



Umweltschutz beginnt schon bei der Anreise ins Gebirge

Bei einer Bergtour möchten die meisten Menschen eine möglichst intakte Natur genießen. Es ist deshalb selbstverständlich, daß man sich auch bei der An- und Abreise umweltgerecht verhalten will. Dabei spielt die Wahl des Verkehrsmittels die entscheidende Rolle. Es braucht hier nicht erläutert zu werden, wie viel mehr Schadstoffe 450 Wanderer erzeugen, wenn sie mit 150 Pkw in die Sächsische Schweiz und zurück fahren und dabei etwa 15 000 Auto-km zurücklegen, als wenn sie mit einem einzigen S-Bahn-Zug fahren, der etwa so viele Sitzplätze hat.

Wie wichtig auch ein kleiner Beitrag zur Beschränkung des CO₂-Ausstoßes ist, hat uns die Hochwasser-Katastrophe des vergangenen Sommers gezeigt. Dass die Intensität des auslösenden Starkregens nicht nur eine normale Wettererscheinung war, sondern durch die Klimaerwärmung zumindest verstärkt wurde, wird von keinem seriösen Wissenschaftler mehr bestritten.

Trotz dieses Wissens benutzen viele Bergfreunde aber den Pkw, da nach ihrer Meinung die Angebote des ÖPNV zu schlecht sind. Sie klagen über seltene Fahrten, hohe Preise, überfüllte Züge usw. Natürlich könnten die ÖPNV-Angebote noch verbessert werden, aber oftmals dienen die Klagen vielleicht doch nur zur Bemäntelung der eigenen Bequemlichkeit. Etwas körperliche und auch geistige Anstrengung erfordert es schon, umweltfreundlich zu reisen.

Im Moment hat der umweltbewußte Bergfreund mit dem Problem des durch Hochwasserschäden noch stark eingeschränkten S-Bahn-Verkehrs zu kämpfen. Aber spätestens zum Beginn der neuen Klettersaison dürfte die S1 wieder planmäßig verkehren. Die Busse fahren schon wieder planmäßig und der Wiederaufbau der zerstörten Müglitztalbahn ist sicher zugesagt.

Die folgenden Betrachtungen beziehen sich auf den Stand unmittelbar vor dem Hochwasser, welcher hoffentlich bald wieder erreicht sein wird: Wie stand es Anfang August 2002 mit dem öffentlichen Verkehr in Richtung Sächsische Schweiz im Vergleich zum Anfang der 1990er Jahre?

Nimmt man alte Fahrpläne und Preistabellen zur Hand, so kommt man zu einem recht erstaunlichen Ergebnis:

Durch die Schaffung des Verkehrsverbundes Oberelbe sind die Möglichkeiten, zu bergsportlichen Aktivitäten mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen, so gut wie noch nie und es dürfte schwer sein, in Deutschland ein anderes touristisch interessantes Gebiet zu finden, das so gut durch den ÖPNV erschlossen ist wie das Elbsandsteingebirge. Hinzu kommt, daß insbesondere an den Wochenenden und für Familien/Gruppen lukrative Fahrpreisangebote bestehen. Im einzelnen vollzogen sich folgende Entwicklungen:

S-Bahn Meißen - Schöna

Der Fahrplan wurde in den letzten Jahren kontinuierlich und deutlich verbessert. Die Anzahl der Fahrten pro Tag und Richtung am Wochenende ist von 31 im Jahre 1990 auf 42 gestiegen! Fuhren anfangs nur einige Züge bis nach Meißen durch, so gilt das jetzt für alle. Die Einführung des S-Bahn-Betriebes brachte günstigere Tarife (Familienkarten) und den Halbstundentakt. Galten die Familienkarten damals nur am Wochenende und der 30-Minuten-Takt nur im Sommer, so ist beides jetzt durchgängig an allen Tagen des Jahres von etwa 4 Uhr bis gegen 23 Uhr selbstverständlich. Sogar nach Mitternacht verkehrt noch ein Zug und für die Felsenbühnen-Besucher findet eine zusätzliche Fahrt statt. Seit einiger Zeit fahren die Züge an Wochenenden in den Spitzenzeiten sogar im angenäherten 15-Minuten-Takt, so daß pro Stunde und Richtung etwa 1800 Personen auf Sitzplätzen und bei Bedarf noch einmal so viele im Stehen befördert werden können. Hier stellt sich allerdings die Frage, ob ein solcher Besucheransturm auf den Nationalpark überhaupt gewollt ist.

