

SÄCHSISCHE-SCHWEIZ- INITIATIVE



- * Autobahn - Planung hinter verschlossenen Türen?
- * Grundstücksspekulationen in der Nationalparkregion?
- * Bergsteigen und Naturschutz

Zu diesem Heft

Die Sächsische-Schweiz-Initiative des Sächsischen Bergsteigerbundes, noch in der DDR-Zeit im Juni 1990 gestartet, geht mittlerweile schon ins zweite Jahr ihres Bestehens.

Noch immer sind wichtige Forderungen unserer Initiative nicht erfüllt, aber an einen blitzschnellen Erfolg unserer Bemühungen war wohl auch von Anfang an nicht zu denken gewesen.

Insofern ist für uns die große Unterstützung vieler Menschen für unsere Arbeit für den Schutz und die Bewahrung der Sächsischen Schweiz ein ganz wichtiger Rückenhalt.

Deshalb möchten wir uns an dieser Stelle ganz herzlich bedanken für die große Zahl von Spenden für unsere Initiative und auch für die freundlichen Zeilen, die Meinungen und Vorschläge vieler Leser, die per Brief oder auf den Bestellkarten für dieses Heft 4 in unserem "Büro" bei Beate Franze eintrafen.

Der geplante Bau der Autobahn im Bereich Bielatal mit Grenzübergang an der Grenzplatte ist noch immer eine der größten Gefahren für die Sächsische Schweiz. Dieses Bauprojekt steht der Forderung nach dem Schutz des ganzen Gebirges und der Errichtung der Nationalpark-Region am gravierendsten gegenüber.

Auf den Stand der weiteren Schwerpunkte der Initiative wie z.B. die Tiefflüge oder die Ausweisung der Nationalpark-Region mit gesetzlichen Konsequenzen zu deren erhöhtem Schutz sollen Beiträge in diesem Heft eingehen. Außerdem finden Sie einen touristischen Teil und wie schon in den vorangegangenen Heften Aktuelles zur Problematik Bergsteigen und Naturschutz.

Eines der Hauptanliegen unserer Sächsischen-Schweiz-Initiative und zugleich des Sächsischen Bergsteigerbundes soll auch weiterhin eine breite Öffentlichkeitsarbeit zum Schutz und zur Erhaltung der Landschaft der Sächsischen Schweiz sein.

Wir wollen mit unserer Schriftenreihe möglichst viele Bürger, Touristen, Politiker und Behörden auf aktuelle Probleme und Gefahren für die Sächsische Schweiz hinweisen und zur Realisierung der Forderungen unserer Initiative regelmäßig berichten.

Unser Heft soll dazu beitragen, Wissen zu Planungen der Behörden, z.B. zur Autobahn, zu vermitteln, und gleichzeitig diese Planungen durchschaubar und nachvollziehbar zu machen.

Gleichzeitig wollen wir unser Informationsheft auch als Diskussionsplattform für Verbände und Initiativen, für Wissenschaftler und Fachleute, für Parteien und Politiker verstehen.

Denn nur durch eine öffentliche Diskussion von Meinungen und Lösungsvorschlägen und nicht durch undurchsichtige Absprachen hinter verschlossenen Türen können auf demokratischem Wege richtige und optimale Lösungen für die Sächsische Schweiz gefunden werden.

In diesem Sinne hoffen wir, daß sich die jetzt noch verschlossenen Türen öffnen und die Öffentlichkeit in die Entscheidungsfindung z.B. zur Autobahn einbezogen wird.

Unser nächstes Heft wird dann im Spätherbst wieder über das Geschehen im Elbsandstein berichten, bis dahin wünschen wir Ihnen in diesem Sommer schöne und erlebnisreiche Stunden in den Bergen, in der Natur und besonders natürlich in der Sächsischen Schweiz.

