

SÄCHSISCHE-SCHWEIZ- INITIATIVE



- * Autobahn in der Sächsischen Schweiz?
- * Bergsteigen und Naturschutz
- * Tiefflugverbot gefordert

Zu diesem Heft

Als Antwort auf die sich abzeichnenden negativen Entwicklungstendenzen in der Sächsischen Schweiz fand am Weltumwelttag 1990 eine »Demo« von der Dresdner Kreuzkirche zum damaligen Rat des Bezirkes statt. Genau an diesem Tag begann auch die als Sächsische-Schweiz-Initiative bezeichnete Unterschriftensammlung gegen die bedingungslose touristische Vermarktung des Gebirges, gegen geplante Hotelkomplexe und Tiefflüge, für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und den Schutz der Nationalparkregion als Ganzes.

Ein halbes Jahr später, am 7. Dezember 1990, konnten wir dem Umweltminister Sachsens die 50000 Unterschriften der vom Sächsischen Bergsteigerbund getragenen Initiative übergeben.

Ein Jahr ist seitdem vergangen und es stellt sich die Frage: Was ist aus den Forderungen der Sächsischen-Schweiz-Initiative geworden und wie konnten wir die Interessen der 50000 Unterzeichner vertreten?

Als besonders positiv möchten wir eingangs die gute Zusammenarbeit insbesondere mit dem Umweltministerium, der Nationalparkverwaltung und einzelnen Landespolitikern hervorheben. Ins Gespräch zu kommen und über Probleme zu diskutieren ist der beste Weg, um gemeinsam Lösungen zu finden und zur Erhaltung des Gebirges beizutragen. Wir denken, in diesem Punkt sind wir im zurückliegenden Jahr ein großes Stück vorangekommen und der »Abarbeitung« der Forderungen der Initiative ein Stück näher.

Die wichtigsten Forderungen der Initiative waren z.B. der Schutz der Nationalparkregion als Ganzes und die Verhinderung eines unkontrollierten Hotelwachstums. Hier sind schon erste Erfolge sichtbar. Durch neue gesetzliche Regelungen z.B. zur Bauleitplanung konnte der übergroße Teil der negativen baulichen Entwicklungen abgewendet werden. Als Beispiel sei das erfreulicherweise mehrfach abgelehnte Großprojekt eines 200-Betten-Hotels in Waltersdorf genannt. Zum Glück konnten auch die Projekte für Golfplätze wie z. B. rund um den Zirkelstein in die Schubladen verbannt werden. Und es wird auch sichtbar, daß man sich in Gemeinden und Landratsämtern trotz gegenwärtiger immenser Probleme immer mehr Gedanken um die langfristige touristische Attraktivität macht und landschaftsfremde Großprojekte zunehmend von den Planungen verschwinden.

Bei all diesen erfreulichen Ansätzen fehlt die generelle Aufwertung der Schutzkategorie für den größten Teil der Sächsischen Schweiz noch immer. Noch befinden sich drei Viertel des Gebirges im Landschaftsschutzgebiet, der niedrigsten (!) bundesdeutschen Schutzkategorie. Hier besteht Handlungsbedarf, hier müssen wir unsere Forderungen gegenüber dem Umweltministerium erneut deutlich machen.

In Bezug auf die Förderung des öffentlichen Personenverkehrs gab es im zurückliegenden Jahr die größten Fortschritte. Mit der Einführung des preiswerten S-Bahn-Tarifs bis Schöna setzte die Deutsche Reichsbahn ein erstes großes Signal für einen umweltfreundlichen Verkehr in der National-

parkregion. Dafür gilt unser Dank den Verantwortlichen bei der Reichsbahn.

Im Dezember wird es Gespräche zwischen Vertretern der Reichsbahn und des Kraftverkehrs geben, in dem es u.a. um die Anschlüsse vom Zug zum Bus (z. B. Bielatal, Kirnitzschtal) gehen wird. Dafür können wir unsere Vorstellungen und Vorschläge einreichen.

Sollte Einvernehmen zwischen beiden Partnern erreicht werden, ist vielleicht auch die Einführung von Umweltfahrkarten für Bus und Bahn in der Nationalparkregion nicht mehr fern.

Leider sind wir damit am Ende der erfreulichen Dinge angelangt. Alle positiven Ansätze zum Schutz der Sächsischen Schweiz werden derzeit von zwei Problemen überschattet: zu allererst ist es die forcierte Autobahnplanung im Raum Bielatal/Grenzplatte/Tisa und zum anderen sind es die unzumutbaren Belastungen durch die Tiefflüge.

In beiden Punkten sehen wir die Gefahr der erheblichen Einschränkung der demokratischen Mitsprache der Bürger und der Öffentlichkeit. Aus diesem Grund wird sich dieses Heft vorrangig mit diesen beiden Schwerpunkten beschäftigen, wobei der Verhinderung der Autobahntrasse auf Grund der fast unmöglichen Korrigierbarkeit einer falschen Entscheidung die höchste Priorität eingeräumt werden muß.

Unter dem Hinweis auf eine angebliche Diskussion von 7 verschiedenen Trassenvarianten, die das Autobahnnetz der ehemaligen DDR mit dem der CSFR verbinden sollen, favorisiert das Wirtschaftsministerium Sachsens nach wie vor die Trasse mit den größten schädigenden Wirkungen. Diese führt nur 5 km vom Dresdner Stadtzentrum an der Südhöhe des Dresdner Talkessels vorbei und hat in der Sächsischen Schweiz den Grenzübergang an der Grenzplatte im Bielatal.

Im März 1992 soll bereits die endgültige Entscheidung fallen. Aber Anfang November 1991 hat noch nicht einmal das Umweltministerium Sachsens die Details der 7 Trassenführungen zur Begutachtung erhalten.

Ist dies nicht etwas wenig Zeit für ein Projekt solcher Dimension sowie für eine sachkompetente Entscheidung? Denn da die Autobahn frühestens im Jahre 2002 fertig werden würde, ist das Argument, daß sie für den Aufschwung Ost notwendig wäre, sicher nicht zutreffend. . .

Aber: Ein europäisches Verkehrsnadelöhr am Südhang des Dresdner Talkessels und quer durch die Nationalparkregion Sächsische Schweiz führend, das darf es im Interesse der Einwohner des Elbtals und der Natur nicht geben. Diese Autobahntrasse wäre das Todesurteil für den ums Überleben ringenden Wald der südlichen Sächsischen Schweiz.

Unser Wunsch und unsere Hoffnung ist es, daß trotz der derzeitigen problematischen und schwierigen Zeit das Interesse für den Erhalt unserer Sächsischen Schweiz bei so vielen Bürgern wie bisher bestehen bleibt.

Es wird jeder gebraucht.

Peter Rölke



- 1 Zu diesem Heft**
- 3 Tiefflüge**
Auch 1992 im Tiefflug über Reservate?
Flugwesen und Tierwelt
- 8 Umweltpolitik**
Schutz der Sächsischen Schweiz ist kontinuierliche Arbeit
- 9 Die Autobahn - unsere Zukunft?**
Dresdner Dialog
Folge der Autobahn: Zusammenbruch umfangreicher Waldgebiete der Nationalparkregion innerhalb von 10 Jahren
Warum eine Autobahn?
Moderne Verkehrspolitik und Alternativen zur geplanten Autobahn
- 15 Bergsteigen und Naturschutz**
Klettern im Nationalpark?
Aktuelles von Gebietsbetreuungen und Erosionssanierung
- 17 Waldzustand**
Zur Situation des Waldes im Nationalpark »Sächsische Schweiz«
- 19 Nationalparksignet**
Signet für die Nationalparkregion kommt aus Baden-Württemberg?
- 20 Wandervorschlag**
Eine Wanderung durch den Hinterhermsdorfer Grenzwinkel
- 22 Radwandern**
Fahrradtourismus in der Nationalparkregion Sächsische Schweiz
- 23 SBB aktuell**
Ostdeutscher Sektionentag des Deutschen Alpenvereins

Auf diesem Wege möchten wir uns bei all denen ganz herzlich bedanken, die mit ihrer Spende halfen, dieses Heft zu finanzieren..

Unser besonderer Dank gilt:

Herrn Michael Dittrich, Freital	Frau Selma Mittag, Dresden	Herrn Wilfried Wuttke, Leipzig
Herrn Diedrich Bruns, Schorndorf	und Herr Karl Rimmelsbacher, Dresden	Herrn Rolf Reder, Schweinfurt
Herrn Dr. W. Wagner, Hartha	Sektion Leitzachtal des Deutschen Alpenvereins	Frau Elke Heise, Dresden
Herrn Sepp Dimpflmaier, Feldafing/Oberbayern	Herrn Steffen Heimann, Döbeln	Herrn Prof. Dr. med. R. Barke, Dresden
Frau Marie-Luise Eichner, Leipzig	Frau Marianne Clausnitzer, Dresden	Herrn Dr. K. Conrad, Dresden
Frau Dr. med. Dorothea Roloff, Dresden	Frau Helga Burkart, Dresden	Frau Anne Schmidt, Potsdam
Herrn OMR Dr. Helmut Born, Dresden	Herrn MR Dr. med. Peter Schmoll, Bad Saarow	Herrn Werner Michalk, Königsbrunn
Frau Ursula Kischuweit, Dresden	Frau Katharina Mitschke, Dresden	Herrn Helmut Denecke, Sebnitz
Herrn Jörg Schierhold, Markleeberg	Frau Dr. Gudrun Günzel, Dresden	Herrn Dr. Frank Hüttner, Dresden
Herrn Joachim Hering, Bad Schandau	Herrn Kurt Cyron, Dresden	Herrn Andreas Fender, Dresden
Herrn Dr. Hans Gruner, Chemnitz	Frau Elfriede Kalfa, Cossebaude	Fam. Walter Menne, Heidenau
Herrn Eberhard Jäkel, Dresden	Herrn Andreas Eiselt, Königstein	Herrn Alfred Schenke, Heidenau
Herrn Bruno Wieland, Neuendorf (Schweiz)	Ev.-Luth. Kirchgemeinde St. Markus, Dresden	Herrn Prof. Dr. sc. jur. Richter, Leipzig
Herrn Michael Stehr, Bautzen	Herrn Dr. Karl-Ludwig Hoch, Dresden	Frau Gertraud Mallow, Neuenhagen
Herrn Dr. Günther Mahr, Freital	Frau Käte Hofmann, Dresden	Herrn Dr. Alfred Adlung, Freiberg
Herrn Thomas Büttner, Heidenau	Herrn Uwe Mildner, Dresden	Familie Zielonka, Freital
Herrn Heinz Künzelmann, Lommatzsch	Herrn Volkmar Krems, Dresden	Frau Elfriede Barth, Kurort Rathen
Herrn Heinig, Nobitz	Herrn Wolfhart Müller, Freiberg	Herrn René Boden, Dresden
Herrn Eberhard Friebe, Neustadt/Sachs.		



Auch 1992 im Tiefflug über Reservate?

Einrichtung eines Flugbeschränkungsgebietes für die Sächsische Schweiz von einer ganzen Region gefordert

Bereits im Jahr 1990 war in unserer Unterschriftensammlung »Sächsische-Schweiz-Initiative« von 50000 Bürgern ein Verbot für kommerzielle und touristische Tiefflüge gefordert worden.

Was jedoch damals zu Zeiten der noch existierenden DDR an Tiefflügen stattfand, wurde leider durch das Jahr 1991 an Intensität weit übertroffen. Es gab eigentlich keine einzige Woche, so gut wie kein Wochenende, an dem nicht geflogen wurde. Und es gab auch kein Gebiet der Sächsischen Schweiz, das vom Flugverkehr verschont blieb.

Kein Winkel wurde ausgelassen, weder von der Grenze des Nationalparks noch vor Reservaten wurde haltgemacht.

Da wird der Lilienstein mehrfach dicht umrundet, obwohl dort der Wanderfalke wieder angesiedelt werden soll. Im Rathener Gebiet machen Hubschrauber Tiefflüge über der Felsenbühne oder vor der Basteibrücke, um Kletterer an der »Steinschleuder« zu beobachten, wie Anfang Oktober diesen Jahres geschehen.

Alles wird dem zahlungswilligen Fluggast geboten, nichts fehlt: Rauenstein, Gohrisch, Zirkelstein, Schrammsteine, Kirnitzschtal, Zschand usw.

Besonders intensiv war der Flugbetrieb z.B. am 27./28. Juli, als von Saupsdorf aus ein ständiges Umherfliegen mit Hubschraubern u.a. vor den Wänden der Affensteine, vor den Bärfangwänden und um das Reservat Böses Horn in Flughöhen von nur 60-80 m festzustellen war.

Durchgeführt wurden diese Flüge von der Berliner Spezial Flug GmbH, Diepensee O-1601. Auf Anfrage wurde bestätigt, daß man nach Kundenwunsch über jedem beliebigen Gebiet (!), natürlich auch über allen Kernzonen des Nationalparks, fliegt.