Die Behinderungen und Verspätungen wegen der Arbeiten zum 4-gleisigen Ausbau bis Pirna gingen in letzter Zeit merklich zurück. Sämtliche Bahnhöfe und Haltepunkte wurden komplett neu gebaut und dabei supermodern ausgestattet. Deswegen gab es zeitweise etwas unkomfortable „Holzbahnsteige“, die aber einen Bergsteiger kaum vor unlösbare Aufgaben stellen dürften.

Auch in den nächsten Jahren wird es wegen des 4-gleisigen Ausbaus bis nach Coswig und der Rekonstruktion des Hauptbahnhofs Behinderungen geben, die man aber mit Blick auf die zu erwartenden Verbesserungen tolerieren sollte. Die Auslastung der gesamten S-Bahn-Linie ist hoch, so daß auch in Zukunft mit weiteren Verbesserungen zu rechnen ist. An besonderen Schwerpunkttagen (Himmelfahrt, Ostern, Pfingsten) treten zu bestimmten Zeiten (etwa von 9 bis 11 und 15 bis 18 Uhr) Überlastungen auf, die aber weder technisch noch organisatorisch abzufangen sind. Die Beschaffung millionenteurer zusätzlicher S-Bahn-Züge für den Einsatz an 4 oder 5 Tagen im Jahr zu fordern, ist unverhältnismäßig.

Weitere Eisenbahnstrecken

Durch Initiative des Verkehrsverbundes wurden alle für touristische Aktivitäten interessanten Nebenbahnen (Pirna - Neustadt, Bad Schandau - Neustadt - Bautzen, Heidenau - Altenberg) entgegen den Intentionen der DB erhalten und modernisiert. Seit kurzem verkehren dort hochmoderne Triebwagen im 1-Stunden-Takt (Bad Schandau-Bautzen vor-

erst nur 2-Stunden-Takt, wird aber nach Abschluß der derzeit laufenden Gleissanierung auch verdichtet). Mit dem Sommerfahrplan 2002 wurde die Fahrzeit Pirna - Neustadt auf 39 Min. verkürzt und nach Abschluss von Gleisbauarbeiten wird es weitere Fahrzeitverkürzungen auf den Strecken geben.

Buslinien

Eine deutliche Verbesserung brachte die völlige Umgestaltung der Fahrpläne ins Bielatal 2001 (Bedienung des Labyrinths und des Grenzüberganges zum Hohen Schneeberg, letzter Bus abends später gelegt – nach 19 Uhr) und durch das Kirnitzschtal 2002 (Stundentakt, 10 statt 8 Fahrten, letzte Fahrt gegen 19 Uhr).

Ostrau (und damit die Schrammsteinbaude) wurde 1990 samstags zweimal und sonntags gar nicht angefahren. Heute verkehrt der Bus an Wochenenden fünfmal am Tag auf dieser Strecke. Der Verkehr nach Kleingießhübel an Wochenenden wurde allerdings wegen zu geringer Auslastung eingestellt. Das ist aber die einzige deutliche Verschlechterung im Busverkehr seit 1990.

Die Anzahl der Fahrten am Wochenende auf den übrigen Linien ist seit vielen Jahren etwa unverändert geblieben. Es gab aber Veränderungen in der zeitlichen Lage, bei denen die Interessen der Ausflügler meist besser beachtet wurden. Weitere Verbesserungen können z.Z. kaum eingefordert werden, da die Auslastung der Busse zu gering ist.

Letzteres ist völlig unverständlich, denn trotz der hohen Auslastung der S-Bahnen werden die Anschluß-Busse nach wie vor kaum genutzt, und das, obwohl sie für Nutzer der S-Bahn **zum Nulltarif** angeboten werden. Hier besteht nach wie vor großer Informationsbedarf für alle Bergfreunde, die z. T. immer noch nicht wissen, daß sie nicht zum Ausgangspunkt ihrer Wanderung zurückkehren müssen, sondern bei Nutzung der kostenlosen Busse wesentlich interessantere Streckenführungen wählen können. Erst wenn die Auslastung der vorhandenen Linien deutlich steigt, können Forderungen nach zusätzlichen Fahrten gegenüber dem Verkehrsverbund aufgemacht werden.

