



Leserbriefe an unsere Redaktion

Zur Verkehrsberuhigung im Kirnitzschtal

... Zu dem angesprochenen Vorschlag in Heft 10, einer Beschränkung des Durchgangsverkehrs im Kirnitzschtal, kann ich nur uneingeschränkt „JA“ sagen. Ich denke, es ist eine preiswerte, aber wirkungsvolle Lösung, zumindest in Zeiten großen touristischen Andrangs. Als Standorte der Schranken kämen aus meiner Sicht neben dem vorgeschlagenen gesperrten Abschnitt Lichtenhainer Wasserfall - Felsenmühle evtl. auch der Bereich Beuthenfall - Lichtenhainer Wasserfall in Betracht, wobei sich hier die technische Lösung durch die Kirnitzschtalbahn etwas schwieriger gestaltet.

Rein technisch sollte hier einer preiswerten und leicht handhabbaren Lösung mit Codekarte sicher der Vorzug gegeben werden, da dann fahrzeugseitige Ausrüstungen bei vielen Nutzern (OVPS, Forst, diversen Transportfirmen zur Versorgung der Gasthäuser und Anwohner) entfallen, die bei elektronischen Systemen mit fahrzeugseitigen Anforderungsausrüstungen erforderlich wären. Hier sollte man wirklich auf praktikable und preiswerte Lösungen für eine Übergangszeit orientieren.

Aber, und das wurde auch geschrieben, es kann ja nur ein Zwischenschritt zu einer generellen Lösung in Form von Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsarten sein!

Eine etwas andere Meinung als im Artikel geschrieben, habe ich zur Verlängerung der Kirnitzschtalbahn. Ich denke schon, daß die Verlängerung bis zum Elbkai von ganz erheblicher Bedeutung sein kann. Wenn es gelingt, die Bahnhofsfähre taktmäßig zwischen die S-Bahn und die Kirnitzschtalbahn zu schalten, hätte man ein - allerdings mit zweimaligem Umsteigen - durchgehendes ÖPNV-Angebot in das Gebiet der hinteren Sächsischen Schweiz.

Darüberhinaus bietet sich die Chance, einen P+R-Umsteigepunkt zu errichten und damit verkehrsberuhigend in Bad Schandau und im Kirnitzschtal zu wirken.

Parallel dazu müßten aber unbedingt die Halte- und Parkverbote im Kirnitzschtal durchgesetzt werden - ein Problem, dem nicht genug Beachtung geschenkt werden kann. Darüberhinaus wäre es notwendig, über die Installation eines halbautomatischen Parkleitsystems nachzudenken, in dem dann alle großen Parkplätze (Elbkai, evtl. sinnvolle Parkplätze am Bahnhof und am Stadteingang Nähe Brückentrampen) integriert sind. Damit ließe sich unnötiger Suchverkehr in der Stadt und im Tal vermeiden.

Auch sollte es dann ein Kombiticket Parken + ÖPNV geben, wenngleich das komplette ÖPNV-Umweltticket sich günstig von diesem abheben müßte.

Da die Straßenbahn nun erfolgreich einen nicht unbeträchtlichen Teil ihres Fahrstromes aus Solarmodulen gewinnt, sollte die OVPS prüfen, ob nicht ein Busbetrieb der Linie 241 zwischen Bad Schandau - Bahnhof und Hinterhermsdorf mit Elektrobussen realisierbar und förderungswürdig ist. Ich denke schon, daß da einiges machbar wäre. Ähnliche elektrisch betriebene Bussysteme laufen ja in Bayern (Oberstdorf, Berchtesgaden, Bad Füssing) als Orts- oder Marktbus sehr erfolgreich. Die hier angesprochene Variante des Elektrobuseinsatzes sollte übrigens die Vorzugsvariante auch für andere Pendelbussysteme (Bastei oder Stadt Wehlen) sein.

Völlig einer Meinung mit dem Autor bin ich auch bezüglich der Planung der Hohen Straße zwischen Lichtenhain und Saupsdorf. Sie dürfte eigentlich erst dann freigegeben bzw. gebaut werden, wenn gleichzeitig das Kirnitzschtal nicht nur verkehrsberuhigt, sondern gesperrt wird.

Klaus Benning, 01219 Dresden

Die Siebenschläferboofe

Mit Freude und Begeisterung las ich die wissenschaftlichen und praxisverbundenen Berichte im Heft 10, besonders den Artikel „Die derzeitige Kenntnis zur Verbreitung und Biologie der Schläfer in der Sächsischen Schweiz“.

Große Erinnerungen aus dem Jahre 1945 haben mich dabei ins damalige Leben zurückgerufen.

Von Anfang April bis zum 8. Mai 1945 hielt ich mich als Sechzehnjähriger im Überhang in der Nähe des Großen Bärenhorns auf. Wir Bergfreunde bauten diesen Überhang zur Boofe aus, zimmerten einen Tisch, 3 Stühle und füllten die Seitenwände mit Moos aus, damit wir bis zum Kriegsende eine zuverlässige Bleibe hatten.

Unsere Rucksäcke hingen wir mit unserer Verpflegung, die wir von Arno Hohlfeld aus der „Helvetia“ in Schmilka hatten, an der Decke der Boofe auf.

