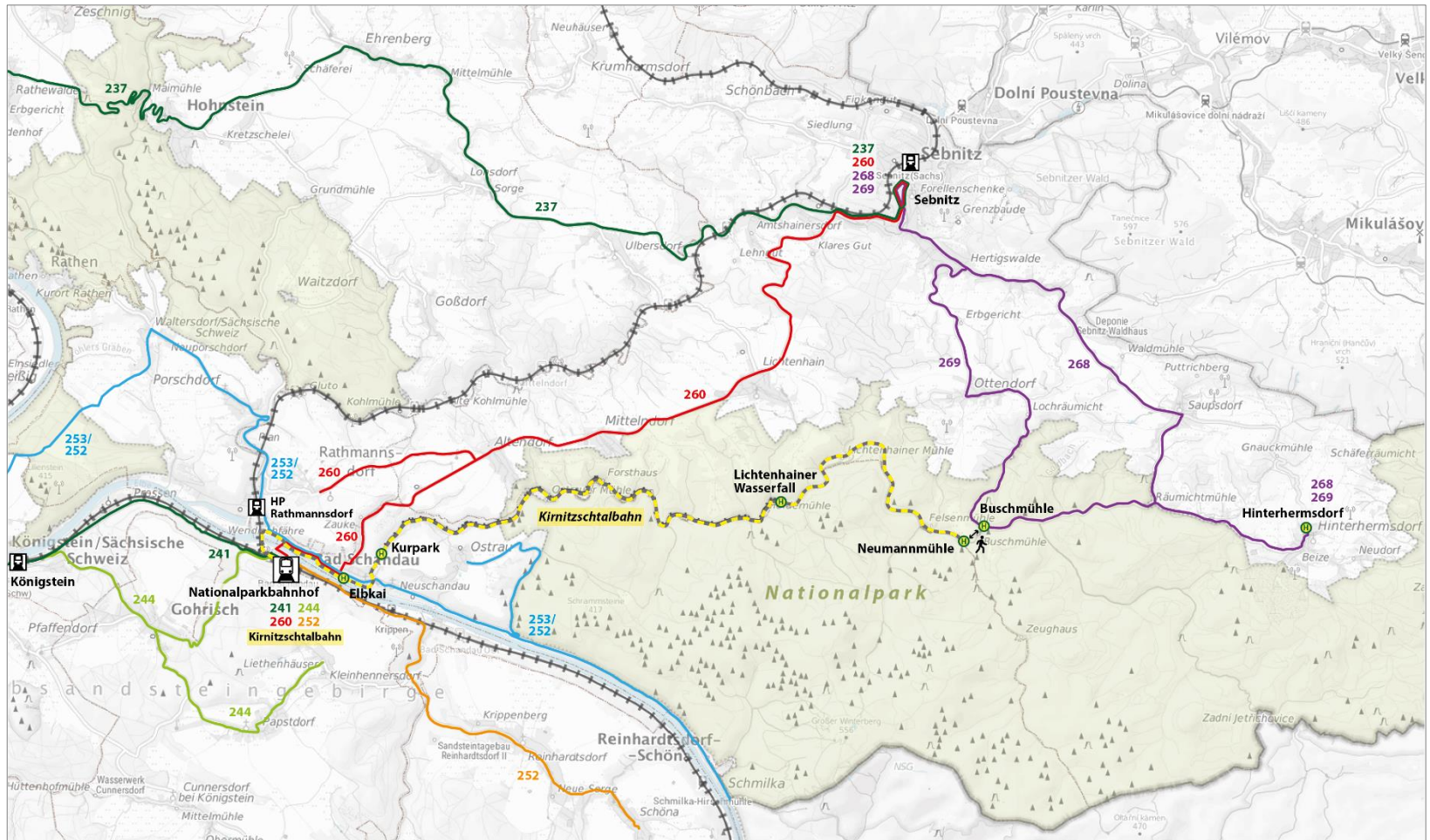
Verlängerung bis nach Hinterhermsdorf

- Verlängerung nach Hinterhermsdorf nicht zu empfehlen (zurückstellen):
 - hoher Aufwand bei vergleichsweise geringem Fahrgastpotenzial
 - topografisch im Grenzbereich für Straßenbahnen (Steigungsstrecken 7-8,5%)
 - Integration in Ortsbild nicht vorstellbar, Halt am Ortseingang wenig attraktiv



Betriebskonzept ÖPNV

■ Einbettung in ÖPNV-Gesamtsystem: Anpassungen im Busnetz, Anschluss S-Bahn



Fahrzeugeinsatz / Fahrzeugtechnik

■ Hybrid-Fahrzeuge für abschnittsweise oberleitungsfreien Betrieb



Batteriebetrieb

■ flexible, modulare Systeme (Möglichkeit zu Doppeltraktion)