Fahrplaninformationen

Die Fahrpläne aller Linien in der Sächsischen Schweiz sind im Fahrplanheft des VVO für Dresden und Umgebung enthalten. Da dieses ziemlich schwergewichtig ist, wurde angeregt, ein rucksackgerechtes Falblatt mit den betreffenden Linien herauszugeben. Nützlich ist auch das Informationsheftchen der Nationalparkverwaltung zur Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln, welches die wichtigsten Fahrpläne enthält.

Für die Vorbereitung der Tour ist außerdem eine hervorragende Fahrplanauskunft unter <http://www.vvo-online.de> (Fahrplan / Fahrplanauskunft) zu erreichen.

Fahrpreise

Die Einführung des Verbundtarifes brachte 1998 eine völlige Umgestaltung des Tarifsystems. Preisvergleiche mit der Zeit davor sind nur bei exakter Berechnung der Gesamtkosten für alle Fahrten in einem bestimmten Zeitraum möglich. Dabei zeigt sich, daß besonders für Tagesausflüge und Familien z. T. erhebliche Preissenkungen eintraten (zwischen einigen Pfennigen bis zu 35 DM (17,50 Euro) pro Tag Ersparnis!). Probleme gibt es nur bei den nicht integrierten Fahren und der Kirnitzschtalbahn. Bei letzterer kann aber durch Nutzung einer 10er-Karte gleichzeitig durch mehrere Personen das Fahrpreinsniveau um etwa 47 % gesenkt werden bzw. alternativ der (für S-Bahn-Benutzer kostenlose) Bus genutzt werden, welcher zudem direkt ab Bad Schandau Bahnhof verkehrt.

Hier hat die Wirklichkeit alles, was an Wünschen seitens des SBB nach einer „Kombikarte für die Sächsische Schweiz“ vorgebracht wurde, weit übertroffen. Ganz besonders sei nochmals auf folgende Verbesserungen hingewiesen:

- Im Fahrpreis für die S-Bahn ist die Nutzung der Straßenbahn/Stadtbusse in Dresden, aller Buslinien und fast aller Fahren in der Sächsischen Schweiz inbegriffen.
- Besitzer von Monats-/Jahreskarten der Zone Dresden brauchen erst ab Heidenau zu bezahlen und fahren somit wesentlich preisgünstiger (gilt am Wochenende für die ganze Familie).
- Am 16.06.02 traten Preissenkungen für Familientageskarten in Kraft.
- Am gleichen Tag wurde eine für Bergsteiger und Wanderer ideale „Kleingruppenkarte“ eingeführt (5 Erwachsene können einen Tag für 20 Euro beliebig viel und weit im Verbundraum mit fast allen Verkehrsmitteln fahren).

Fazit

Nach einer Zählung des SBB benutzt derzeit etwa jeder dritte Wanderer/Kletterer öffentliche Verkehrsmittel zur Anreise ins Elbsandsteingebirge. Natürlich ist dies aus Umweltsicht noch viel zu wenig. Deshalb sind weiterhin Anstrengungen in zwei Richtungen zu unternehmen, um den „Modal Split“ zugunsten des ÖPNV zu verändern. Einerseits sind weitere Verhandlungen zur Verbesserung der Verkehrsdurchführung mit den Verkehrsträgern zu führen. Hierbei wird z.Z. besonders an einer Verbesserung der Anschlußgewährleistung der Busse an die S-Bahn gearbeitet. Forderungen nach häufigeren Busverbindungen werden ebenfalls vorgetragen, allerdings mit wenig Aussicht auf Erfolg (Grund s.o.). Deshalb ist es andererseits besonders wichtig, alle Bergfreunde über die Möglichkeiten des ÖPNV noch besser zu informieren und zu umweltbewußterem Verhalten aufzurufen.

Hans-Günther Heydrich

Nachsatz eines kritischen Bahn-Fahrers:

Der umseitige Artikel von H.-G. Heydrich zielt ohne Frage in die richtige Richtung. Um etwaigen Mißverständnissen vorzubeugen: Ich selbst besitze kein Auto und benutze ebenso wie meine Kletterfreunde fast ausschließlich Zug, Bus und Straßenbahn und komme damit gut zurecht, sogar als Unternehmer (was gängigen Klischees widerspricht). Das Tarifsysteem der VVO bietet zweifellos viele Vorteile, und wir versuchen diese nach allen Regeln der Kunst zu nutzen.