Peter Rölke



- 1 Zu diesem Heft**
- 3 Nationalparkregion**
Wichtiger Meilenstein für die Sächsische Schweiz
Großangelegter Landkauf für spekulative Zwecke?
- 5 Nationalparksignet**
- 6 Interview**
Im Gespräch mit Dietrich Graf
- 10 Öffentlicher Verkehr**
- 11 Autobahn - Höchste Gefahr für die Sächsische Schweiz**
Planungen hinter verschlossenen Türen?
Waldsterben durch die Autobahn
Europäische Fernverbindungen durch die Sächsisch-Böhmische Schweiz?
Karte mit Trassenvarianten der geplanten Autobahn
Neue Wege zur Bewältigung des umweltzerstörenden Transitverkehrs
- 24 Sächsisch-Böhmisches Umwelttreffen in Usti**
- 25 Tourismus**
- 30 Pfaffenstein ist in guten Händen**
- 30 Bergsteigen und Naturschutz**
Arbeitskreis Bergsteigen und Naturschutz gegründet
Gebietsbetreuung und Erosionssanierung

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

Unser besonderer Dank gilt:

DAV-Sektion Neustadt a. d. Weinstraße, Herrn Stuhlfauth
DAV-Sektion Biberach, Herrn Jirasek
Herrn Sepp Dimpflmaier, Feldafing (Oberbayern)
Herrn Michael Dittrich, Freital
Herrn Peter Weinhold, Darmstadt
Herrn Hans Pankotsch, Dresden
Herrn Dr. med. Walter Schmidt, Höchstadt
Frau Maria Jaenisch, Heidenau
Herrn Stefan Benys, Penig
Herrn Rolf Reder, Schweinfurt
Herrn Jörg Schierhold, Markleeberg
Herrn Herbert Hartmann, Leipzig
Herrn Dr.-Ing. Hans Gruner, Chemnitz
Herrn Volkmar Krems, Dresden
Herrn Thomas Büttner, Heidenau
Frau Synnöve Wustmann, Bad Schandau-Ostrau
Herrn Martin Schrempf, Seelbach
Herrn Eberhard Jäkel, Dresden
Herrn Dr. Günther Mahr, Freital
Herrn Dr. U. Hauschild, Hannover
Herrn Werner Michalk, Königsbrunn
Herrn Olaf Penkert, Dresden
Frau Selma Mittag, Dresden
Herrn Uwe Mildner, Dresden
Herrn Volkmar Fischer, Freital
Herrn Rolf Jüchter, Schlottwitz
Herrn Alfred Schwenke, Heidenau

Herrn Helmut Denecke, Sebnitz
Herrn Dr. Alfred Adlung, Freiberg
Herrn Adolf Märkle, Tübingen
Frau Marianne Clausnitzer, Dresden
Herrn Andreas Eiselt, Königstein
Herrn Konrad Lindner, Siegersbrunn
Herrn Dr. Karsten Conrad, Dresden
Herrn Eberhard Friebe, Neustadt/Sachsen
Frau Gertraud Mallow, Neuenhagen
Herrn Joachim Hering, Bad Schandau
Herrn Axel Widder, Karlsruhe
Fam. W. Baumgartner, Radeburg
Herrn Fritz Leder, Dresden
Herrn Staatsminister Dr. Weise, Dresden
Fam. Uhlmann, Reinhardtshof
Frau Martha Seiler, Dresden
Herrn Dr. W. Wagner, Hartha
Frau Gabriele Retsch, Pirna
Herrn Wolfhart Müller, Freiberg
Herrn Gunthard Muster, Vellmar
Herrn Manfred Schmitt, Poppenhausen
Herrn Ludwig Fischer, Urbach
Herrn Manfred Hieke, München
Herrn Georg Reif, St. Georgen
Herrn Forstdir. a. D. Hans-Günther Jordan, Gunzenhausen
Herrn Prof. Dr. Ing. Kurt Junghanns, Berlin
Frau Susanne Klüß, Rostock

