

# Sicherer Schülerverkehr ab Frühjahr 2024

Ideen von Gregor Haase, 3.1.2024

## Variante 1: Halbseitige Sperrung

## Variante 2: Flexible Vollsperrung

Sodann gibt es die Variante, wenn die Arbeiten nicht in einem starren Rhythmus mit einer ständig freien Fahrspur ausgeführt werden können, daß zwei Herren mit Funkgerät da stehen und jeweils einer großen Scheibe (hüben rot und drüben grün). Die beiden stimmen sich dann einfach untereinander und bspw. einem Baggerfahrer ab, ob und wenn ja, welche Richtung sie durchlassen. Auf diese Weise ist vollkommen gefahrlos immer wieder eine kurzfristige Vollsperrung möglich. Und wenn deren Anlaß erledigt ist, so wird die Seite mit mehr Autos zuerst wieder fahren gelassen und es geht auch.

## Variante 3: Temporäre Vollsperrung

Es gibt in diesem Falle ganz einfach feste Zeiten, in denen eine Befahrbarkeit sicher gestellt ist. Für uns würde das bedeuten, daß man früh den Schülerverkehr durchläßt, damit ist gleichzeitig der morgendliche Berufsverkehr sichergestellt. Das würde bedeuten, daß nach Passieren von Fahrt 15 Linie 428 oder spätestens nach der 19 die Straße vollständig gesperrt sein könnte bis ca. 11.15 Uhr. Das ergibt 2...3h Vollsperrzeit. Dann könnten die in Frage kommenden Busse 26 - 56 durchgelassen werden, vielleicht sogar nur die Busse, sonst wird's zu kompliziert. Damit müßte zwar eine Fahrspur frei sein, es würden aber nur wenige Busfahrten mit ruhigen Berufskraftfahrern und nicht der Gesamtverkehr durchfahren und die meiste Zeit wäre trotzdem noch freie Bewegungsmöglichkeit auf der Baustelle. Ab etwa 13.30Uhr müßte dann für den Rest des Tages eine Halbseitensperrung ausreichen, da dann die Rückfahrten aus den Annaberger Schulen anstehen und gleichzeitig der Schichtwechselverkehr für die Spätschicht durch könnte. Nochmalige Vollsperrzeiten lohnen sich meines Erachtens nicht, da die Bauarbeiter ja dann auch irgendwann mal nach Hause wollen. Wenn die Grundschule also maximal zur 2. Stunde anfangen würde und notfalls für die 2. Stunde eine Betreuung eingerichtet werden könnte, müßte kein Schüler außenrum und der normale Berufsverkehr ebenfalls nicht. Trotzdem wären am Tag 3 Stunden Vollsperrung möglich und zusätzlich etwa 2 weitere Stunden, in denen, wenn ich mich nicht verguckt habe, 6x ein Bus durchfährt. Setzt man überdies voraus, daß auf der Baustelle nicht nur Einzelpersonen sondern eine größere Belegschaft arbeitet, so könnte diese in zwei Pausengruppen geteilt werden, die versetzt ausruhen und auf diese Weise Vollsperrzeiten gut ausgenutzbar sind. Das sollte doch ein für alle annehmbarer Kompromis sein.

## Variante 4: Fichtelbergbahn

In Cranzahl müssen alle durch die Unterführung, in Neudorf braucht es einen Buspendel zur Grundschule, ansonsten müßten ja die lieben Kleinen laufen und jeweils jemand auf den Hühnerhaufen aufpassen. Das würde für die RVE auch eine gewiß nicht ganz einfache Fahrzeugumlaufplanung bedeuten, das obere Neudorf muß ja auch noch irgendwie bedient werden. Außerdem müßte dann geklärt werden, daß in Neudorf Hauptbahnhof auf dem ehemaligen Ladegleis der Fahrgastwechsel erfolgen kann, dann käme man direkt vom Bus (provisorische Haltestelle auf der Ladestraße) in den Zug, ansonsten muß ja erst um den halben Bahnhof gelaufen werden. Rein technisch ist die Bahn natürlich machbar. Es ist eine strecken- und personenzugtaugliche Diesellok vorhanden. Da gewisse Zeiten des Jahres nach wie vor mit einem zweiten Dampf-Umlauf gefahren wird, muß demzufolge auch eine betriebsfähige zweite Personenzuggarnitur da sein und ebenso auch das zugehörige Personal. Da die Schmalspur unabhängig von der Normalspur in Cranzahl fährt,

dürfte meines Erachtens nach in Cranzahl keine Besetzung des Bahnhofs mit einem Fahrdienstleiter erforderlich sein, das würde dann von Oberwiesenthal aus intern erledigt werden müssen wie bei diversen Sonderfahrten zu beobachten. Soweit ich weiß, ist die Diesellok der Fichtelbergbahn für Einmannbedienung zugelassen. Für die Dampffahrten bei zwei Umläufen ist aber ein Lokführer, ein Heizer und ein Zugführer Standard. Wenn also nur einer auf der Lok ist, muß demzufolge Personal da sein, zwei Personenwagen ständig mit einem Eisenbahnbediensteten zu besetzen, zwei Wagen sollten für die kurze Strecke langem.