Die Genehmigung für die Flüge war kurzfristig vom Abteilungsleiter Verkehr des sächsischen Wirtschaftsministeriums, Herrn Heinemann erteilt worden. Ob Herr Heinemann den Antrag seines Ministers, Herrn Dr. Schommer auf Errichtung des Flugbeschränkungsgebietes gar nicht kennt?

Weiteren »Höhepunkt« bildeten am 11. August 91 die Überflüge mehrerer einmotoriger lautstarker Propellermaschinen im Hinterhermsdorfer Gebiet, wobei mehrmals der »Königsplatz« in 100 m Höhe überflogen wurde. Daran anschließend überflogen die Maschinen das Gebiet des Reservats Kirnitzschklamm sowie den Raumberg, die Thorwalder Wände und den Großen Zschand.

Bei diesen Beispielen soll es bleiben, die Liste ließe sich beliebig fortsetzen.

Während die Gemeinden sowie die Wanderer und Bergsteiger insbesondere gegen den Störfaktor Lärm protestieren, so beklagen die Naturschutzverbände und die Nationalparkverwaltung vor allem die Gefährdung des Artenschutzprogrammes. Wenn über den Brutstätten dauernd Flugzeuge und Hubschrauber kreisen, so wird die verstärkte Ansiedlung von Uhu, Wanderfalke oder Schwarzstorch keine Aussicht auf Erfolg haben.

Gegen diese mittlerweile unhaltbaren Zustände der Tiefflüge über der Nationalparkregion muß etwas getan werden! Darin waren sich erfreulicherweise bereits in diesem Frühjahr das Sächsische Umweltministerium, die Gemeinden, die Nationalparkverwaltung und die Verbände einig.

Im Mai diesen Jahres beantragte die Sächsische Staatsregierung beim Bonner Verkehrsminister Krause die Einrichtung eines Flugbeschränkungsgebietes für die gesamte Sächsische Schweiz.

Unverständlicherweise lehnte Bundesverkehrsminister Krause diesen Antrag ab. Er argumentierte, daß die Luftverkehrsordnung keinen Raum für eine Regelung zum Schutz von Nationalparks lassen würde. Unserer Meinung nach ist dies jedoch nach § 11 der Luftverkehrsordnung (LuftVO) möglich, der besagt, daß Flugbeschränkungen auch aus anderen Gründen als denen der Sicherheit des Luftverkehrs festgelegt werden können.

Eine weitere Begründung der Ablehnung war, daß vermutlich der Lärm von Agrarfliegern im Frühsommer 1990 störend gewesen sei, und die Agrarflieger ja nun nicht mehr fliegen. Da fragt man sich, ob man im Bundesverkehrsministerium den Antrag überhaupt sorgfältig gelesen hat, denn es ging eindeutig um touristische Rundflüge und nicht um Agrarflieger.

Alles in allem ist es eine Ablehnung mit mehr als fadenscheinigen Begründungen.

Der Hinweis, die Sächsische Schweiz in die Liste der Vogelschutzgebiete des Luftfahrthandbuches aufzunehmen, gleicht einem Witz, denn dies ist lediglich eine Empfehlung und keine Pflicht für die Flugzeugführer.

Mit einem Protestschreiben an das Bonner Verkehrsministerium reagierte der Sächsische Bergsteigerbund (SBB), natürlich auch im Namen der Unterzeichner der Sächsischen-Schweiz-Initiative, auf die Ablehnung des Antrages zur Ausweisung des Flugbeschränkungsgebietes.

Die Antwort aus Bonn (siehe Seite 6) ist äußerst unbefriedigend, denn man macht sich nicht einmal die Mühe, eine Lösung mittels des § 11 der LuftVO zu suchen, sondern

sondern antwortet, daß die Einrichtung des Flugbeschränkungsgebietes »aus bereits genannten Gründen nicht möglich ist«.

Sind das die neuen Prinzipien der Demokratie, der Mitsprache der Bürger, die wir in der DDR so vermißt haben? Wohl kaum.

Auch Herr Klaus Brähmig (CDU) aus Königstein, Mitglied des Bundestages, richtete ein Schreiben an den Bundesverkehrsminister mit der Forderung nach dem Flugbeschränkungsgebiet. Wir konnten bereits mit Herrn Brähmig sprechen und wollen uns weiterhin gemeinsam konsequent für das Tiefflugverbot einsetzen.

Im Oktober sprachen sich die Landkreise Sebnitz und Pirna für die Einrichtung der Flugbeschränkung aus, was den Forderungen an Minister Krause weiteres Gewicht verlieh und wofür Landratsämtern und Abgeordneten unser Dank gilt.

Das Schreiben des Kreistages Pirna haben wir nachstehend veröffentlicht.

Eine größere Geschlossenheit in Sachsen ist numehr wohl kaum zu erreichen.

Das Umweltministerium, das Wirtschaftsministerium, der »heimische« Bundestagsabgeordnete Herr Brähmig aus Königstein, die Landkreise, die Gemeinden, die Nationalparkverwaltung und die Verbände wie Schutzgemeinschaft »Sächsische Schweiz«, Grüne Liga oder der Sächsische Bergsteigerbund; alle sind für das Tiefflugverbot.

Die Sächsische Staatsregierung hat den Bonner Verkehrsminister Krause mittlerweile um ein Überdenken der ersten ablehnenden Entscheidung gebeten.

Auch der Sächsische Bergsteigerbund wird erneut nach Bonn schreiben.

Dann steht nur noch die Entscheidung des Bundesministers Krause aus: Wird man die Interessen nahezu aller Vertreter einer Region ignorieren können?

Ob Herr Krause die Forderungen seiner Wählerschaft sowie vor allem die Spielregeln einer demokratischen Gesellschaft bei seiner Entscheidungsfindung in Erwägung zieht?



Blick auf die Kleine Gans im Rathener Gebiet

Der Kreistag Pirna verabschiedete auf seiner 12. Tagung am 17. Oktober 1991 folgendes Schreiben an den Bundesverkehrsminister Herrn Prof. Dr. Krause:

Sehr geehrter Herr Bundesminister,
mit Unverständnis haben die Abgeordneten des Kreistages Pirna zur Kenntnis nehmen müssen, daß Ihrerseits die Beantragung eines Luftsperrgebietes bzw. eines Gebietes mit Flugbeschränkung für das Territorium der Nationalparkregion Sächsische Schweiz im Freistaat Sachsen abschlägig beschieden wurde.

Ihre Entscheidung steht im krassen Widerspruch zur Forderung der überwiegenden Zahl der Bürger und der Abgeordneten unseres Landkreises und darüber hinaus des Freistaates Sachsen. Ihnen ist bekannt, daß eine kurzfristige Unterschriftensammlung der »Sächsischen-Schweiz-Initiative« im Herbst 1990 allein 50000 Unterschriften für ein solches generelles Verbot privater und touristischer Tiefflüge erbrachte. Auch die Ursachen für die Forderung unserer Bürger werden Ihnen bekannt sein:

1. Bestmöglicher Schutz für die Naturreichtümer unserer Heimat

Das Gebiet ist dank einer für europäische Verhältnisse beispielgebenden Naturschutzarbeit Heimstatt einer artenreichen Tierwelt geblieben bzw. wieder geworden. Dazu gehören zahlreiche Arten, die in Europa bzw. sogar weltweit vom Aussterben bedroht sind und die, das ist wissenschaftlich erwiesen, empfindlich auf die mit Tiefflügen verbundenen akustischen und optischen Reize reagieren. Die Zielstellung des Nationalparks Sächsische Schweiz wird durch die Tiefflüge massiv in Frage gestellt.

2. Erhaltung der Ruhe im Wohnbereich unserer Gemeinden

Wie der Bundesumweltminister kürzlich bekanntgab, fühlen sich 53% der Bundesbürger durch Fluglärm belästigt.

Es gilt, die medizinisch relevante Belästigung unserer Bürger durch Lärm auf das unabdingbar notwendige Maß zu reduzieren.

3. Erhaltung und Verbesserung des Erholungswertes der Nationalparkregion Sächsische Schweiz

Die Menschen unserer Region setzen große Hoffnung auf die Entwicklung des Gebietes zu einem Raum für die Erholung von internationalem Interesse und Rang im Sinne eines maßgeblichen Wirtschaftszweiges.

Ein Gebiet, in dem die Erholungssuchenden durch ständigen Fluglärm belästigt werden, erfüllt diese Kriterien nicht. Es muß kritisch festgestellt werden, daß gegenwärtig die Interessen einiger weniger dem Gemeinwohl gegenüberstehen. Der Kreistag Pirna bittet Sie dringend um erneute Prüfung der Angelegenheit und fordert das Verbot privater und touristischer Tiefflüge über dem Territorium der Nationalparkregion Sächsische Schweiz.

Im Auftrag des Kreistages Pirna
G. May, Präsident
H.-J. Evers, Landrat

Quelle:

Amtsblatt für den Landkreis Pirna 1/6 vom 29. 10. 1991, S. 2

PENSION WALDFRIEDEN

- Helle Zimmer mit Balkon, direkt an der Elbe
- Duschen und Sauna im Haus
- eigener Parkplatz vorhanden

**Haus Waldfrieden, Schmilka Nr. 10,
Tel. Bad Schandau 2052**

Ferienwohnung in der Sächsischen Schweiz

Heizbare, abgeschlossene Ferienwohnung (5 Betten), 2 Zimmer, Küche, Dusche/WC, Terrasse, Parkmöglichkeit, Spielplatz
5 km bis Rathen / Bastei

Fam. Christian Fiedler, Mittelweg 10, 8301 Dorf Wehlen

Waldgrundstück mit fabelhaftem Elbtalblick

ganzjährig nutzbar, Sauna, Pool, Quellwasser, zelten und Lagerfeuer möglich, unkomplizierte Atmosphäre, kinderfreundlich, für Kleingruppen geeignet

Alte Steinsäge, Vorwerkstraße 15, 8301 Dorf Wehlen

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR

Parlamentarischer Staatssekretär Wolfgang Gröbl

18. Oktober 1991

An den
Vorsitzenden des
Sächsischen Bergsteiger-
bundes e.V.
Herrn Ulrich Voigt
Malterstraße 29
O-8028 Dresden

Sehr geehrter Herr Voigt,

Bundesminister Prof. Dr. Krause hat mich gebeten, Ihr Schreiben vom 23. August 1991 zu beantworten und Ihnen dafür zu danken.

Ich habe Ihr Anliegen erneut prüfen lassen. Im Ergebnis ist allerdings festzustellen, daß die von Ihnen beantragte Einrichtung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen im Bereich des Landschaftsschutzgebietes Sächsische Schweiz aus den bereits genannten Gründen nicht möglich ist.

Wie ich dem Sächsischen Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit in meinem Schreiben vom 10. Juni 1991 mitteilte, wird auch dieses Gebiet in die Bekanntmachung über Landschaftsschutzgebiete mit aufgenommen mit der Empfehlung, das Gebiet nicht unterhalb von 600 m (2000 Fuß) über Grund zu überfliegen (vgl. Anlage). Die vorgenannte Flughöhe entspricht aufgrund der dortigen Topographie einer Höhe von etwa 1150 m über Normal Null.

Im übrigen gilt § 6 LuftVO (Sicherheitsmindesthöhe). Falls der Luftfahrzeugführer diese Flughöhe unerlaubt unterschreitet, besteht die Möglichkeit, gegen ihn gem. § 43 Nr. 11 LuftVO (Ordnungswidrigkeiten) einzuschreiten.

Ich werde die Fa. Berliner Spezialflug auffordern, bei ihren Flügen unbedingt auf die Einhaltung der Sicherheitsmindesthöhe (§ 6 LuftVO) sowie meiner Empfehlung zu dem Landschaftsschutzgebiet Sächsische Schweiz zu achten. Sollten Ihnen weitere Verstöße dieser Firma bekannt werden, so bitte ich Sie, diese an den Sächsischen Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit zur Weiterverfolgung zu melden.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Gröbl



Flugwesen und Tierwelt

Das sich entwickelnde Flugwesen hat seit 1990 spontan von der Dorf Wehlener Flur Besitz ergriffen. Seitdem fühlen sich Bewohner und Gäste des Umlandes von mancher »fliegenden Kiste« belästigt, und auch Bedenken über die Auswirkungen auf die Natur im Vorfeld des Nationalparks wurden wach.

Die Gemeinde hat zweifellos richtig gehandelt, als sie den kürzlich gestellten (und inzwischen abgelehnten) Antrag eines Dresdner Fliegerclubs auf feste Installierung eines Flugplatzes zum Anlaß nahm, ein Gutachten einzuholen, das die zu treffende Entscheidung auf eine möglichst breite sachliche Grundlage stellt.

Im folgenden zitieren wir Auszüge, die das Problem einmal unter dem Aspekt der Beeinträchtigung der Tierwelt behandeln.

Der Verfasser, Dr. Albrecht Sturm von der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz, hat dabei auf seine Erfahrungen als Artenschützer (u.a. in der Bezirksarbeitsgruppe »Gefährdete Tiere«) zurückgreifen können wie auch auf Material der Fachgruppe Ornithologie Pirna und auf weitere Literatur (»Naturschutz heute« 3/91, »Der Falke« 10/89 u.a.).