Herrn Wilfried Wuttke, Leipzig
Frau Katharina Mitschke, Dresden
Herrn Kurt Cyron, Dresden
Frau Käte Hofmann, Dresden
Herrn Heinz Franke, Dresden
Frau Elisabeth Asshauer, Dresden
Frau Brigitte Zacher, Dresden
Frau Grit Marschner, Dresden
Frau Gisela Ulbricht, Dresden
Herrn Prof. Dr. med. R. Barke, Dresden
Frau Erika Müller, Radebeul
Fam. Bernhard Zielonka, Freital
Herrn Heinz Künzelmann, Lommatzsch
Herrn Frank Söhnle, Schmilka
Fam. Johannes Egermann, Bautzen
Herrn Michael Stehr, Bautzen
Herrn Reinhard Strothe, Hannover
Herrn K.-H. Schneider, Neu-Ulm
Herrn Prof. Dr. Helmut Richter, Leipzig
Herrn Günter Schär, Döbeln
Herrn Walter Stühr, Dresden
Herrn Georg Frey, Gerstetten
Herrn Matthias Kirsten, Dresden
Herrn Ingo Affa, Ilmenau
Fam. W. Bochmann, Leipzig
Bürgerbewegung Coswig



Ein wichtiger Meilenstein für die Sächsische Schweiz:

Der Begriff "Nationalparkregion" wird ins sächsische Naturschutzgesetz aufgenommen !

"Schaffung einer Nationalparkregion mit erhöhtem Schutzstatus für die gesamte Sächsische Schweiz durch die zukünftige sächsische Landesregierung"; dies ist 1990 eine der Hauptforderungen unserer Initiative gewesen.

Bereits seit September 1990 wird durch die Einrichtung des zweiteiligen rechtselbischen Nationalparks etwa ein Viertel der Sächsischen Schweiz hervorragend geschützt.

Warum war der Rest, immerhin drei Viertel, nicht aufgenommen worden, wird sich mancher neue Leser fragen.

Dies hat den Grund, daß für die Einrichtung von Nationalparks strenge internationale Richtlinien gelten, die die Sächsische Schweiz als Gesamtgebiet nicht erfüllt.

Da ein großer Teil des Gebirges aus Kulturlandschaft besteht und sich auch viele Gemeinden in der Sächsischen Schweiz befinden, war die Einrichtung eines Nationalparks für das gesamte Gebirge nicht möglich und auch nicht sinnvoll. Deshalb wurden nur die sehr naturnahen Gebiete in den zweiteiligen Nationalpark einbezogen.

Während der Vermarktung, Bebauung und Zersiedlung in diesem Viertel Einhaltung geboten werden konnte, verblieb der Rest im Landschaftsschutzgebiet, der niedrigsten Schutzkategorie, die das bundesdeutsche Naturschutzgesetz

aufweist. Damit wurde das Gebirge geteilt: In einen sehr gut geschützten Teil und in einen schlecht geschützten Teil. Doch gerade das gilt es unbedingt zu verhindern.

Nun endlich zeigen sich die ersten Anzeichen, daß auch die übrigen drei Viertel des Gebirges die dringend erforderliche Aufwertung ihres Schutzstatus erhalten können.

Denn: Der Begriff Nationalparkregion fand Eingang in den Entwurf des sächsischen Naturschutzgesetzes.

Für die Sächsische Schweiz würde das bedeuten, daß die Nationalparkregion den jetzigen Nationalpark und das Landschaftsschutzgebiet umfaßt.

Das Naturschutzgesetz wird zukünftig mit Verordnungen und Bestimmungen untersetzt. Diese Verordnungen werden dann, so erwarten wir es jedenfalls, über die Schutzbestimmungen des jetzigen LSG hinausgehen.

Damit bestehen erstmals berechtigte Hoffnungen, daß der bisher ungenügende LSG-Status für die drei Viertel der Sächsischen Schweiz angehoben wird.

Daß dies dringend notwendig ist, beweisen viele zweifelhafte Aktivitäten, die sich gerade im Landschaftsschutzgebiet ereignen. Der folgende Beitrag soll dies verdeutlichen.

Großangelegter Landkauf für spekulative Zwecke?

Wie war die Ausgangssituation nach der Wende im Jahr 1990? Damals hatten wir vor einer Vermarktung und Verbauung der Sächsischen Schweiz und einer Wiederholung der Fehler in Westeuropa gewarnt, in denen wunderschöne Landschaften durch unüberlegte Erschließungen zerstört wurden.