Trotzdem wird der Artikel schwerlich die erhoffte Wirkung zeigen können. Er ist einseitig. Es entsteht der Eindruck, die übermäßige Autonutzung wäre vor allem eine Sache der Einstellung. So ist es aber nicht. Denn der Nahverkehr hat auch einige Schattenseiten, die seine Gegner zu Recht anführen. Wenn wir uns mit diesen nicht auseinandersetzen, werden wir wenig erreichen.

Es gab nicht nur Verbesserungen. Die Preise sind seit Anfang der 90er Jahre teilweise extrem gestiegen. Einst kostete die Familientageskarte 11 DM, und mit dem Schönen-Wochenende-Ticket für 25 DM konnte man ein ganzes Wochenende fahren. Jetzt kostet letzteres umgerechnet ca. 55 DM, gilt nur einen Tag und soll bald ganz abgeschafft werden. Das Gedränge in den geeigneten Wochenend-Zügen ist erstaunlicherweise gerade in den alten Bundesländern fast schon kriminell. Ein Grund: Viele Fernfahrten sind in den letzten 10 Jahren annähernd doppelt so teuer geworden, von der Bahncard ganz zu schweigen.

Was sagen mir „die Autofahrer“, weshalb sie keinen ÖPNV nutzen?

- Zu dritt oder gar zu viert sind sie deutlich billiger als mit Bahn und Bus. Ich ergehe mich hier nicht in Details, aber sie haben leider oft recht, auch wenn man nicht nur das Benzingeld in die Kosten einbezieht. Natürlich bezahlt die Bahn für ihre Verkehrswege, die Autofahrer nicht. Der Verbraucher geht aber nach den Preisen, die er sieht, vor allem wenn seine Finanzen nicht so reichlich bemessen sind.
- Das Tarifsysteem ist undurchschaubar. Ich verabsolutiere etwas, doch eigentlich ist der Artikel von H.-G. Heydrich schon die Begründung für meine Behauptung. Wer's nicht glaubt – man löse folgendes Problem: Man fahre als Monatskartenbesitzer möglichst billig allein oder zu zweit mit Fahrrad bis Schmilka und zurück; darf man für das Fahrrad ermäßigte 4er-Karten nutzen oder nicht? Die Antwort ist übrigens „ja“; das eigentliche Problem ist, einen Schaffner zu finden, der das auch weiß. Zwei haben protestiert, andere erklärten mir unumwunden: „Da sieht keiner mehr durch.“ Wer weiß übrigens, daß man zu zweit mit einer Zweizonen-Familientageskarte (welch schönes Wort) besser kommt, wenn einer der beiden Fahrer eine Monatskarte hat?

- Wer etwas außerhalb wohnt, vielleicht in Hellerau, Bühlau, Pillnitz oder Schönfeld, hat eine relativ lange Anreise zum Bahnhof. Gegenüber dem Auto verliert man oft zuviel (Frei-)Zeit.
- Auch meine „altgedienten“ Kletterkumpel, die wie ich immer den Zug nutzen, hatten erst spät mitbekommen, daß man ins Bielatal per Bus abwechselnd von Pirna und Königstein aus fahren muß. Jahrelang klappten die Anschlüsse nicht, was nicht am Bus gelegen hat. So etwas setzt sich (leider) in den Köpfen sehr lange fest.
- Die Preise für die Kirnitzschtalbahn liegen jenseits von Gut und Böse, die 10er Karte ist mehr ein theoretisches Spiel. Ich selbst habe Jahre auf einer „gesessenen“ und sie dann verschenkt. Ähnlich ist es mit der Kleingruppenkarte, die an sich eine gute Erfindung ist, doch eben nur für 4er und 5er Gruppen Sinn hat, nicht aber für 3 oder 6 Leute. Warum braucht man erst einen Taschenrechner, um eine kleine Wanderung zu machen?