» . . .

Die Nutzung der Lufträume für Freizeit Zwecke und damit die Zahl von Fluggeräten steigt seit einigen Jahren sehr. Konflikte zwischen dieser Art Sport und dem Naturschutz sind aus vielen Teilen Europas bekannt, wobei die Auseinandersetzungen um den Modellflugsport am längsten (ca. 20 Jahre) zurückreichen. Jüngeren Datums sind Drachenflieger, Ultraleichtflugzeuge mit Motorkraft und, seit 1985 (erlaubt seit 1987) die Gleitschirme. Die motorgetriebenen Kleinflugzeuge sind inzwischen in Österreich und in der Schweiz wieder verboten worden.

Alle genannten Flugformen bergen gravierende Konfliktpotentiale mit dem Naturschutz. Bereits auf ebener Erde beträgt die Fluchtdistanz der meisten größeren Tierarten 50...200 Meter. Während bei regulären Flugplätzen mit üblichen Flugzeugen und festen, ständig frequentierten Flugschneisen - ähnlich wie bei Straßen- und Schienenwegen - Gewöhnungseffekte auftreten, allerdings bei weitem nicht bei allen Arten, ist das beim Freizeitsport (meist Schönwetter-Wochenenden mit individueller Fluggestaltung) in aller Regel nicht mehr möglich. Insbesondere überraschend auftauchende Fluggeräte z.B. in der Nähe des Nestbereiches können die Vögel zu erregten Verhaltensweisen veranlassen und zu Streßsituationen führen, denen die Tiere insbesondere in sensiblen Phasen wie der Jungenaufzucht (Monate April - Juli, Anfang August) nicht gewachsen sind. Auch bei robusteren Arten und Individuen wird durch den Flugsport ungewollt und unbewußt in tages- und jahreszeitliche Biorhythmen eingegriffen. Die Gefahr der Populationsausdünnung und die Populationsgefährdung ist zweifelsfrei gegeben. Aufgabe von Einstands- und Brutplätzen sowie Abstürze von Tieren an Felsen infolge Streß und Schreckreiz sind belegt.

Im offenen Gelände wirken Fluggeräte auf viele Tiere wie »Freißfeindattrappen«, Panik und Fluchtverhalten sind die Folge, wobei jahreszeitliche, individuelle und situationsbedingte Unterschiede in Rechnung zu stellen sind. Im allgemeinen werden Flugsportgebiete mit ihren für Tiere nicht kalkulierbaren Flugbewegungen z.B. von Rastvogeltrupps gemieden, auch wenn ihre Eignung für die Rast überdurchschnittlich gut ist.

Im Rahmen wissenschaftlicher Untersuchungen ist festgestellt worden, daß Tiere beim Auftauchen von Fremdoobjekten (optischen und/oder akustischen) artspezifisch mit einer Erhöhung (z.T. Verdoppelung) der Herz- und Atemfrequenzen reagieren, noch bevor die Schreckreizschwelle (Fluchtverhalten) erreicht ist.

. . .

Naturschutz und das Ausschließen vermeidbarer Störungen ist eine Aufgabe, die auch außerhalb von Naturschutzflächen relevant ist (vgl. Bundesnaturschutzgesetz).

Um so mehr müssen für ein Landschaftsschutzgebiet wie die Sächsische Schweiz die Naturschutzbelange gesehen werden. Der Landschaftspflegeplan ist in seinen wesentlichen Teilen weiterhin in Kraft.

Im Falle des Flugmodellsports hat das Bundesverfassungsgericht festgestellt, daß die »Gefährdung der öffentlichen Sicherheit« (lt. Luftfahrtgesetz) auch naturschutzrechtlich gesehen werden kann. Eine solche liegt demnach auch dann vor, wenn der Modellflugbetrieb dem Schutzzweck einer Landschaftsschutzverordnung zuwider läuft.

Ähnliche Entscheidungen dürften in Zukunft auch für bemannte Kleinfluggeräte zu erwarten sein.

. . .«



Schutz der Sächsischen Schweiz ist kontinuierliche Arbeit

Am 28. April 1991 hat der Ministerpräsident des Freistaates Sachsen den Nationalpark Sächsische Schweiz feierlich eröffnet. Damit wurde das für immer zu bewahrende nationale Naturerbe der Sächsischen Schweiz augenfällig unter die besondere Obhut des Freistaates Sachsen genommen. Die in den letzten Tagen vor der deutschen Einheit im September 1990 rechtsverbindlich erfolgte Nationalparkausweisung fand somit öffentliche Anerkennung und Bestätigung.

Die Festsetzung des Nationalparkes hatte verschiedentlich große Besorgnisse ausgelöst. Einerseits befürchteten Naturfreunde, der Naturschutz ziehe sich nun in dieser Landschaft auf die Grenzlinie des Nationalparkes zurück und gebe den überwiegenden Flächenanteil des LSG Sächsische Schweiz für immer preis. Mit 50000 Unterschriften für die »Sächsische-Schweiz-Initiative« hatte sich der Sächsische Bergsteigerbund in dieser Auseinandersetzung kompetent zu Wort gemeldet. Auf der anderen Seite beklagten die Kommunen eine Beschränkung ihrer Handlungsmöglichkeiten. Auch andere von Gebots- und Verbotstatbeständen betroffene Bevölkerungsgruppen äußerten sich kritisch.

Die zum Ausdruck gebrachten Befürchtungen beider widerstreitenden Meinungsströmungen haben sich überwiegend nicht erfüllt. Die Staatsregierung hat der Divergenz von Nationalpark und Landschaftsschutzgebiet eine leistungsfähige Naturschutzbehörde mit Zuständigkeit für die gesamte Sächsische Schweiz entgegen gesetzt. Im ersten Gesetz zur Durchführung des Bundesnaturschutzgesetzes wurde die Nationalparkverwaltung zur unteren Sonderbehörde erklärt. Als Träger öffentlicher Belange tritt sie von Amts wegen für ungeschmälernten Naturschutz und Landschaftspflege in der Gesamtlandschaft Sächsische Schweiz auf.

Im Prozeß der intensiv in Gang gekommenen Bauleitplanung der Kommunen und bei der Beurteilung von Eingriffsvorhaben hat sich diese Regelung bereits vielfach bewährt. Ein weiterer Arbeitsschwerpunkt des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landesentwicklung ist die Verbesserung der allgemeinen Akzeptanz und des Verständnisses für den Nationalpark und die Nationalparkregion unter Einbeziehung von örtlichem Sachverstand. Hierzu wurden verschiedene Arbeitsgremien ins Leben gerufen, die Kommunalpolitiker, Behördenvertreter, Naturschützer, Verbände und Fachleute zusammenführten. So haben eine Arbeitsgruppe Sächsische Schweiz, ein Arbeitskreis Bauleitplanung, der Fachbeirat für den Nationalpark sowie eine interministerielle Arbeitsgruppe ihre Tätigkeit aufgenommen. Sie erhöhen insgesamt die Akzeptanz für den Nationalpark und das Verständnis für die Nationalparkregion.

Voraussetzung für eine weitere Ausräumung der Besorgnisse in den widerstreitenden Meinungsströmungen und für eine sachliche Lösung der tatsächlich vorhandenen Probleme ist

die Erarbeitung eines integrierten Gesamtkonzeptes für die Entwicklung der Nationalparkregion Sächsische Schweiz. Dieses Gesamtkonzept soll eine landschaftsschutzgerechte, abgestimmte Regionalentwicklung ermöglichen und fördern. Auf Anforderung des Sächsischen Landtages hat das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung einen entsprechenden Auftrag für die Erarbeitung des Gesamtkonzeptes im Ergebnis einer beschränkten Ausschreibung einem renommierten Gutachtertteam erteilt. Im Ergebnis des Gesamtkonzeptes wird auch über den endgültigen rechtlichen Status einer Nationalparkregion entschieden. Viele Einzelprobleme wurden vom Staatsministerium aufgegriffen. Die »Sächsische-Schweiz-Initiative« des Sächsischen Bergsteigerbundes hat das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung bei der Klärung derartiger bedeutungsvoller Fragen wesentlich unterstützt. Die Probleme der Zeughausnutzung und des Trinkwassergewinnungsprojektes Sächsische Kreide fanden inzwischen ihren positiven Abschluß. Trotz intensivstem Ringen der Staatsregierung um die endgültige Ausweisung eines Flugbeschränkungsgebietes für den Nationalpark Sächsische Schweiz durch den Bundesverkehrsminister und die Anerkennung des Restitutionsanspruches des Freistaates Sachsen für die Bastei und weitere Liegenschaften im Nationalpark durch die Treuhand, steht eine endgültige Lösung noch aus.

Obwohl die Einführung des S-Bahn-Tarifes ein erster Schritt in die richtige Richtung war, ist eine befriedigende und abschließende Lösung in Richtung »Umweltfahrkarte« noch nicht erreicht. Diese kann erst ein integriertes umweltverträgliches Verkehrskonzept für die Sächsische Schweiz erbringen. Die Arbeit hieran ist von einem Planungsbüro aufgenommen worden. Das Verkehrskonzept wird Bestandteil des Gesamtkonzeptes für die Nationalparkregion Sächsische Schweiz sein.

In den nächsten Monaten tritt die Erarbeitung einer Autobahntrasse Dresden-Prag in die konkrete Phase. Nach eigener Zeitplanung wird das federführende Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit bis Jahresende 7 Trassenvarianten den Trägern öffentlicher Belange zur Abstimmung vorlegen. Das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung wird die Aufforderung der »Sächsischen-Schweiz-Initiative« und das Votum des Deutschen Alpenvereins zur Meidung der Nationalparkregion Sächsische Schweiz im Rahmen seiner Mitwirkung gebührend beachten.

In diesem Sinne rechnet das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung auch weiterhin auf die bewährte Sachkenntnis und das Engagement des Sächsischen Bergsteigerbundes im Ringen um eine schöne und unbeschadete Sächsische Schweiz.

Dieter Angst

Staatssekretär Sächsisches Staatsministerium für Umwelt/Landesentwicklung



Die Autobahn - unsere Zukunft?

Dresdner Dialog

Werden die Erfahrungen der Brennerautobahn bei geplantem Bau der Autobahn an der Peripherie von Dresden und durch die Sächsische Schweiz ignoriert?

Der Dresdner Dialog, ein Podiumsgespräch der Friedrich-Ebert-Stiftung wurde am 5. 11. 1991 im Dresdner Rathaus zum Thema Autobahnbau durchgeführt.

Das erste Statement von Prof. Knoflacher, einem anerkannten Verkehrswissenschaftler aus Wien, brachte klare sachliche Aussagen sowie erwiesene Fakten über die vielfältigen verheerenden Wirkungen von Autobahnen in die Diskussion.

Er sagte, daß die Brennerautobahn der große österreichische Fehler sei. Die damals nicht vorhandene Autobahnverbindung zwischen Italien und dem deutschen Sprachraum glaubte man unbedingt durch den Bau einer Autobahn zwischen Innsbruck und Bozen beheben zu müssen, um positive Akzente für die Wirtschaftsentwicklung zu setzen, den Verkehr zu kanalisieren und flüssiger zu gestalten und die Bewohner der Region von den verkehrsbedingten Belastungen zu entlasten.

Aber das Gegenteil ist eingetreten und in Ausmaßen, die keiner erwartet hat: Es kam zu keiner Verkehrsentslastung; der Verkehrsanstieg war enorm. Das gesamte Inntal ist verlärmte und mit Schadstoffen angereichert, der Schadstoffteppich hat eine Breite von 12 km. Einige sich daraus ergebende Folgen sind die Überschreitung der Grenzwerte für zulässige Schadstoffkonzentrationen in der Kuhmilch von Kühen aus dem Inntal, die starke Konzentration mit hochgiftigen Photooxidantien (in Innsbruck wird im Sommer vor dem Aufenthalt im Freien gewarnt), und die nicht mehr zu reparierende Anreicherung des Bodens mit hochgiftigen Stoffen (z.B. Blei, Cadmium), die eine normale landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr ermöglicht.

Eine politische Folgewirkung ist laut Knoflacher der Verlust von 50% der Stammwählerschaft für die Parteien, die damals den Autobahnbau durchsetzten. Auch eine wirtschaftliche Entwicklung hat es durch die Autobahn nicht gegeben.

Das Schlimme ist, daß sich dieser große Fehler nicht reparieren und wohl auch nicht so leicht begrenzen läßt. Die betroffenen Bewohner der Inntalregion haben es sehr schwer in Anbetracht des politischen und ökonomischen Drucks der EG, die Kapazität des LKW-Verkehrs zu beschränken.

Das Fazit von Knoflacher besticht durch seine Prägnanz: »Man muß sich klar werden, was man will. Will man mehr Autoverkehr, dann ist eine Autobahn richtig. Will man weniger, dann ist eine Autobahn falsch.«

Versucht man das Verkehrsproblem wirklich zu lösen, braucht man eine weitblickende und grundsätzliche Ver-

kehrsplanung, bei der die Kostenwahrheit der einzelnen Verkehrsträger gewährleistet wird. Kostenwahrheit heißt, daß alle Kosten für die sozialen und ökologischen Schäden und Beeinträchtigungen, die der Allgemeinheit, dem Steuerzahler aufgebürdet oder unseren Kindern zugemutet werden, vom Verursacher beglichen werden.