Insbesondere der Neubau von Hotelkomplexen auf der grünen Wiese wurde von den Unterzeichnern der Sächsischen-Schweiz-Initiative abgelehnt.

Nach zwei Jahren kann man bereits eine erste erfreuliche Zwischenbilanz ziehen. Die befürchtete (und damals geplante !) sofortige Verbauung der freien Landschaft nach der deutschen Vereinigung konnte vorerst verhindert werden.

Mit der öffentlichen Meinung, den Verbänden und Initiativen im Rücken geschah dies nicht zuletzt durch die gute und konsequente Arbeit der Nationalparkverwaltung/ LSG-Inspektion unter Dr. Stein, die immer wieder landschaftsuntypische Bauprojekte ablehnte.

So liegt z.B. ein vierter überarbeiteter Entwurf des bereits dreifach abgelehnten Hotelprojekts am Erbgericht Waltersdorf vor. Die ersten Baupläne mit futuristischen Varianten, u.a. mit einem hohen runden Glasturm, doppelt so hoch wie das Erbgericht Waltersdorf, wären wohl das letzte gewesen, was in die Landschaft gepaßt hätte.

Von der abschreckenden Wirkung landschaftsuntypischer

Bauweise auf weithin sichtbarer Ebenheit kann sich jeder in Gestalt des gläsernen, 1990 errichteten Opel-Autohauses Struppen mit seinen überdimensionalen Autostellflächen überzeugen.

Auf eine besonders bedenkliche Erscheinung möchten wir im folgenden eingehen.

Erste Andeutungen von umfangreichen Landkäufen in der vorderen Sächsischen Schweiz ließen uns hellhörig werden. Warum kauft eine Consulting-Firma und eine mit ihr verbundene Privatperson verstärkt Flächen um Krietzschwitz/ Struppen bis Leupoldishain auf?

Noch gibt es weder offizielle Bebauungsanträge noch Hinweise, was die Käufer mit den Flächen wollen. Spekulative Gründe sind es mit Sicherheit, aber welchem Zweck dienen sie?

Wird dort das größte Gewerbegebiet im Landkreis Pirna geplant, mit kurzer Distanz zur zukünftigen Autobahn... ? Oder eine Bebauung mit Zweitwohnungen für Leute, die ihr Geld sicher anlegen wollen ? Wir wissen es (noch) nicht. In jedem Falle ist Aufmerksamkeit geboten.

In diesem Zusammenhang verdient das von der Gemeinde Leupoldishain geplante Gewerbegebiet Beachtung. Direkt gegenüber des Geländes der Wismut ist es geplant, das Projekt liegt vor. Es ist an sich kein schlechtes Projekt, was die Leupoldishainer Bürgermeisterin, Frau Schilter, plant.

Die Begrünung ist gesichert, auch die Bauhöhen sind akzeptabel.

Nun ist es schwierig, zu fordern, die Gemeinden der Sächsischen Schweiz sollten völlig ohne neue Gewerbeflächen auskommen. Die Situation der Gemeinden ist allen bekannt. Und Arbeitsplätze werden auch in der Sächsischen Schweiz dringend benötigt.

Also keine Bedenken gegen das Projekt?

Es gibt Bedenken. Man muß sich z.B. folgende Fragen stellen:

Ist der Neubau eines Gewerbegebietes in einer Nationalpark-Region, einem geschützten Gebiet wirklich richtig? Wäre es nicht sinnvoller, das Gewerbe im nur wenige Kilometer entfernten Pirna-Sonnenstein anzusiedeln? Zumal sicher ein großer Teil der neuen Beschäftigten aus Pirna-Sonnenstein kommen wird. Bringt das Gewerbegebiet wirklich viele Arbeitsplätze für die Gemeinden in der Sächsischen Schweiz?

Und wenn man sich an o.g. Flächenaufkäufe unweit vom geplanten Gewerbegebiet Leupoldishain erinnert, ist eine grundlegende Frage zu stellen:

Wird das Gewerbegebiet Leupoldishain im LSG zum Präzedenzfall?

Unfaßbare Überraschung zuletzt:

Werden jetzt schon die Gesetze bei Bedarf geändert?