Die Liste läßt sich fortsetzen, doch darum geht es hier nicht. Man muß die Argumente der „Autofahrer“ anerkennen. Die Fahrpläne haben sich erfreulicherweise verbessert (vor allem der Studentakt des Busses im Kirnitzschtal ist eine große Sache), aber das Tarifsysteem wird (fast so schlimm wie bei der Bahn) immer undurchschaubarer.

Warum die S-Bahnen so gut ausgelastet sind – oft viel zu gut – läßt sich erstaunlich einfach beantworten: Man schaue sich einen Teil der Fahrgäste an, und wo dieser Teil aussteigt. Seitdem nämlich die Grenze in Hřrensko bzw. die Kaufmärkte zu sind, sind die Bahnen plötzlich ziemlich leer.

Ich bezweifle, ob man auf der Grundlage der Freiwilligkeit (sprich Appelle an das Umweltbewußtsein) und mit solchen Tarifsystemen wesentlich mehr Leute vom Auto weg bekommt. Auch die „supermoderne Ausstattung“ der Bahnhöfe zieht nicht. Die Fahrgäste regen sich nämlich nicht etwa über Holzbahnsteige auf, sondern über teures Kalksandsteinpflaster, zwischen denen munter das Gras herausprießt, über monströse Edelstahlrohre, die an ein Großchemiewerk erinnern und doch nur als Aufhängung für die Fahrtenanzeige dienen. Was bekommt man zu hören über die teure Ausstattung? „Das ist unser Fahrgeld, und was haben wir davon?“

Auch über Unzuverlässigkeit regt man sich auf und noch mehr über die Informationspolitik, die immer schlechter wird. Wie oft mußten wir schon in Dresden-Neustadt raten, auf welchem Bahnsteig der Zug nun wirklich abfährt. Zwei von drei Fahrgästen (wenn nicht mehr) können gewiß ebenso viele „lustige“ Geschichten wie ich erzählen. Es sind altgediente Bahnfahrer, von denen ich hier schreibe.

Der Frust sitzt tief, und momentan steigt er wieder einmal: Warum stehen die S-Bahnen auf dem Hauptbahnhof 15 Minuten herum? Was sollen die ständigen Halts auf freier Strecke? Was hat das alles mit Hochwasser zu tun? Es

hat wohl eher mit Stellenstreichungen zu tun, und mit aberwitzigem Perfektionismus, der z.B. Dresdner Signale von Leipzig aus steuern läßt und offenbar Pannen nicht mit einplant. Für den Fahrgast zeigt sich das alles als Chaos. Auch, daß manche S-Bahnen abends mit 5 Wagen verkehren und zu Stoßzeiten natürlich prompt ein 3-Wagen-Zug einrollt.

In Deutschland, wo das Auto eine heilige Kuh ist, wird der Umstieg besonders schwer. Er geschieht dann, wenn das Auto unakzeptabel langsam wird wegen des Staus, und/oder z.B. wegen Parkplatz- und Mautgebühren zu teuer. Schon jetzt parkt zu Hochzeiten die Hälfte aller Autos im Kirnitzschtal illegal. Eine Bestrafung - schon vor Jahren geplant - erfolgt nicht, ebenso stößt schon die zeitweilige Sperrung des Durchgangsverkehrs auf erbitterten Widerstand. Das ist der Punkt, wo man ansetzen sollte. Bis dahin müssen wir uns mit den im obigen Artikel vorgestellten Tarifrechnungen „begnügen“, obwohl ich nicht allen Argu-

menten zustimmen kann (das würde hier zu weit führen). Information ist auf jeden Fall wichtig, deswegen steht der Artikel auch im Heft.

Ich habe den Eindruck, in Dresden ist man schon ein Stück weiter. Auch hier werden nach wie vor sehr viele auf das Auto angewiesen sein, aber die Straßenbahnen sind ausgelastet und angesichts des Verkehrs erstaunlich zuverlässig. Es ist bemerkenswert, wie gut die Dresdner Verkehrsbetriebe mit dem Hochwasser zurecht gekommen sind. Sie haben sogar schon am 12.8. abends – wo noch keiner richtig ahnte, was da kommt – ein eigenes Informationssystem mit allen Mitarbeitern und deren Bekannten aufgebaut, um immer Bescheid zu wissen und schnell reagieren zu können. Die Information der Fahrgäste war vorbildlich. Vergleiche mit der Bahn sollte jeder für sich anstellen.

Dr. Reinhard Wobst