Der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, Herr Stolle, war da grundlegend anderer Meinung, und als hätte er die österreichischen Erfahrungen und Fakten geistig nicht verarbeitet, sprach er das aus, was man auch in Österreich noch vor 30 Jahren geglaubt hatte, aber inzwischen durch die Realität belehrt wurde.

Stolle redete von einer leistungsfähigen Wirtschaft, die einen leistungsfähigen Verkehr benötigt, daß Autobahnen für den wirtschaftlichen Wohlstand notwendig sind, daß eine Autobahn die Verkehrsentslastung für die Stadt Dresden bedeuten würde.

Die Autobahn wird gemäß den Prognosen eine tägliche Kapazität von 30000 Fahrzeugen bewältigen (dreimal mehr als momentan auf der Brennerautobahn!). Mit anderen Worten: man wird die Fehler nicht nur einfach wiederholen, die Größenordnung der geplanten Eingriffe wird um ein Mehrfaches erhöht, und es werden alle schädlichen Wirkungen in ihren Ausmaßen potenziert. Das Statement von Stolle und auch das des Vertreters des Sächs. Staatsministeriums für Wirtschaft, Herrn Dr. Rohde, führte bei den anwesenden Bürgern zu Protest, der in der zeitlich gering bemessenen Diskussionsrunde zum Ausdruck kam.

Die Vorwürfe der Bürger gegen die staatlichen Planungsbehörden lassen sich in den folgenden Punkten zusammenfassen:

1. Grundlegende demokratische Rechte werden den Bürgern vorenthalten oder stark eingeschränkt. Das Bestreben der Behörden läuft daraus hinaus, vollendete Tatsachen zu schaffen, einem gesellschaftlichen Lern- und Klärungsprozeß zuvorzukommen, die Interessen von Menschengruppen, die sich nicht in einem »demokratischen« Entscheidungsprozeß einbringen können (unsere Kinder und unsere noch ungeborenen Nachfahren), bewußt auszugrenzen.

2. Die täuschende Vorgehensweise der Behörden wird beklagt. Dies bezieht sich auf bewußte Falsch- und Fehlinformation.

3. Die zweifelhafte und unklare Methodik bei der Planungsdurchführung, Planungsbegründung und Folgenabschätzung entspricht nicht dem wissenschaftlichen Niveau unserer Zeit, da die komplexen Auswirkungen der Autobahn in nicht ausreichendem Maße und mit nicht problemgerechten Methoden untersucht werden.

4. Die Schadwirkungen von Autobahnen im Süden und Norden von Dresden lassen hinsichtlich der ökologischen, stadtklimatischen, sozialen und gesundheitlichen Folgen für die Bürger des gesamten oberen Elbtales das Schlimmste befürchten.

Es ist unverantwortlich, daß, ohne in fundiert begründeten Studien das Gegenteil nachzuweisen, der Autobahnbau beschleunigt wird, und damit grundsätzliche und unverzichtbare Werte der hier lebenden Menschen unüberlegt und kurzsichtig aufs Spiel gesetzt werden.

Auf diese Vorwürfe der Bürger konnten oder wollten die Vertreter der Planungsbehörden keine Antwort geben, ihre stereotypen Erwidern gingen in die Richtung: Ein zusammenwachsendes Europa braucht Autobahnen, unsere Wirtschaft fordert die Autobahnen, ohne Autobahnen wird der zukünftige Verkehr nicht mehr bewältigt werden können, . . .

Folge der Autobahn:

Zusammenbruch umfangreicher Waldgebiete der Nationalparkregion innerhalb von 10 Jahren

Der folgende Beitrag ist die Kurzfassung eines Vortrages von Herrn Dr. Kubitz, den er auf den öffentlichen Veranstaltungen der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz e.V. am 11. 10. und 18. 10. 1991 hielt.

Die Sächsische Schweiz ist zusammen mit ihren Randzonen ein großflächiges, komplexes Ökosystem, das nur noch eingeschränkt zur Selbstregulation und Selbstreproduktion fähig ist.

Insbesondere in den letzten zwei Jahrzehnten haben funktionelle Störungen zunehmend strukturelle Schäden nach sich gezogen:

Der gesamte Wald ist geschädigt; in der grenznahen Zone herrschen Starkschäden vor, die nicht nur die Fichte und andere Koniferen, sondern auch die autochtonen Laubgehölze betreffen.

Das Artenspektrum ist kleiner geworden (insgesamt wie auch flächenbezogen), Biozöosen mit mehr als 75 integrierten Gefäßpflanzenarten gibt es nur noch im Winterberggebiet und an der westlichen Peripherie im LSG Osterzgebirge.

Nichtbeobachtete Schäden in einem Ökosystem führen zu Folgeschäden, die sich multiplizieren, so daß von einem bestimmten Schädigungsgrad an die Destruktion des jeweiligen Ökosystems galoppierend fortschreitet (Grenzgebiete):

Biozönose und Biotyp stehen in Wechselbeziehung. Eine degradierte Biozönose kann ihren Biotyp (Boden, Wasser, Luft) nicht mehr ausreichend regenerieren.

Biozöosen als offene Systeme beeinflussen sich gegenseitig. Gestörte Biozöosen beeinträchtigen Funktion und Regeneration der mit ihnen verbundenen Biozöosen, intakte Biozöosen wirken stabilisierend.

Der SPD-Bundestagsabgeordnete Materne sorgte bei den Bürgern für Erleichterung. Ein integriertes Verkehrssystem, das den ökologischen Erfordernissen entspricht, deren Verkehrsträger die wirklichen Kosten zugeschlagen bekommen, ist unbedingt notwendig.

Es herrscht inzwischen die politische Akzeptanz, dies umzusetzen und es ist auch mittlerweile politischer Konsens, die Energieintensität der Wirtschaft und logischerweise auch des Verkehrs zu senken.

Es wäre schön, wenn man Herrn Materne glauben könnte. Denn wie sollte es dann noch möglich sein, daß der Verkehrsminister Krause (CDU) oder die Planungsbeamten gegen diesen allgemeinen politischen Konsens handeln könnten.

Die ökologische Schädigung der Sächsischen Schweiz hat einen solchen Grad erreicht, daß selbst eine drastische Reduzierung des Immissionsdruckes (Rückführung auf den Stand der 50er Jahre) keine Regeneration, sondern nur das Ende der Schadensprogression bewirkte.

Die zu erwartende Drosselung der SO₂-Emission in Nordböhmen läßt dieses Ziel realistisch erscheinen, soweit es gelingt, neuen ökologischen Druck zu vermeiden.

Die diesbezüglich vom Kraftverkehr ausgehende Gefahr könnte regional gerade noch gebannt werden (Katalysatorfahrzeuge).

Eine internationale Autobahn (geschätzte 30 000 Kfz. pro Tag im grenzüberschreitenden Verkehr) aber würde mit ihrer starken multiplen Schadstoffentwicklung (NO_x, Kanzerogene, Dioxine, . . .) die gestörten Biozöosen nicht nur einer neuartigen Belastung aussetzen, der sie noch nicht angepaßt sind, sondern auch ökologischen Ausgleichs- und Regenerationsareale am Westrand zerstören.

In diesem Falle wäre innerhalb von 10 Jahren der Zusammenbruch umfangreicher Waldgebiete in der Nationalparkregion zu erwarten (Ozonloch und Treibhauseffekt wirken noch verstärkend) und mit den entsprechenden, weiteren Folgeschäden zu rechnen wie Wasserhaushalt, Erosion und beschleunigte Felszerstörung.

Dr. rer. nat. Harald Kubitz
Biologe

Warum eine Autobahn?

Überlegungen zur Autobahn

Mit diesem Artikel wird die Absicht verfolgt, Argumente zum Autobahnbau kurz darzulegen. Diese Argumente können ohne weiteres ergänzt oder auch widerlegt werden. Es sollen keine dogmatischen Grundsätze formuliert werden, sondern Ansatzpunkte für Diskussionen gefunden werden.

1. Die Autobahn bringt Arbeitsplätze in der Region!

Autobahnbau ist sehr technologieintensiv, bringt also pro eingesetzte Geldeinheit äußerst wenigen Menschen Beschäftigung. In vielen Branchen lassen sich mit dem gleichen Geld dagegen viele dauerhafte Arbeitsplätze einrichten (z.B. Aufbau von Nahverkehrsbetrieben, Landschaftssanierung, Sanierung von Gemeinden, Ansiedlung von Gewerbe). Nur die Hersteller von Maschinen für den Autobahnbau, die sich in den alten Bundesländern befinden, werden volle Auftragsbücher haben. Eine fertiggestellte Autobahn läßt dagegen massive Einbrüche auf dem sächsischen Arbeitsmarkt befürchten, da die Wirtschaft bei arbeitsintensiven Prozessen die Produktion einfach in das Billiglohnland CSFR auslagern wird und dementsprechend viele sächsische Arbeitnehmer ihre Arbeit verlieren. Die Folge wird dann sein, daß ein Produkt bei seiner Herstellung mehrmals zwischen Sachsen und der CSFR hin- und hergefahren wird, die Prozesse mit einem relativ hohen Arbeitsaufwand im Nachbarland erledigt werden. Durch den damit verbundenen hohen Güterverkehr auf der Autobahn wird die Natur und die Gesundheit der Menschen enorm belastet.

Der gleiche Effekt der Auslagerung arbeitsintensiver Prozesse ist in Westeuropa schon vielfach beobachtet worden, z.B. zwischen Holland/Norddeutschland und Süditalien, obwohl die Entfernungen wesentlich größer und die Lohnkostenunterschiede geringer sind. Alle Überlegungen deuten darauf hin, daß dieser Effekt in Sachsen nach der Autobahnverbindung zur CSFR viel stärker werden wird.

2. Die Autobahn bringt wirtschaftlichen Wohlstand!

Diese These hat sich in der Vergangenheit in vielen Gebieten, z.B. in Tirol, nicht bewahrheiten können. Wenn man in Sachsen so argumentiert, muß man sich schon die Mühe machen, dieses Argument zu begründen und seine Begründung öffentlich zur Diskussion stellen. Vielmehr zeugen diese Aussprüche von einer erschreckenden Einfallslosigkeit, Konzepte für eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung in Sachsen zu haben. Ganz abgesehen davon, daß die Autobahn erst im Jahre 2002 fertiggestellt werden kann, wenn alle Beschleunigungsmaßnahmen schnellstmöglich greifen. Aber die Menschen brauchen jetzt eine wirtschaftliche Perspektive und nicht erst in 10 Jahren.

3. Die Autobahn im Süden und Norden von Dresden entlastet die Stadt vom Transitverkehr!

Der bisher durch die Stadt gehende Transitverkehr stellt eine enorme Belastung dar. Eine stadtnahe Autobahn wird ihn

möglicherweise an der Peripherie der Stadt entlangführen, aber diese Autobahn wird gleichzeitig neuen Transitverkehr von Skandinavien, Nord- und Mitteldeutschland, Holland nach der CSFR, Ungarn, Österreich und ganz Südosteuropa anziehen.

Dieser Verkehr wird in unmittelbarer Nähe von Dresden kanalisiert und das obere Elbtal, die Sächsische Schweiz erhalten die schädlichen und zerstörenden Belastungen in konzentrierter Form. Dieser Verkehr wird die jetzigen verkehrsbedingten Belastungen um ein Mehrfaches übertreffen. Die Folgen dieser Belastungen werden sich potenzieren: Viele Tonnen verschiedener giftiger Schadstoffe werden durch Westwind von der südlichen Autobahn in den Talkessel getragen, die sich aufgrund der schlechten Belüftungslage lange im Elbtal halten und zerstörerisch auf Menschen, die städtische Natur und auf die Dresdner Bauwerke wirken.

Selbst der Automobilklub ADAC lehnt inzwischen Fernverkehrsverbindungen in unmittelbarer Nähe von Ballungsräumen ab (siehe hierzu »Die Union« vom 05. 11. 91). Dies wird erst recht für Dresden gelten, wo so viele klimatische und topographische Faktoren verstärkend wirken.

Eine Entlastung der B 172 vom Autoverkehr könnte nur durch eine Umgehungsstraße erreicht werden. Sie darf niemals eine Transitfunktion ausüben können, damit kein Verkehr von außerhalb angezogen wird und die vorhandenen Probleme nicht verschlimmert werden. Aber auch in dem Fall, daß eine solche Straße gebaut werden sollte, muß die dadurch mögliche Verkehrsentslastung nachgewiesen werden, und die dürfte sich auch nur dann erreichen lassen, wenn andere Maßnahmen wie die attraktivere Gestaltung des Personennahverkehrs begleitend eingeführt werden.