So richtig wollten wir unseren Augen nicht trauen, als wir kurz vor der Drucklegung dieses Heftes eine schriftliche Mitteilung des sächsischen Umweltministeriums an den Naturschutzbund Regionalverband Pirna/Sebnitz zum Gewerbegebiet Leupoldishain vor uns liegen hatten.

Daraus möchten wir folgende Zeilen zitieren:

"... Wir möchten Sie abschließend darüber informieren, daß vor Genehmigung des Bebauungsplanes für das künftige Gewerbegebiet Leupoldishain durch die zuständige Naturschutzbehörde (Nationalparkverwaltung Königstein) die beanspruchte Fläche aus dem LSG Sächsische Schweiz AUSZUGLIEDERN ist.

Dies erfolgt durch Änderung der Rechtsverordnung für das LSG Sächsische Schweiz."

Im Klartext heißt das, wenn es einflußreichen Personen notwendig erscheint, wird schnell mal das LSG abgeschafft und das geltende Recht nach Belieben geändert.

Heißt es dann, ja, wenn das mit dem Gewerbegebiet Leupoldishain in einer Nationalparkregion bzw. im LSG geht, dann doch auch mit einem ebenso großen Gewerbegebiet bei Krietzschwitz, Altendorf, Ostrau oder jedem anderen beliebigen Ort?

Der Cleverness von Juristen im bundesdeutschen Gesetzesdschungel sind wir sicher noch nicht gewachsen...

Wäre also eine Genehmigung für Leupoldishain ein grünes Signal für die Pläne der o.g. Consulting-Firma, daß weitaus größere Flächen im LSG bebaut werden?

Eine weitere Frage ist außerdem, welche Gewerbe werden sich eigentlich im neuen Gewerbegebiet Leupoldishain ansiedeln? Nach unseren Informationen sind es kaum einheimische Firmen, die sich beworben haben. Sind es arbeitsplatzintensive Gewerbe oder nur ein Autosalon, eine Tankstelle, ein Möbelmarkt und andere Verkaufs-"Gewerbe"?

Wird produziert oder verkauft?

Wie man sieht, ist an eine "Entwarnung" in punkto Bebauung der Landschaft noch lange nicht zu denken.

Im nächsten Heft werden wir weiter berichten.

Nächstens werden dann wohl weitere Flächen einfach ausgliedert, ganz nach Wunsch und Einfluß der Befürworter? Da erscheinen die Flächenaufkäufe der o. g. Consultingfirma um Krietzschwitz/Struppen plötzlich in einem neuen Licht!

Was hat die Nationalparkregion für einen Sinn, wenn überall Löcher hineingeschnitten werden und zudem noch Autobahnen hindurch gebaut werden!

Und auf der anderen Seite der Elbe ist dann paradoxerweise der "heilige" Nationalpark, in dem man am besten alle Besucher und Bergsteiger hinausschützen will.

Hier hört unser Verständnis auf!

Es ist ein gravierender Widerspruch, im Nationalpark einen "Exklusiv- und Vorzeigenaturschutz" zu betreiben und die restliche Sächsische Schweiz im Gegenzug zu opfern.

Wir müssen alle gemeinsam, alle Freunde der Sächsischen Schweiz, diese bedrohliche Entwicklung verhindern.





Tiefflüge

Noch kein Verbot für Tiefflüge

Nach der Winterpause sind bis in den April hinein zwar vergleichsweise wenige touristische Tiefflüge registriert worden, sicher fehlen noch die Touristen, oder ist es schon eine gute und vernünftige Entscheidung der Fluganbieter, die Sächsische Schweiz zu meiden?

Aber zur Zeit des Redaktionsschlusses für dieses Heft hat die touristische Saison noch nicht begonnen...

Mit dem in Sachsen allseitig geforderten Verbot für touristische Tiefflüge über der Sächsischen Schweiz geht es leider nur sehr schleppend voran.

Das von sächsischer Regierung und sächsischen Verbänden und Initiativen geforderte Verbot wird weiterhin von Bonn blockiert.