Wasserstoff

SÄCHSISCHE SZ DE*

19.03.2021 00:03 Uhr

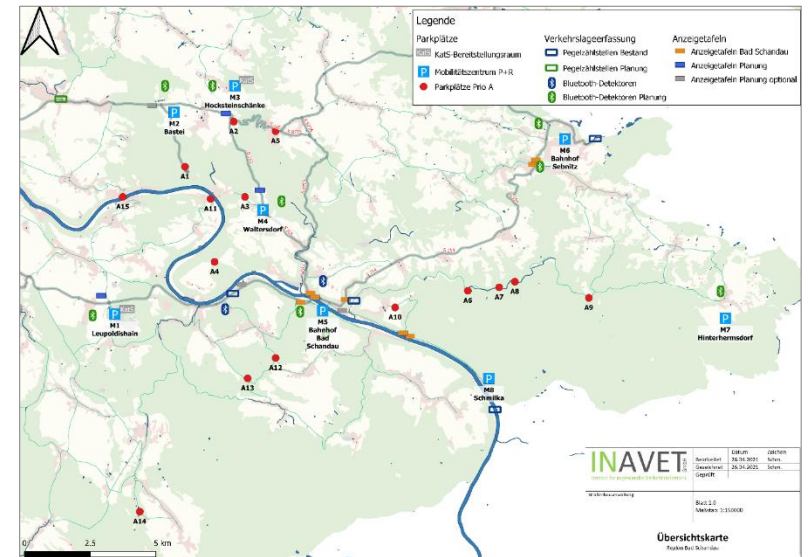
Manufaktur aus Sachsen baut Wasserstoff-Bahnen

Die Leipziger Firma HeiterBlick entwickelt Europas erste Straßenbahnen mit Brennstoffzellen. In vier Jahren soll sie rollen.



Voraussetzung: Gesamtverkehrskonzept

- **Angebotsausbau** im übergeordneten ÖV-Netz (S-Bahn, RE/RB etc.)
- **Verkehrsmittelverknüpfung und Verkehrslenkung**
„ÖPNV-Drehscheibe“ Nationalparkbahnhof / dyn. Parkleitsystem



- **regional abgestimmte Parkraumbewirtschaftung** (und Kontrolle!)

„Solange 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.“

(PROBST & CONSORTEN)

Voraussetzung: Gesamtverkehrskonzept

■ Park + Ride

- mind. 3x in Bad Schandau: Nationalparkbahnhof, Elbbrücke, Elbkai

	Parkplätze im Kirnitzschtal	belegt
	P+R Elbkai	75 frei
	Kirnitzschtalbahn	Abfahrt in 10 Min.

■ flankierende Maßnahmen zur ÖPNV-Förderung (Kombi-Angebote, Information / Gästearsprache)


GÄSTEKARTE
 Sächsische Schweiz mobil

VVO 
Gilt als Fahrausweis vom Ankunfts- bis zum Abreise-
frühestens jedoch ab 1. April 2020, in allen Nahverkehrs-
mitteln – außer Sonderverkehrsmittel – in den Tarifzonen
Pirna, Bad Gottsche, Bad Schandau und Neustadt.

01.04.2020 11:00
EW 000001

 Maxi Muster
 01.04.20 – 05.04.20
 Sandsteinhotel
 01796 Pirna


 00000000000000000000


 MEHR SÄCHSISCHE SCHWEIZ
 FINDEN SIE NIRGENDS

Natur und Wandern Aktiv und Fit Handwerk und Technik Familie und Co.

Anreise
 Sie erreichen Sebnitz und seine Ortsteile mit Bahn, Bus oder PKW. Wir empfehlen die Nutzung des gut ausgebauten ÖPNV-Netzes. Speziell im Kirnitzschtal stehen sehr wenige Parkplätze zur Verfügung. Mit Bus und Kirnitzschtalbahn reisen Sie bequem, stressfrei und – sogar ein bisschen romantisch.

Voraussetzung: Gesamtverkehrskonzept

- temporäre bzw. saisonale Beschränkungen im Kfz-Verkehr
(Ausnahmen für Bewohner, Gewerbe, Übernachtungsgäste, Personal ...)
- freie Fahrt für ÖPNV → „**Push & pull**“ - Strategie

Bsp. NP Kalkalpen



Bsp. Oberstdorf



Bsp. Pragser Tal
(Dolomiten)



Weiteres Vorgehen

- Nächste Schritte / Empfehlungen
 - Koordination / Zusammenführen der vorliegenden Konzepte
K-Bahn, Drehscheibe NP-Bahnhof, Verkehrs- und Parkleitkonzept,
Besucherzentren Leupoldishain / Bastei (in Arbeit)
→ Maßnahmen / Empfehlungen als „Werkzeugkasten“ für ...
 - **Gesamtstrategie** Mobilität Sächsische Schweiz allg. – darin integriertes Gesamtverkehrskonzept Kirnitzschtal
 - Etappierung, Definition nächster (realistischer) Umsetzungsschritte
 - Sicherstellung der Finanzierung
 - Regionale Aufgabe erfordert regionale Koordination!

Kirnitzschalbahn-Verlängerung, Studienergebnisse

Danke!

Kontakt:

Christoph Sommer / Arnd Bärsch

Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Straße 7

01187 Dresden

Telefon: +49 351 43639-0

sommer@vkt-gmbh.de / baersch@vkt-gmbh.de

www.vkt-gmbh.de