Der Transitverkehr, der bisher durch Dresden geht, darf nicht länger durch die Stadt geführt werden. Aber die südliche Autobahn wird die bisherigen Schäden und Belastungen um ein Mehrfaches übertreffen, da der Verkehr von täglich 30 000 Fahrzeugen seine tonnenschwere Schadstofffrachten in das Elbtal bringt.

4. Jede Autobahntrassierung südlich und nördlich von Dresden führt am Bielatal in der Sächsischen Schweiz oder einige Kilometer westlich entlang.

Beide Autobahnkorridore laufen bezüglich der Zerstörung der Sächsischen Schweiz (Verstärkung des Waldsterbens, Aussterben von seltenen Tieren und Pflanzen, irreversible Bodenzerstörung mit Schadstoffen, Zerstörung ganzer Ökosysteme uva.) und ihrer ökologischen Ausgleichsgebiete auf dasselbe hinaus. Die Fernwirkungen werden die gesamte Nationalparkregion erreichen und auch dort zu wahrscheinlichen Umkippeffekten von Ökosystemen führen.

Mit dieser Autobahntrassierung entlang der Sächsischen Schweiz wird eines der schönsten Gebirge Europas schwer geschädigt.

Argumente und Fakten

1. Die Autobahn Dresden - Prag wird zur Hauptverkehrsverbindung des europäischen Schwerlasttransports von Skandinavien bis zur Türkei.
2. Mit 30 000 Fahrzeugen pro Tag wäre das Verkehrsaufkommen dreimal so hoch wie auf der Brennerautobahn.
3. Die Autobahn führt in der Sächsischen Schweiz zu nicht reparierbaren ökologischen Schäden. Das Bielatal wäre als Urlaubs-, Wander- und Klettergebiet verloren.
4. Die Autobahn wird für die Menschen im Ballungsgebiet oberes Elbtal enorme gesundheitliche Belastungen mit sich bringen.
5. Die Autobahn bringt keine Verkehrsentslastung im oberen Elbtal, sondern mehr Verkehr. Die Verkehrsprobleme sind nur durch ein ganzheitliches integriertes Verkehrskonzept lösbar.
6. Mit dem Geld für einen Autobahnbau lassen sich in anderen Bereichen wesentlich mehr Arbeitsplätze schaffen.
7. Wirtschaftlich sinnvolle Entwicklung einer Region ist nicht von einer Autobahn abhängig, sondern von tragfähigen Konzepten für einen wirtschaftlichen Aufschwung.
8. Das Durchschreiten der wirtschaftlichen Talsohle muß jetzt erfolgen, nicht erst nach dem Jahre 2002, dem frühestmöglichen Zeitpunkt der Autobahnfertigstellung.
9. Die Kostenwahrheit der einzelnen Verkehrsträger ist eine elementare Voraussetzung für die Lösung der Verkehrsprobleme.
10. Bei der Planung von Verkehrsobjekten müssen Interessenverbände, Bürgerbewegungen und kompetente Persönlichkeiten frühzeitig in die Entscheidungsprozesse einbezogen werden, um optimale Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten.
11. Die Auswertung von Verkehrsanalysen anderer Regionen, in denen Erfahrungen mit Autobahnen gemacht wurden (z.B. Inntalregion in Österreich), kann helfen, bereits begangene Fehler nicht zu wiederholen.

Moderne Verkehrspolitik und Alternativen zur geplanten Autobahn

Der geplante Bau der Autobahn ist primär kein technisches oder verkehrsplanerisches Problem. Es betrifft eine Vielzahl unterschiedlicher sozialer, ökologischer, ökonomischer und verkehrspolitischer Sachverhalte. Die Komplexität des diskutierten Gegenstandes verbietet ein monokausales, lineares Denken und Problemlösen.

Die häufig strapazierte Aussage, daß Wirtschaftswachstum Verkehr fordert und daß Verkehr Wirtschaftswachstum fördert, verschweigt bewußt eine Vielzahl von Risiken und Problemen, die für eine bürgernahe Politik und Information wichtig sind.

Welche Veränderungen sind durch den Bau einer Trasse zu erwarten?

Erstens: Eine starke Zunahme des Verkehrs und eines weiteren Baues von Straßen. Der Hinweis, daß mit der Autobahn eine Entlastung der B 172 erfolgt, ist angesichts einer weiteren individuellen Motorisierung und von einer realitätsnahen Annahme ausgehend, daß der regionale Güter- und Berufsverkehr ohnehin auf der B 172 verbleibt, nicht nur fragwürdig, sondern eine Täuschung. Sehr schnell wird eine Autobahn oder autobahnähnliche Zufahrt nördlich von Pirna in Richtung Autobahn Dresden-Prag folgen. Der motorisierte Verkehr in Richtung Hintere Sächsische Schweiz (Sebnitz-Hohnstein-Kirnitzschtal) wird rasant zunehmen. Die Region verliert an touristischer Attraktivität durch Verlärmung, den ruhenden Verkehr und auch durch die schnellere Erreichbarkeit des Gebietes aus unterschiedlichen Richtungen.

Zweitens: Landschaft, Naturraum und Umwelt sowie Gesundheit werden für einen übermächtigen Transitverkehr, der die Frequenz der Brenner-Autobahn zu überschreiten vermag, geopfert.

Drittens: Der motorisierte Straßenverkehr fördert eine weitere problematische lokale und globale Klimaentwicklung durch CO₂, O₃ (Ozon) und andere klimaverändernde Emissionen.

Schlußbetrachtung:

Ganz aktuell am Schluß der Autobahnbeiträge noch eine Meldung aus der Sächsischen Zeitung vom 18. 11. 1991, in der es heißt: »Das Bundesverkehrsministerium hat die ersten Verkehrsprojekte festgelegt, die mit privaten Mitteln finanziert werden sollen. Nach Informationen des Düsseldorfer »Handelsblattes« gehören dazu Straßenbauvorhaben und eine Schienenstrecke. Es handelt sich um den Ausbau der A 4 auf sechs Spuren zwischen Aachen und Köln, den Neubau der A 13 von Dresden nach Prag und einen neuen Übergang zur Insel Rügen.

Von diesen Maßnahmen erwarte Verkehrsminister Krause eine Entlastung seines Haushalts von bis zu 5 Milliarden DM. Das rund 50 km lange Teilstück der A 13 zur Grenze der CSFR werde mit bis zu 1,3 Milliarden kalkuliert. Das Ministerium hat vier Banken mit der Kalkulation der Kosten für die Privatfinanzierung beauftragt.«

Verwunderlich scheint die Aussage, daß nicht etwa eine Autobahn von SACHSEN nach Prag finanziert werden soll, sondern eine Autobahn von DRESDEN nach Prag.

Nach Aussagen der sächsischen Regierung werden derzeit ja gerade 7 Trassenvarianten von Sachsen nach Prag geprüft, von denen ganz sicher nicht alle an Dresden vorbeiführen.

Außerdem stellt sich die Frage, auf welche Trasse sich die Kalkulation der 1,3 Milliarden DM bezieht. Wie können die vier Banken kalkulieren, wenn noch nicht einmal die Trasse bzw. das Projekt feststeht? Jede Trasse hat doch unterschiedliche Geländestrukturen (Brücken, evtl. Tunnel), einen unterschiedlichen Anteil an staatseigenem Grund und Boden u.v.a.

Verfolgt man all das Geschehen um die Auswahl der Trassen aufmerksam und registriert die Details wie z.B. die o.g. Wortwahl DRESDEN-Prag sorgfältig, könnte man den Eindruck gewinnen, eine Entscheidung wäre bereits gefallen, bevor der Entscheidungsprozeß überhaupt beginnt.

Demokratie wie in der DDR?

Hoffen wir, daß sich diese Befürchtungen zerstreuen, daß die Trassen fundiert unter Einbeziehung der Öffentlichkeit geprüft werden und daß Zeiten des »Demokratischen Zentralismus« überwunden sind.

Viertens: Die Förderung des PKW- und LKW-Verkehrs durch die gegenwärtige Verkehrspolitik ist aus diesen Gründen als höchst bedenklich einzustufen. Der Bau der Trasse ist eine schwer korrigierbare (nicht fehlerfreundliche) Entscheidung.

Fünftens: Ein Bündel von Maßnahmen ist erforderlich, um die Situation zu entschärfen. Das betrifft:

1. Eine rasche Entwicklung des Eisenbahnverkehrs, des »Hucke-Pack-Verkehrs«, von Verkehrssystemen.
2. In der Region gilt es, soziale Raum-Zeit-Strukturen anzustreben, die auch Mobilität und bestimmte Verkehre einschränken.
3. Die Suche nach einer Trassenführung, die eingriffsarm und umweltschonend ist.
4. Eine komplexe und seriöse, nicht von politischer Pragmatik und Eile beeinflusste Technikfolgeabschätzung von Verkehrskonzeptionen unter Berücksichtigung internationaler Erfahrung ist insgesamt nötig.

Sechstens: Wir kommen um die Akzeptanz der Tatsache, daß die modernen Industrielandschaften in eine Begrenzungskrise hineingeraten sind, nicht herum. Das hat Auswirkungen auf strategisches und verantwortungsbeußtes Denken und Urteilen.

Unseren Kindern eine auch künftig lebenswerte Welt und Region zu hinterlassen, zwingt zu neuen moralischen und verkehrspolitischen Orientierungen. Wenn wir über die Zukunft späterer Generationen nachdenken, müssen wir zwangsläufig auch darüber befinden, wie Probleme und Werte der heutigen Generation sich auf die Zukunft auswirken.

Prof. Dr. Manfred Rochlitz

Verkehrssoziologe an der Verkehrshochschule Dresden



Klettern im Nationalpark?

Mit der Eröffnung des Nationalparks Sächsische Schweiz am 28. 4. 1991 wird von vielen Kletterern die Frage gestellt, ob das der »Anfang vom Ende« sei; sprich, ob nach dem Muster der Altbundesländer auch im Elbsandsteingebirge die Kletterer durch Gebietssperrungen aus der Landschaft herausgeschützt werden sollen.

Immerhin steht in der viel gelesenen Zeitschrift ROT-PUNKT (Heft 4/91) »Mit der Eröffnung des Nationalparks wurde der erste große Schritt zur Ausgrenzung der Kletterer aus dem Elbsandsteingebirge gemacht. Die Sperrung ganzer Gebiete sind wieder in der Diskussion.«

Wido Woicik als Autor dieser Zeilen müßte sich eigentlich informiert haben, als daß er solch eine Behauptung in den Raum stellt. Immerhin steht in der Nationalparkverordnung, daß das Klettern im Nationalpark gestattet ist, soweit es der Schutzzweck erlaubt. Dieser Zusatz ist keine »Hintertür«, um doch noch Möglichkeiten zu haben, das Klettern zu verbieten. In einem Nationalpark steht nun einmal der Naturschutz an erster Stelle. Und Naturschutz hat immer Konsequenzen, die letzten Endes auch jeden einzelnen betreffen. So sind seit längerem die Sperrung einzelner Gipfel im Gespräch. Es handelt sich um etwa zehn Gipfel, die in besonderen sensiblen Bereichen stehen. Ein Bloßstock ist nicht dabei, aber z.B. die Wobstspitze im Adlerloch. Werden die Kletterer auf diesen und ähnliche kleinere Gipfel angesichts von ca. 1200 übrigbleibenden Verständnis dafür aufbringen können? Darüber sollte man einmal nachdenken. In einer Diskussionsrunde am Rande des Klettersportfestes in Hohnstein (17. 8. 91) forderte Bernd Arnold: »Wenn der Naturschutz Gipfel sperrt, muß er dafür Massive freigeben!«. Das allerdings ist eine sonderbare Logik.

Die Arbeitsgruppe Naturschutz beim SBB unter Leitung von Peter Rölke hat sich auf o.g. Forum klar gegen die Freigabe der Massive ausgesprochen. Auch hat sie deutlich gemacht, daß der SBB gegen jegliche unbegründete Gebietssperrungen ist.

»Es muß ein Kompromiß zwischen dem Klettern und dem staatlichen Naturschutz gefunden werden«. Diese Forderung sollte kein schwerwiegendes Problem sein, denn zwischen den sächsischen Bergsteigern und dem Naturschutz gibt es eine mindestens achtzigjährige Tradition. Von Rudolf Fehrmann z.B. sind eindeutige und klare Aussagen, die immer praktisch untermauert wurden, aus der großen Erschließungszeit bekannt. Im Grunde riß diese Verbindung zwischen den Kletterern und den staatlichen Naturschützern nie ab. Ich erinnere an die Empor Löbtau mit ihren Wegebauaktionen und nicht zuletzt an die Aktion Sauberes Gebirge, die dieses Jahr zum 12. Mal stattfand. Sind nicht die meisten der ehrenamtlichen Naturschutzhelfer, die auch heute noch unverzichtbar sind, aus den Reihen der Bergsteiger? Eine Konfrontation zwischen Naturschutz und den Bergsteigern steht nicht ins Haus.

Allerdings sind schon ein paar Spielregeln zu beachten beim Klettern »soweit es der Schutzzweck erlaubt«: Klettern an nassem oder feuchtem Fels ist untersagt, Verwendung von Magnesia o. ä. und die Anwendung künstlicher Hilfsmittel sind verboten und nicht zuletzt gilt das Verbot, an Massiven zu klettern (die Ausnahmen sind bekannt).