Hier brauchen wir sicher einen langen Atem, um diese

Forderung der 50 000 Unterzeichner der Sächsischen-Schweiz-Initiative zu erfüllen.

Nach persönlichem Kontakt mit einem Vertreter des Bundesverkehrsministeriums im März 1992 wird der Sächsische Bergsteigerbund erneut ein Schreiben nach Bonn schicken, in welchem die Einrichtung eines Tiefflugverbots für die Sächsische Schweiz erneut angemahnt und dies mit der Forderung der 50 000 Unterzeichner der Sächsischen-Schweiz-Initiative des SBB unterstrichen wird.

Auch im sächsischen Umweltministerium und Wirtschaftsministerium wollen wir in Kürze die weiteren Schritte zur Durchsetzung unserer Forderung nach einem Tiefflugverbot erfragen.



Nationalparksignet

Das Signet der Nationalpark-Region kommt doch aus Sachsen

Forderung bleibt: Eingangssteine müssen an die Grenzen der Nationalpark-Region

Im Heft 3 hatten wir über die Diskussion zum neuen Signet für die Sächsische Schweiz berichtet. Eine baden-württembergische Firma hatte den Auftrag für die Erarbeitung eines neuen Signets vom Umweltministerium erhalten. Bei der Vorstellung ihrer Vorschläge im Oktober 1992 wurden diese jedoch von den Landräten, Gemeinden und Verbänden mehrheitlich abgelehnt.

Wir freuen uns, daß sich das Umweltministerium von den Vorstellungen der Teilnehmer dieser Diskussionsrunde hat leiten lassen und nun mit dem Lilienstein und der Elbe charakteristische Symbole der Sächsischen Schweiz im Signet zu finden sind.

Wir denken, daß dieses Ergebnis ein Stück demokratischer Entscheidungsfindung war, wie wir sie uns auch in Zukunft wünschen.

Nationalpark unter neuem Signet

von Frank Richter, Mitarbeiter für Öffentlichkeitsarbeit in der Nationalparkverwaltung

Mit der Gründung des Nationalparks Sächsische Schweiz steht die Aufgabe einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit, deren Ziel es ist, Grundsätze der Nationalparkstrategie sowie deren konkrete Umsetzung der Bevölkerung zu vermitteln. Zumal es in den neuen Bundesländern bislang noch keine Nationalparks gab, besteht hier ein großer Nachholbedarf an grundsätzlichem Wissen über Sinn und Zweck eines Nationalparks überhaupt. Desweiteren gilt es nun, die vielfältigen Aufgaben der Nationalparkverwaltung, mit der jeder Anwohner und Besucher, Wanderer oder Bergsteiger in irgendeiner Form konfrontiert wird, zu erläutern und nachvollziehbar zu machen.

Betreffs der "Eingangssteine" an Einfahrtsstraßen ist noch keine endgültige Entscheidung gefallen. Mit der Einweihung des ersten Steines an der Basteistraße voraussichtlich im Mai 1992 wird aber deutlich, daß dieser erste Eingangstein an die Grenze des Nationalparks kommt.

Die Teilnehmer der o.g. Diskussion im Oktober 1991 hatten sich aber eindeutig für die Aufstellung am Eingang der Nationalpark-REGION ausgesprochen. Wir bleiben bei dieser Forderung.

Schon oberhalb von Pirna-Sonnenstein und nicht erst im Kirnitzschtal hinter Bad Schandau muß dem Besucher klar werden: hier beginnt die geschützte Landschaft Sächsische Schweiz.



NATIONALPARK
SÄCHSISCHE SCHWEIZ

Dabei spielt das Erscheinungsbild des Nationalparkes eine wichtige Rolle. Viele Jahre galt als Symbol für das Landschaftsschutzgebiet Sächsische Schweiz ein Baum (Fichte), der ein Tier (Reh) umschloß. Das Ganze wurde von einem an einer Seite offenen Kreis zusammengehalten. Wenngleich dieses Signet nicht die typische Naturlandschaft der Erosionslandschaft Elbsandsteingebirge symbolisierte, so fanden sich doch unter diesem Zeichen alle die zusammen, denen der Naturschutz in der Sächsischen Schweiz ein wichtiges Anliegen war.