Eines Tages war ein wichtiger Teil der Verpflegung, besonders Brot und Äpfel, angeknabbert und einiges „abtransportiert“. Da dies nicht mit rechten Dingen zugehen konnte, beobachteten wir in der Nacht, wer das wohl sein konnte. Aus unseren Rucksäcken flüchteten zwei Siebenschläfer,

worüber wir selbst erschrocken waren. Da die „Tierchen“ immer wiederkamen, erkannten wir einen Gartenschläfer und mehrere Siebenschläfer. Sie wurden unsere Mitbewohner bis zum 8. Mai 1945. Wir taufte die Boofe die „Siebenschläferboofe“, wo wir nach 1945 Jahr für Jahr unsere Bergeinsamkeit verbrachten und ein aufschlußreiches „Hüttenbuch“ hinterließen, was 1955 entwendet wurde.

Aus dem ausführlichen Bericht in Heft 10 ist zu entnehmen, daß sich diese „Bilche“ zurückgezogen haben, was mir sehr verständlich ist, nachdem diese Boofe auch von Nichtbergsteigern belagert wird. Durch meine schwere Krankheit seit 1987 komme ich leider nicht mehr in meine geliebten Berge und kann mir über die jetzige Lage der Siebenschläferboofe kein Bild mehr machen.

Günther Keil, 01279 Dresden

Zu Verkehrsproblemem in der Sächsischen Schweiz

Wichtige Verkehrsträger in der Sächsischen Schweiz sind die Elbfähren. Das hat die Stadt Wehlen erkannt und bemüht sich seit Jahren darum, die Gierfähre (Seilfähre) in Wehlen in eigener Regie führen zu können. Doch alle Bemühungen blieben bisher erfolglos. In diesem Jahr klärte der Betreiber, die Oberelbische Verkehrsgesellschaft, dieses Problem, indem die Fähre nach Schmilka umgesetzt wurde, weil die dortige Fähre den Ansturm der Fahrgäste nicht mehr bewältigen konnte. Besser wäre es gewesen, die neue Fährverbindung von Schöna nach Hřensko zu unterstützen. Der Betreiber dieser Fähre wird aber die Gemeinde Reinhardtsdorf-Schöna sein. Ein Schelm wer Arges dabei denkt.

Der Landkreis Děčín kam auf die vortreffliche Idee, bei der Bahn in Usti n.L. zu beantragen, die Züge Děčín-Dolní Žleb (Niedergrund) bis Schöna durchlaufen zu lassen bzw. einige S-Bahn-Züge bis nach Děčín zu verlängern. Dies wurde mit der Begründung abgelehnt, im grenzüberschreitenden Verkehr bestehe kein Bedarf. Aus gleichem Grund soll der bisherige grenzüberschreitende Verkehr ausgedünnt werden.

Sollte der fehlende Bedarf auch die Ursache für die Reduzierung der Zugdurchläufe (halbstündlich auf stündlich) der S-Bahn bis Schöna sein?

Rainer Dannenberg, TV „Die Naturfreunde“

Zur Häntzschelstiege

Ein „Hahnfoto“ inspirierte mich zur Darstellung eines zähen Kampfes, der sich in den 60/70er Jahren in diesem attraktiven Gebiet abgespielt hat. Diesen Teil meines Lebens, welcher damals viel Staub aufgewirbelt hat, kann man Menschen, deren Herz für die Berge schlägt, so denke ich, doch einmal näherbringen.

Heute 75jährig, bis vor wenigen Jahren aktiver Bergwanderer, auch Wanderleiter und Kenner der so reizvollen Schmilkauer Gebiete, wurde ich beim Jubiläum „100 Jahre Bergsteigen in Sachsen“ (Pfingsten 1964) am Falkenstein mit dem Sebnitzer Bergsteiger Rudolf Häntzschel bekannt. Dieser hatte damals verständlicherweise große Schwierigkeiten mit seiner umstrittenen Stiege im Großen Bauerloch. Nachdem ich mich, seiner Bitte folgend, mit der Problematik vertraut gemacht hatte, nahm ich mich der verfahrenen Sache an und setzte mich mit einer Gruppe Gleichgesinnter, welche mich mit Rat und Tat unterstützten, für den Erhalt der Anlage ein. Unterstützung erhielt ich dabei von so namhaften Männern wie Baurat Oskar Pusch, Willy Baudisch, vom unvergessenen Willy Ehrlich, Paul Illmer, Fritz Petzold, Dr. Karl Wiedemann vom Rat des Bezirkes, Hermann Lemme u.a.

Wenn auch der Erbauer, als Einzelgänger und widersprüchlicher Mensch allgemein bekannt, mir und meinen Mitarbeitern in den acht Jahren aufreibenden Kampfes manche Nuß zu knacken gab, so hat er sich mit seinem Lebenswerk selbst ein Denkmal gesetzt.

Deshalb wird man auch verstehen, wie sehr ich beeindruckt war, als ich 1992 bei meinem letzten Besuch der Anlage, feststellen konnte, daß der vordem nicht mehr begehbarer Zugang aus dem Großen Bauerloch bis zum Einstieg in fachmännischer und sehr ordentlicher Arbeit wieder begehbar gemacht wurde. Ich habe mich außerordentlich gefreut und danke den Ausführenden für diese gute Arbeit. So ist das Werk eines Einzelnen, eine gewaltige Leistung und mein Einsatz, unterstützt von treuen Mitstreitern, für den Erhalt der Stiege, nicht umsonst gewesen. Bedauerlich nur, daß es der Erbauer nicht mehr erleben konnte. Rudolf Häntzschel verstarb 83jährig am 9.12.1987.

Gerhard Klemm, 01237 Dresden