Auf oben zitierter Gesprächsrunde am Rande des Klettersportfestes in Hohnstein sagte ein junger Kletterer, daß »wirkliche Probleme fürs sächsische Klettern nicht von außen (durch Gäste) kommen, sondern vielmehr von innen, durch Einheimische«. Nach meinen Beobachtungen hat er recht. Sollten wir alle es über uns bringen, den persönlichen Egoismus zugunsten der ganzen Sache zurückzudrängen, so glaube ich, braucht es uns um den sächsischen Klettersport auf lange Zeit hin nicht bange zu sein. Im Gegenteil, im Hinblick auf die in den alten Bundesländern heftig geführte Diskussion um Kletterverbote in den Mittelgebirgsklettergebieten könnte das Elbsandsteingebirge als Modellfall Zeichen setzen. Nur dürfen wir nicht leichtfertig unsere über Generationen entwickelte Sicht zum Spannungsfeld Bergsteigen - Naturschutz aufgeben. Auch sollten wir unsere Phantasie nicht restriktiv dafür einsetzen, die Lücken im Verordnungs- und Gesetzeswerk aufzuspüren, sondern konstruktiv an der weiteren Entwicklung des sächsischen Bergsteigens mitzubauen.

Wer erlebt und empfunden hat, welch einmalige »Balancierstange« unser Klettersport während der Zeit des Sozialismus war, innerlich ohne Schaden zu überleben, der wird nicht leichtfertig wegen ein paar Meter Neuland große Konflikte heraufbeschwören. Sollte es den Verantwortlichen gelingen, und hier sind die Bergsteigerverbände gefordert, das den jungen Stürmern und Drängern klarzumachen, dann habe ich keine Angst, daß auch in fernen Jahren im Nationalpark Sächsische Schweiz der faszinierende Klettersport noch betrieben wird.

Frank Richter

*Mitarbeiter für Öffentlichkeitsarbeit
im Nationalpark Sächsische Schweiz*



Aktuelles von Gebietsbetreuungen und Erosionssanierung durch Bergsteiger und Wanderer

Aktion »Sauberes Gebirge«

Am 9. November 1991 fand die mittlerweile schon traditionelle Aktion »Sauberes Gebirge« in der Sächsischen Schweiz statt. Etwa 500 Wanderer, Bergsteiger, Naturfreunde, Schulklassen sammelten in den Hauptwander- und -klettergebieten den zurückgelassenen Müll in die Müllsäcke. Insbesondere in Rathen und im Schmilkaer Gebiet war der Andrang der Teilnehmer hoch.

»KV Nonnensteiner« in der Dorfbachklamm aktiv

Bereits seit 1982 gibt es die Gebietsbetreuung der Dorfbachklamm zwischen der Gemeinde Altendorf und dem Kirnitzschtal.

In diesem Frühjahr waren die Bergfreunde des SBB-Klubs »KV Nonnensteiner« um Siegfried Leutzsch wieder aktiv und erneuerten Stufen, reinigten das Bachbett von Unrat und befestigten unterspülte Bereiche des Weges.

Im nächsten Jahr wird wieder ein Anstrich, insbesondere der Eisenleiter, notwendig. Ob die bisher von der Gemeinde Altendorf bestrittenen Ausgaben für Farbe, Material u.ä. auch 1992 bezahlt werden können, wird noch zu klären sein. Der Bürgermeister von Altendorf will darüber mit dem Gemeinderat beraten. Nächster Ansprechpartner wäre die Nationalparkverwaltung.

Erosionssanierung am »Rauensteinturm« und am »Laasenstein«

Am 27. 10. 91 trafen sich Freiburger SBB-Mitglieder und Bergsteiger des »KV Enzian«, um die Arbeiten zur Erosionssanierung an Klettergipfeln des Rauensteins fortzusetzen. Die insgesamt 17 Teilnehmer teilten sich in zwei Gruppen, die am »Laasenstein« und am »Rauensteinturm« arbeiteten.

Ein Dank geht an den Revierförster, Herrn Bauch, der wiederum am Sonntag die Zeit fand, die Arbeiten der Bergsteiger zu betreuen.

Insbesondere um den Rauensteinturm war es durch die hohe Frequentierung zu einer starken Sand-Überspülung der vor 3-4 Jahren angelegten Treppen und Stufen gekommen, was die neuerlichen Arbeiten erforderte. Die auf den Erosionsflächen angepflanzten Bergkiefern hatten sich gut entwickelt. Sie wurden durch eine kleine Absperrung geschützt.

Im Winter sollen einzelne gebrochene Geländerstangen an der großen Boofe in der Rauenstein-Oststeite und an der Übungsstelle »Reibungsplatte« erneuert werden.

Frühjahrsinsatz am Bergsteig

Im April 1990 gab es den nunmehr 40. Arbeitseinsatz der SBB-Klubs der ehemaligen Sektion Empor Löbtau, welcher wie schon seit vielen Jahren von Werner Rößler organisiert wurde. Auf Bitten des Forstes wurden diesmal Arbeiten am Bergsteig im Schmilkaer Gebiet durchgeführt.

SBB-Ortsgruppe Sebnitz auch 1991 wieder aktiv im Naturschutz

Die Mitglieder der Ortsgruppe Sebnitz des SBB haben im vergangenen Jahr rund 160 Arbeitsstunden bei Naturschutzarbeiten erbracht.

So wurden Stufen und Steiganlagen des Aufstiegs in der Spitzsteinschluchte bis hinauf zu den Lorenzsteinen repariert und ausgebessert, der Flößersteig freigesägt, der Aufstieg von der Neumannmühle auf die Ottendorfer Fluren gesäubert und im Sebnitzer Wald Wege instandgesetzt, Wassergräben freigemacht und Standplätze für Schutzhütten vorbereitet.

Säuberungsaktion in den Nikolsdorfer Wänden

Die Bergfreunde von SC Turbine Dresden-Nord um Christian Voigt führten ihre jährliche Gerümpelaktion am 26. 10. 91 in ihrem Betreuungsgebiet Nikolsdorfer Wände durch. Erfreulicherweise wurde eine geringe Verschmutzung festgestellt. Warum eine Gemeinde (?) am Labyrinthwächter allerdings ein Blechfaß als Mülltonne aufgestellt hat, bleibt unklar.



Zur Situation des Waldes im Nationalpark »Sächsische Schweiz«

Den entscheidenden Flächenanteil nimmt der Wald im Nationalpark »Sächsische Schweiz« ein. Er bildet eine untrennbare Einheit mit der eindrucksvollen Felsenwelt des Kreidesandsteines und der umgreifenden Kulturlandschaft. Seit Jahrhunderten wurden die Holzvorräte der Wälder mehr oder weniger intensiv genutzt.

Die Flößerei auf der Kitzsch im hinteren Teil der Sächsischen Schweiz ermöglichte schon im 16. Jahrhundert einen kontinuierlichen Holztransport zur Elbe und damit nach Dresden. Die kurzen und steilen Hänge erleichterten die Handrückung. Die Floßholzschläge veränderten die Waldbilder tiefgreifend. Es ist aber anzunehmen, daß die natürlichen Baumartenmischungen erhalten blieben.

Um 1820 wurden in den Sächsischen Staatsforsten der Kahlschlagsbetrieb als Wirtschaftsform eingeführt. Konsequentermaßen wurden standorttypische Laubmischwälder in schnellwachsende Fichtenreinbestände umgewandelt.

Der Nonnenfraß von 1924/25, die Kriegs- und Nachkriegseinschläge und die angestrebte Selbstversorgung der Volkswirtschaft der ehemaligen DDR mit Holz führten zu großflächigen Nutzungen.

Der Laubholzanteil ging von 56% um 1600 auf 18% im Jahre 1986 zurück. Der Buchenanteil reduzierte sich von 25% auf 4% und ebenso der Eichenanteil von 19% auf 4%. Die wurzelintensive, langsam wachsende Tanne, mit einem Anteil von 25%, wurde bis auf unbedeutende Reste verdrängt.

Verstärkt wurden von allem in den letzten Jahrzehnten ausländische Baumarten (Lärche, Roteiche, Weymouthskiefer u.a.) angebaut.

Einfachere und kostengünstigere Kulturverfahren, die Abwehr von Immissionsschäden und die Erwartung hoher Holzmassenleistung begünstigten diese Entwicklung.

Durch das Bestreben der Naturschützer konnten großflächige Gebiete, wie das NSG Bastei (782 ha, seit 1938), das NSG Polenztal (69 ha, seit 1940), das NSG Zeschnigleiten (110 ha, seit 1961) und das NSG Kitzschklamm (53 ha, seit 1953) unter Schutz gestellt werden.

Nahezu unberührt blieben unzugängliche Felsriffe und Schluchten. Diese Bereiche bilden heute die ökologisch wertvollsten Teile des Nationalparks.

Mit der Festsetzung des Nationalparks »Sächsische Schweiz« am 12. 9. 90 und seiner Eröffnung am 28. 4. 91 durch den sächsischen Ministerpräsidenten ist eine neue Situation entstanden.

Durch die IUCN-Festlegungen, das Bundesnaturschutzgesetz und die Nationalpark-Verordnung ergeben sich nachfolgende Ziele:

- Schutz der Eigenart des Naturraumes
- Schutz der natürlichen Abläufe in Ökosystemen
- Schutz bedrohter Tier- und Pflanzenarten
- Forschung, Bildung und Erholung, soweit sie den Schutzzweck nicht beeinträchtigen.

Gesetzlich ausgeschlossen wird eine wirtschaftsbestimmende Nutzung der natürlichen Ressourcen. Damit wird festgelegt, daß eine durch marktwirtschaftliches Denken oder ökonomische Zwänge bedingte Holzproduktion im Nationalpark nicht in Frage kommt.

Angewendet auf die Waldflächen ergibt sich, daß auf dem größten Teil der Nationalpark-Flächen alle waldbaulichen Maßnahmen eingestellt werden. Vorrangigen Schutz erhalten natürliche und naturnahe, sich selbst regulierende Waldökosysteme. Naturferne Bestockungen werden renaturiert.

Eine grobe Analyse des aktuellen Zustandes führt zu der Schlußfolgerung, daß der Zeitpunkt bzw. der Zeitraum um die Reihenfolge für die einzelnen Waldflächen, in denen alle waldbaulichen Maßnahmen eingestellt werden, exakter Untersuchungen und weitsichtiger Planung bedürfen.

Die Planung für den Nationalpark wird in 3 Stufen erfolgen:

- die langfristige Planung über mehrere Jahrzehnte
 - als Nationalpark-Strategie -
- die mittelfristige Planung für 10 Jahre
 - als Nationalpark-Plan -
- die Jahresplanung

Die Planung der Waldpflegemaßnahmen ist ein wichtiger Teilbereich des Gesamtkonzeptes. Der erste NP-Plan wird nicht vor 1993/94 fertiggestellt sein. Die Ergebnisse der zur Zeit laufenden ökologischen Wertanalyse, die eine Einstufung der Flächen nach ihrem Natürlichkeitsgrad beinhaltet, werden genauso eingearbeitet werden wie die Erfassung von Walddaten, standortkundlichem Wissen und Informationen über Tier- und Pflanzenarten. In natürlichen und naturnahen Waldflächen werden keine Maßnahmen oder nur Startmaßnahmen notwendig sein. Für naturferne Fichtenreinbestände müssen Renaturierungs- und Umbauprogramme entwickelt werden. Die Methoden des kahlschlaglosen, naturgemäßen Waldbaus sollen zur Überführung und zum Umbau dieser Bestände in standorttypische Mischwälder angewendet werden ohne bestimmte Produktionsziele (z.B. Funierholz) oder vorübergehend hohe Holzmassenleistungen anzustreben. In der Übergangszeit werden in wenigen Ausnahmefällen sicher noch Schmalkahlschläge zur Sturmsicherung, dem Aufschluß großer Bestandeskomplexe oder an extremen Standorten notwendig sein. Aufforstungen und Naturverjüngungen erfolgen dann mit standorttypischen Baumarten.

Durch Pflegemaßnahmen werden alle heimischen Laubbaumarten begünstigt. Birke und Espe haben in der Waldentwicklung eine wichtige Funktion als Vorwaldbaumarten. Unter ihrem Schirm können unter optimalen Bedingungen die anderen heimischen Baumarten aufwachsen. Sie beschleunigen eine Altersstrukturierung in der Fläche. Die Kronen alter Bäume werden freigestellt, Eichen und Linden werden besonders geschützt und für Tanne und Ulme Artenschutzprogramme entwickelt. Die ausländischen Baumarten sollen schrittweise verdrängt, aber auch ihr Schirm für den Waldumbau genutzt werden.

Als wichtiger Teil des ökologischen Systems wird totes Holz in den Waldflächen verbleiben. Stehende abgestorbene Bäume werden nur in den Sicherheitsbereichen zu Gebäuden, Straßen, Parkplätzen und sehr stark begangenen Wanderwegen gefällt.