Mit der Gründung des Nationalparkes, der eine höhere Schutzkategorie als ein Landschaftsschutzgebiet bedeutet, erschien es notwendig, auch symbolisch neue Zeichen zu setzen. Deshalb wurde ein neues Signet für den Nationalpark Sächsische Schweiz erarbeitet, das natürlich gleichermaßen auch für das übrige Elbsandsteingebiet (Nationalparkregion) gilt.

Inhaltlich sollte das Signet die Erosionslandschaft und ein Stück typischer Naturlandschaft darstellen. Mindestens fünfzehn unterschiedliche Entwürfe, die allesamt verworfen wurden, verdeutlichen die Schwierigkeit, die Landschaft in

ein knappes Symbol zu fassen. Große Diskussionen löste z. B. der Vorschlag einer baden-württembergischen Agentur aus, der in seiner Abstraktheit rundweg abgelehnt wurde. Unter Einbeziehung der Landräte und Bürgermeister sowie der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz und des Sächsischen Bergsteigerbundes fand eine breite Meinungsbildung statt, als deren Ergebnis das jetzt vorliegende Signet entstand. Es hat zwei wesentliche Komponenten der Landschaft zum Inhalt, einen Tafelberg und den Flußlauf als formgestaltende Kraft. Es geht auf einen Entwurf eines Mitarbeiters der Nationalparkverwaltung (Andreas Knaak) zurück, den der Dresdner Grafiker Herr Stübler als Ausgangspunkt seiner Arbeit verwendet hat.

Dieses klare und einprägsame Signet in den Farben weiß-grün ist auf den Schildern zu sehen, mit denen momentan die Grenzen des Nationalparkes (und des Landschaftsschutzgebietes) ausgeschildert werden. Diese Schilder haben die traditionelle fünfeckige Form des bekannten früheren Naturschutzschildes, allerdings in einer neuen Farbgebung, grün-weiß, was einerseits den Farben des Freistaates Sachsen entspricht und zum anderen in der Natur nicht störend wirkt.

Interview



Im Gespräch mit Dietrich Graf

Die Erfahrungen und Gedanken führender Naturschützer der Sächsischen Schweiz einem breiten Publikum zugänglich zu machen, dies wollen wir als ein Anliegen dieses Heftes verstehen.

Wir freuen uns, daß wir mit Dietrich Graf als demjenigen Naturschützer sprechen konnten, ohne dessen über dreißigjähriges Engagement für die Sächsische Schweiz die heutige Errichtung des Nationalparks kaum möglich geworden wäre.

Dietrich Graf ist in der Sächsischen Schweiz aufgewachsen, arbeitet seit 1954 in der heimischen Forstwirtschaft und ist seit 1962 in verantwortlicher Funktion als Leiter des Forstamtes Lohmen (bis 1991 Oberförsterei Hohnstein). Er wohnt am Basteiwald abseits von Rathewalde.

Dietrich Graf fühlt sich, wie er selbst sagt, nur als dienendes Glied in einer langen Kette von namhaften Naturschützern in der Sächsischen Schweiz.

Wir freuen uns, daß Dietrich Graf die Zeit für das nachfolgende Gespräch fand.

1. Herr Graf, seit nunmehr 31 Jahren sind Sie Kreisnaturschutzbeauftragter für den Landkreis Sebnitz. Was führte Sie zum Naturschutz?

Im Elternhaus zu Goethescher Naturschau erzogen, begriff ich Natur bald als Aufgabe im Sinne von Erbpflege. Schon in meiner Lohmener Dorfjugendzeit war mir Naturbewahrung etwas Unverzichtbares, eine Gewähr für Lebensqualität. So kam ich dann auch zu meinem Waldberuf und zu meiner freiwilligen Tätigkeit im Naturschutz.