Durch die Regulierung der Rot-, Reh- und Schwarzwildbestände muß erreicht werden, daß alle heimischen Baumarten ohne Zaun und Verbißschutz aufwachsen können. Ein Nationalpark in Wildschutzzäunen ist ebensowenig sinnvoll wie ein Nationalpark ohne Hirsche und Rehe.

Die Realisierung des in seinen Grundzügen vorgestellten Waldentwicklungsprogrammes wird Jahrzehnte, wahrscheinlich länger dauern.

Für seine Umsetzung sind die Erfahrung und die sachkundige Arbeit der Forstämter und der Nationalparkverwaltung, aber auch das Verständnis und die Akzeptanz der Einwohner der Nationalpark-Anliegergemeinden und die Besucher des Nationalparks, ob Bergsteiger, Wanderer oder Gäste, notwendig.

Das Aussehen der Wälder wird sich in den jungen Bereichen relativ schnell verändern. In Reihe und Glied stehende Fichten und Kiefern werden sich mit Buchen, Birken und Eichen mischen. Die Wälder werden dann im Herbst bunter und natürlicher aussehen.

Joachim Schreiber
Nationalparkverwaltung



Blick zum Rauschenstein



Signet für die Nationalparkregion kommt aus Baden-Württemberg?

Am 30. 10. 91 hatte das sächsische Umweltministerium zur Vorstellung einer Konzeption für die Gestaltung der Öffentlichkeitsarbeit im Nationalpark Sächsische Schweiz ins Rathaus von Bad Schandau eingeladen.

Das Hauptanliegen war eine Meinungsbildung insbesondere zu einem neuen Signet der Nationalparkregion, zur optischen Gestaltung von »Eingangssteinen« an den Straßenrändern und zur amtlichen Kennzeichnung der Nationalparkgrenzen.

Um ihre Meinung zu den vorliegenden Entwürfen befragt waren Bürgermeister von Städten und Gemeinden, Vertreter der Landratsämter Sebnitz und Pirna, des Regierungspräsidiums und die Naturschutzbeauftragten der Kreise.

Von Seiten der Verbände waren die Schutzgemeinschaft »Sächsische Schweiz« und der Sächsische Bergsteigerbund vertreten.

Das sächsische Umweltministerium hatte eine baden-württembergische Firma mit der Erarbeitung von Vorschlägen beauftragt.

Diese Tatsache zog gleich zu Anfang die Kritik der Anwesenden auf sich. Wäre es nicht im Interesse einer breiteren Ideenvielfalt günstiger gewesen, eine Ausschreibung für die Gestaltung des neuen Signets durchzuführen? Die sächsischen Grafiker hätten sicher keine schlechteren Ideen als die aus Baden-Württemberg . . .

So war man bei der Diskussion der Vorschläge nur auf die Ideen eines einzigen Büros angewiesen.

Ein Teil der gezeigten Vorschläge zeugte von der geringen Kenntnis der Sächsischen Schweiz. Favorisiert wurde ein (allerdings zu überarbeitendes) Signet mit den Konturen des Liliensteins und der Elbe. Herr Dietrich Graf, Naturschutzbeauftragter des Kreises Sebnitz, erläuterte notwendige Veränderungen des Signetvorschlags, insbesondere zur Gestaltung des Liliensteins und der Einbeziehung der für das Gebirge charakteristischen Ebenheiten.

Volle Übereinstimmung erzielten die Teilnehmer, daß es nur e i n Signet für Nationalpark und Nationalparkregion geben darf, um auch den einheitlichen Charakter der Landschaft zu betonen.

Die gleiche vollständige Zustimmung aller Teilnehmer erhielt ein Vorschlag des Umweltdezernenten von Pirna, Herrn Dr. Dybek, die geplanten »Eingangssteine« nicht am Eintritt der Straßen in den Nationalpark zu postieren, sondern am Eingang der Nationalparkregion. Einhellige Meinung der Teilnehmer: Die Sächsische Schweiz beginnt mit

Eintritt in die Nationalparkregion und dorthin gehört auch der für den Autofahrer sichtbare »Eingangsstein«. Er soll signalisieren: Hier beginnt ein geschütztes Gebiet.

Zum letzten Punkt, den Eingangsschildern des Nationalparks an den Wanderwegen, gibt es weniger Entscheidungsfreiheit, da dies staatsrechtliche Schilder sind. Befürwortet wurde die Beibehaltung des bisherigen fünfeckigen Schildes mit der allseits bekannten »Naturschutz-Eule« oder/und dem Signet des Freistaates Sachsen.

Eine Entscheidung sei in allen Punkten noch nicht gefallen, versicherte Herr Sympfendorfer, Abteilungsleiter Naturschutz beim Umweltministerium, man bemühe sich um größtmögliche Akzeptanz.

Bleibt zu hoffen, daß für solche langfristigen Dinge keine überstürzten Entscheidungen getroffen werden, denn das Signet und die Beschilderung sollen sicher nicht in einigen Jahren erneuert werden.

Anerkennenswert ist in jedem Falle das Anliegen des Umweltministeriums, die Öffentlichkeit in eine Entscheidungsfindung einzubeziehen.

Fällt dabei die Meinung so eindeutig aus wie in Bad Schandau, bleibt zu hoffen, daß dies die Grundlage der Entscheidungsfindung im Umweltministerium ist.



Eine Wanderung durch den Hinterhermsdorfer Grenzwinkel

Der folgende Wandervorschlag ist eine Grenzlandwanderung gleich in doppelter Hinsicht. Einerseits führt die Route auf einer längeren Strecke entlang der sächsisch-böhmischen Landesgrenze, andererseits verläuft sie in einem Gebiet, in dem die Lausitzer Granitlandschaft und das Elbsandsteingebirge aneinandergrenzen.

Der Ausgangspunkt Hinterhermsdorf ist neben dem Auto auch mit dem Bus erreichbar, während des Winterhalbjahres allerdings nur über Sebnitz. Hinterhermsdorf wird bereits 1445 erstmals als »Böhmisch-Hermsdorf« erwähnt, obwohl es schon seit 1443 zu Sachsen gehörte. Bemerkenswert sind die vielen, teilweise gut erhaltenen Umgebendehäuser.

Wir beginnen unsere Wanderung am Gasthof »Erbgericht« und verfolgen zunächst die blaue Markierung in nördlicher Richtung. Im Ort geht es mit leichter Steigung die Weißbergstraße entlang. Das Haus Nr. 2 ist das ehemalige Floßmeistergut (nach 1750 erbaut). Außerhalb des Dorfes laufen wir dann durch Wiesen und Felder entlang der Alten Nixdorfer Straße, die den Hinterhermsdorfern bis 1542 als Kirchsteig ins böhmische Nixdorf (heute Mikulasovice) diente. Sie ist Teil der »Böhmischen Straße«, die im Mittelalter von Bautzen nach Böhmisch-Kamnitz (heute Ceska Kamenice) führte.

Nach etwa 25 Minuten erreichen wir eine Weggabelung, an der wir die blaue Markierung verlassen und nun der roten Markierung nach rechts folgen. Der Weg führt durch den Wald dicht unterhalb des Weißberges. »Weifen« waren die Holzgestelle zum Aufwinden des Garnes, die die Hinterhermsdorfer Leineweber früher hier aufstellten. Seit Beginn der Wanderung haben wir gut 100 Höhenmeter gewonnen. Nach einer runden Viertelstunde erreichen wir einen gelb markierten Weg, auf dem wir nach links abbiegen. Nach knapp 10 Minuten stoßen wir dann auf eine kleine Häusergruppe mit Einkehrmöglichkeit - das Schäferräumicht. Hier tritt der Weg in den Wald ein und verläuft zunächst in leichtem Gefälle, später etwas steiler ins Heidelbachtal hinab (gelbe und rote Markierung), welches wir nach etwa einer Viertelstunde erreichen. An der Wegkreuzung befindet sich eine kleine Schutzhütte. Von hier laufen wir den gelb markierten Bammelweg wieder bergan, kreuzen nach 10 Minuten die sogenannte Kalkstraße und erreichen etwas später die sächsisch-böhmische Landesgrenze im Weißbachtal, einem der schönsten Täler der hinteren Sächsischen Schweiz. Dem Weißbachtal folgen wir nun flussabwärts in einem zunächst V-förmig in den Lausitzer Grund eingeschnittenen Tal. Nach etwa 8 Minuten mündet von rechts der »Zeidlerweg« ein, ein alter Kirchsteig von Hinterhermsdorf ins böhmische Zeidler (heute Brtniky) aus vorreformatorischer Zeit. »Zeidlerei« ist eine alte Bezeichnung für eine Bienenwirtschaft. Etwa 100 Meter weiter mündet von rechts ein kleines Bächlein, der Schindergraben, ein. Nach weiteren 150 Metern steht man am Grenzstein 21/2 direkt an der Lausitzer Überschiebung.

Heutzutage kaum mehr sichtbar ist hier ein ehemaliger Aufschluß von Jurakalk, lediglich einige bewachsene Halden sind zu sehen. Das Kalkgestein wurde gegen Ende der Kreidezeit, als das nördlich lagernde Granitgestein um 600 Meter herausgehoben wurde, aus der Tiefe mit emporgepreßt. Weiter talabwärts sehen wir dann auf beiden Seiten des Baches Sandsteinfelsen, rechts der Benediktstein mit einer kleinen Höhlung direkt über dem Weg. Wegen der nahen Lausitzer Überschiebung ist der Sandstein hier teilweise geröllartig verformt. Etwas später erhebt sich links über dem böhmischen Ufer der Tyroter Stein. Nach etwa einer halben Stunde mündet der Weißbach in die Kirnitzsch ein. Wir laufen nun entlang der Waldgrenze durch die Talau der Kirnitzsch bis zur kleinen Häusergruppe »Im Loch« mit einem schönen Umgebendehaus. Aufmerksame Beobachter werden am böhmischen Ufer neben der Straße die verlassenen Reste der Häuser von Hinterdaubitz entdecken können. Die Ansiedlung wurde nach Ende des zweiten Weltkrieges vom tschechischen Militär abgerissen. Der Weg führt uns nun über ein kleines Felshorn hinweg und mündet in die Kalkstraße im Heidelbachtal ein.

Geologisch interessierte Wanderer können etwa 400 Meter nach rechts das Heidelbachtal aufwärts wandern, wo man dicht unterhalb der Obermühle auf einer Waldlichtung einen wassergefüllten Kalksteinbruch finden kann (Naturdenkmal). Hier wurde ebenfalls früher direkt an der Lausitzer Überschiebung Jurakalk abgebaut. Im Frühjahr blühen hier auf den Talwiesen zahllose Himmelsschlüsselblumen. Die Obermühle bietet eine Einkehrmöglichkeit.

Wir folgen nun wieder der roten Markierung talabwärts und stoßen wieder auf die Kirnitzsch. Auch hier kann man auf dem böhmischen Ufer wieder Gebäudereste entdecken, es handelt sich um die ehemalige Böhmische Mühle. Auf der sächsischen Seite folgt nach einer scharfen Talbiegung die Hinterhermsdorfer Niedermühle, wenig später führt der gelbe Weg steil nach oben. Wer bereits müde ist, kann von hier in etwa 40 Minuten Hinterhermsdorf erreichen.

Von der Gabelung wandern wir weiter entlang der roten Markierung durch das Kirnitzschtal und erreichen nach etwa 15 Minuten die Bootsstation an der Oberen Schleuse, auf der böhmischen Seite erhebt sich die Martinswand. Zu Fuß oder per Boot geht es weiter zur Staumauer, die aus dem Jahre 1931 stammt, die Anlage der Schleuse geht aber schon auf das Jahr 1580 zurück. Wer einen zusätzlichen Aufstieg nicht scheut, kann nach etwa 5 Minuten rechts einen Abstecher zum Hermannseck machen, einem romantischen Aussichtspunkt hoch über dem Kirnitzschtal mit Blick auf das Lange Horn auf der böhmischen Seite.

Kurz darauf mündet von rechts das Seufzergründel (Naturdenkmal) ein. Der Name stammt von »seifen« ab, gemeint ist damit eine mittelalterliche Edelsteinwäsche. Gefunden wurden hauptsächlich Spinell und Hyazinth, aber auch Titan- und Magnetisenerz.

Die Mineralien stammen von einem Basaltschlot unter der Hohwiese. Heute ist das Seufzergründel unter Naturschutz gestellt, das weitere Schürfen nach Mineralien ist strengstens verboten.

Weiter talabwärts mündet von links das Rote Floß (Cerveny potok) ein. Das enge Tal wird unten vom Schwarzen Tor (Cerna brana) abgeschlossen, einem großen Felsblock, der zwischen den Talwänden eingeklemmt ist. Hier kann man auch noch die Fundamente einer früheren Brücke über die Kirnitzsch entdecken.

Schon an der Niedermühle begann das NSG Kirnitzschtal-klamm, das insgesamt 53 ha groß ist. Vom Wanderweg aus kann man immer wieder mächtige alte Fichten sehen, mit viel Glück auch mal eine uralte Tanne; Bäume, die aufgrund der Luftverschmutzung anderswo längst abgestorben sind. Etwa 40 Minuten wandern wir nun immer an der Kirnitzsch entlang, bis von links über eine breite Bachbrücke die Böhmerstraße auf das sächsische Ufer stößt. Auf böhmischer Seite stand hier bis zum Ende des zweiten Weltkrieges die Ansiedlung Hinterdittersbach, oft auch nur Kirnitzsch-schenke genannt. Sie bestand aus drei gutbesuchten Gast-

häusern und einigen Forsthäusern. Einst befand sich hier ein Auskunftsbüro des Böhmisches Gebirgsvereins, man konnte sich auch »Schweizführer« und Kutschwagen mieten.

Heutzutage helfen hier nur noch Rucksackverpflegung, Wanderkarte und die eigenen Füße weiter. An den umliegenden Felswänden kann man einige größere Vorkommen von Schwefelflechte finden. Nach 5 Minuten biegen wir an einer kleineren Schutzhütte nach rechts in die Alte Böhmerstraße (auch Höllstraße oder Zollstraße genannt) ein, sie führt uns zurück nach Hinterhermsdorf. Nach weiteren 5 Minuten müssen wir uns links halten, rechts zweigt der Hollweg ab. Bald beginnt ein etwas beschwerlicher Aufstieg, nach rund 40 Minuten erreichen wir den Autoparkplatz an der Buchenparkallee (Imbiß).

Hinterhermsdorf ist von hier bereits zu sehen, in wenigen Minuten haben wir den Ausgangspunkt unserer Tour erreicht. Die reine Laufzeit für diese Wanderung beträgt 4 1/2 bis 5 Stunden, Pausen müßten extra eingeplant werden. Als Wanderkarte kann die hervorragende »Wanderkarte der Sächsischen Schweiz - Hinterhermsdorf und die Schleusen - 1 : 10 000 « von Rolf Böhm empfohlen werden.



Im Kirnitzschtal



Fahrradtourismus in der Nationalparkregion Sächsische Schweiz

Als alternative Variante zum individuellen Pkw-Verkehr, aber auch als zusätzliche Bereicherung der Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten, verbunden mit sportlicher Betätigung, kommt dem Radwandern wieder zunehmende Bedeutung zu. Diese Entwicklung macht natürlich auch um die Sächsische Schweiz keinen Bogen und kann trotz möglicher Konfliktpunkte zu einem umwelt- und sozialverträglichen Tourismus entscheidend mit beitragen und die Attraktivität des Gebietes erhöhen.

Voraussetzung ist natürlich, daß diese Aktivitäten nicht zu Belastungen und Beeinträchtigungen von ökologisch wertvollen Standorten und Flächen oder zu Störungen von Fauna, Flora und Landschaft in Schutzgebieten (Nationalpark, Naturschutz-, Landschaftsschutzgebiet) führen darf, denn deren Schutzziel bestimmt den Schutzstatus und infolge davon die für die langfristige Sicherung notwendigen Gebote und Verbote sowie die notwendige Behandlung und Pflege. Für die Sächsische Schweiz macht sich unter dieser Berücksichtigung die Konzipierung eines Radwegenetzes erforderlich, das sowohl die Einbindung in Radfernwanderwege, Rundkurse in einzelnen Teilgebieten als auch lokale Ausflugsrouten beinhalten muß, jedoch nicht flächendeckend sein kann.

Mögliche Routenführungen sind dazu von Mitarbeitern der Landratsämter, Kommunen, Forstämter und der Nationalparkverwaltung ausgearbeitet worden und erschließen auf Forstwegen und wenig befahrenen oder für den Individualverkehr gesperrten Straßen linkselbische und rechtselbische Gebiete - auch Teile des Nationalparks. Dabei wird bis auf den Elbradfahrweg keine weitere Oberflächenversiegelung oder Asphaltierung erfolgen.

Für die Schaffung einer funktionierenden Fahrradverkehrsinfrastruktur sind allerdings noch die Anlage von Raststätten, Fahrradaufbewahrungsstellen, Ausleihstationen (auch mit der Möglichkeit, daß man das Rad an anderen Orten wieder abgeben kann), kleiner Reparaturwerkstätten und einer ausreichenden, in die bisherige Markierung eingepaßten Wegweisung erforderlich. Das soll teilweise bis zum Beginn der nächsten Saison im Frühjahr 1992 schon erfolgen; ebenso die Prüfung der Routen auf ihre Natur- und Landschaftsverträglichkeit sowie eventueller Ergänzungen (beispielsweise im Zusammenhang mit Grenzübergängen), so daß eine verbindliche Ausweisung erfolgen kann, die dann auch in den Wanderkarten und einschlägigen Führern veröffentlicht wird.

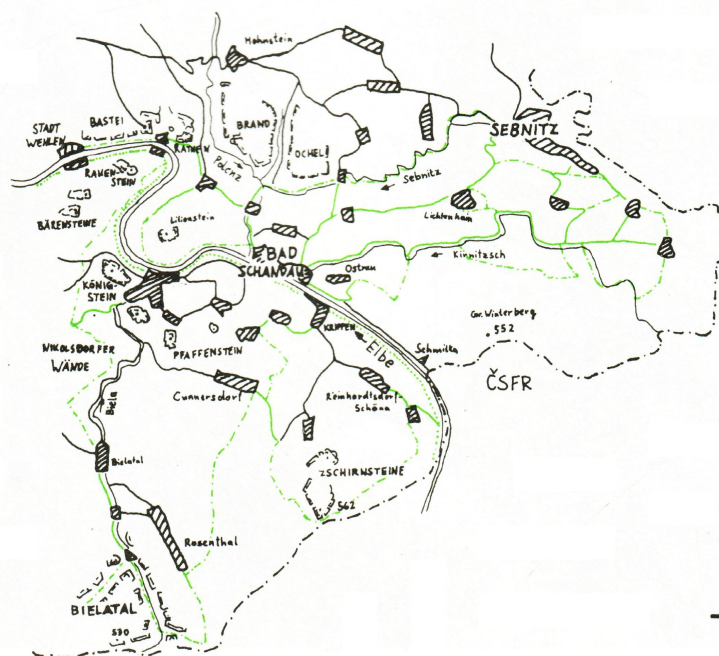
Für den Nationalpark bedeutet das dann, daß auf allen anderen Wanderwegen das Radfahren nicht gestattet ist. Eine Selbstverständlichkeit sollte übrigens sein, daß auch auf den Radwanderwegen die Fußgänger und Wanderer immer den Vorrang haben.

Und noch ein Wort zum Mountainbike-Fahren: Mit diesen Rädern dürfen die Radwanderwege natürlich ebenso befahren werden, aber es wird in der Sächsischen Schweiz kein Mountainbiking geben, d.h. daß auch für sie alle anderen Wege oder Querfeldeinfahrten tabu sind.

Andreas Knaak

Nationalparkverwaltung

(Besucherlenkung und Öffentlichkeitsarbeit)



Konzipiertes Radwegenetz

- regionale Straße
- - - Radweg
- Elbradfahrweg



SBB aktuell

Ostdeutscher Sektionentag des Deutschen Alpenvereins

Am 25.-27.10.1991 fand in Lichtenhain der Ostdeutsche Sektionentag des Deutschen Alpenvereins statt. Neben den seit 1989 wiedergegründeten ostdeutschen Sektionen des DAV ist auch die große DAV-Sektion Berlin (West) im Ostdeutschen Sektionentag vertreten, welche bisher dem Nordwestdeutschen Sektionentag angehörte.

Ein Schwerpunkt war die Diskussion zur Gründung von Landesverbänden des DAV, was auch hinsichtlich einer Anerkennung des DAV als Naturschutzverband gemäß § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes in den einzelnen Ländern Bedeutung hat.

Die sächsischen Vertreter stimmten fast geschlossen für die Bildung eines Landesverbandes Sachsen des DAV. Mit der Gründung wird Anfang 1992 gerechnet.

Weitere Themen des Ostdeutschen Sektionentages waren z.B. die Jugendarbeit, die Ausbildung und die Finanzen.



Niederwaldstr. 23b

O-8021 Dresden

☎ 32072

Mo-Fr 10-12 und 14-18 Uhr

Sa 9-12 Uhr



In eigener Sache

Vorschau auf das vierte Heft der Initiative

Auch 1992 wollen wir die Sächsische-Schweiz-Initiative weiterführen und Ihnen mit diesem Heft Informationen zu den aktuellen Umwelt- und Naturschutzproblemen geben. Die vielen Briefe, für die wir uns bedanken möchten, die Wünsche und die gemeinsame Hoffnung auf den Erfolg der Initiative gaben uns zusätzlichen Rückenhalt und Mut zum Weitermachen.

Die vielen Spenden für die Initiative und dieses Heft 3 halfen uns, die finanziellen Schwierigkeiten erneut zu überwinden. Dafür möchten wir allen Spendern nochmals herzlich danken.

Unser mittlerweile viertes Informationsheft wird im Frühjahr 1992 erscheinen, nur können wir noch nicht den genauen Erscheinungsmonat angeben. Dies hängt einerseits von den aktuellen Problemen ab, zum anderen ist es für ein ehrenamtliches Redaktionsteam nicht leicht, alles im voraus genau planen zu können.

Wir hoffen natürlich, daß Sie auch Interesse an unserem nächsten Heft haben. Mit beiliegender Karte können Sie es wiederum bestellen, der Preis soll bei 2,- DM bleiben. Natürlich freuen wir uns sehr über Spenden und sei es auch nur ein kleiner Betrag, so hilft er doch sehr.

Bitte seien Sie so freundlich und überweisen wieder die 2,- DM auf die bekannten Konten der Initiative:

Stadtpark. Dresden Konto-Nr.: 45 28 29 345 BLZ: 850 551 42

Postgiroamt Leipzig Konto-Nr.: 123 96901 BLZ: 860 100 90

Oder Sie schicken den Betrag in Briefmarken oder in bar an

Beate Franze, Münchner Platz 16, O-8027 Dresden.

Sie übernimmt jetzt unser »Büro«, auch weitere Hefte der Nr. 3 können bei Beate Franze bestellt oder abgeholt werden.

In der Hoffnung, Sie als Leser des nächsten Heftes der Sächsischen-Schweiz-Initiative begrüßen zu dürfen, verbleiben wir mit besten Wünschen für eine schöne Weihnachtszeit und ein glückliches und friedliches 1992.

Ihr Redaktionskollektiv

Beate Franze, Thomas Klein, Christian Walter und Peter Rölke

Mensch und Umwelt

Wohin man in den Bergen und Tälern auch schaut,
es wird gerodet, überall wird geplant, gebaut.
Noch mehr Hotels und Straßen müssen her,
geht es in den Bergen auch noch so schwer.

Seilbahnen und Brücken, die Baulöwen sagen:
»Wir erschließen die Landschaft.« Solche Phrasen!
Sie stört nicht die Flora, Tiere, die da wohnen.
Hauptsache ist doch, es stimmen die Millionen.

Strecken die roten Zahlen auch in den Gliedern,
das kann die Bauwut in den Bergen nicht lindern,
mit Motorsägen, Baggern und Planierraupen
muß wieder ein Stück schöner Wald daran glauben.

Abgaskatalysatoren allein den Wald nicht retten,
auch Industrie, Luftfahrt, Kraftwerke sind vertreten.
Schwefeldioxid, Schwermetall aus großen Schloten,
Stickoxide, sind wahrlich keine Frühlingsboten.

Der Wald ruft uns zu: haltet mich in Ehren!
Dann könnt ihr auch euren Nutzen mehren.
Wollt ihr mir weiterhin den Odem nehmen,
kann ich keinen Sauerstoff zum Atmen geben.

Erst müssen die Menschen auf die Straße gehen,
dann endlich die Politiker sich auch bewegen.
Bist zu laut, bist Rechter oder Linker, einerlei!
Still sein, ja sagen, bist von der richtigen Partei.

Anlaß zum Kopfschütteln besteht überall!
Ob hier noch einmal singt die Nachtigall?
Statt - mit der Natur, von der wir ja leben,
Bescheidener sein - bewahren und pflegen . .

Stehst du oben und schaust über die Gipfel,
über die weiten Wälder mit ihren hohen Wipfeln . . .
Lieber Bergfreund, leg dir keine neue Brille zu,
sonst findest du nimmermehr deine Ruh.

Sepp Dimpflmaier

Naturschutzreferent der Sektion Tutzing (Oberbayern) des Deutschen Alpenvereins

Impressum

Herausgeber: Sächsischer Bergsteigerbund (SBB), Sektion des Deutschen Alpenvereins (DAV)

Redaktionskollektiv: Beate Franze, Thomas Klein, Christian Walter und Peter Rölke

Titelfoto: Heringsgrundnadel (Schmilkaer Gebiet)

Fotos: alle Fotos von Frank Richter

Auflage: 4000

Gesamtherstellung: Druckerei G. Richter, Meißen

Unterzeichnete Beiträge sind persönliche Standpunkte der Autoren und entsprechen nicht in jedem Falle der Meinung der Redaktion.



Blick zum Rauschenstein