2. Was waren für Sie die wichtigsten Zielsetzungen Ihrer langjährigen Naturschutzarbeit und Ihre wichtigsten Vorhaben?

Im Laufe meiner ehrenamtlichen Naturschutzarbeit konzentrierte ich mich neben Vorschlägen zur eigentlichen Naturschutzstellung von gefährdeter Natur vor allem auf folgende Schwerpunkte:

- Öffentlichkeitsarbeit, weil Naturschutz stets eine Haltungsfrage und damit zugleich auch eine Bildungsaufgabe ist,
- Sammlung der verschiedensten gesellschaftlichen Kräfte auf ein gemeinsames Ziel: Mitwirkung bei der Naturbewahrung,
- konzeptionelles Herangehen im Sinne der Naturschutzkunde unseres Naturschutzbeauftragten Heinz Kubasch,
- Förderung einer regionalen Naturdokumentation, ohne die naturwissenschaftliche Forschung zur Hauptbetätigung werden zu lassen.

Naturschutzarbeit war für mich immer eine Art Bürgerbewegung. Sie entstand zwar auf gesetzlicher Grundlage im Rahmen des ehrenamtlichen staatlichen Naturschutzes, bildete aber vom Wesen her im Kreis Sebnitz stets eine freiwillig und uneigennützig handelnde Gilde von



Dietrich Graf bei einer Exkursion im Liliensteingebiet im April 1992

Foto: Kowitzke

Gleichgesinnten, ohne dabei ein Verein zu sein.

Unsere unmittelbare Arbeit wird demnächst allerdings einen Abschluß finden. Der Landkreis Sebnitz, vor 40 Jahren aus dem Nordteil des Kreises Pirna entstanden, will bei der bevorstehenden Kreisreform wieder mit Pirna zusammengehen. Wir streben schon jetzt im Naturschutz eine Verwaltungsgemeinschaft mit dem Landkreis Pirna an, um das Auslaufen unserer Arbeit besser vorbereiten zu können.

3. Welche für die Landschaft negativen Vorhaben konnten Sie in der Vergangenheit verhindern?

Naturschutz ist vom Inhalt her meist Opposition und zwar Opposition gegen maßlose Landnutzung. Das war schon vor 150 Jahren bei der ersten Naturschutzmaßnahme im Meißner Hochland so, als 1840 der Basaltsteinbruch am Stolpener Burgberg zum Schutze dieses bedeutenden geologischen Denkmals stillgelegt wurde, und setzt sich bis zur Jetztzeit fort. Die Bebauung der freien Landschaft ist da nur einer von vielen Konfliktsektoren.

Manches Bauungetüm konnte in der Vergangenheit für den Kreis Sebnitz abgewendet werden:

- Auf der Bastei kam der geplante Bau eines 96 m hohen Hochhauses bzw. eines bienenwabenartig in die elbseitigen Felswände eingehangenen Gebäudes zu Fall.
 - Auf dem Brand wurde kein Parkplatz gebaut.
 - Der horizontbildende Gickelsberg bei Lohsdorf erhielt keinen Fernsehumschalter-Turm.
 - Die bauliche Erneuerung der Nebengebäude auf dem Wachberg erfolgte, abgesehen vom ersten Garagenbau, an der Aussichtsfrente recht behutsam und geländeangepaßt.
- Der dortige Fernsehumschalter-Gittermast, anfangs im Vordergrund der einmaligen Aussicht vorgesehen, konnte an den früheren Standort eines hölzernen

Aussichtsturmes versetzt werden; allerdings gelang eine Aufstockung zwecks Einbau einer Aussichtsplattform bei der Gittermast-Bauweise nicht.

- der Ungerturm konnte dagegen bei der Umsetzer-Montage nach hartem Kampf aufgestockt und damit die Rundschau für die Besucher erhalten, ja sogar wesentlich verbessert werden.
- An Sachsens noch naturnahem Fluß, der Kirnitzsch, entstand bei der Lichtenhainer Mühle keine industrielle Forellen-Mastanlage.

Gegen eine unbegrenzte Landnutzung richteten sich auch die Landschaftspflegepläne für unsere Pillnitzer Elbhänge, das Schönfelder Hochland und das Lausitzer Bergland.

Außerdem wurde ausgiebig um die Rangordnung von Naturschutz und Erholungswesen gerungen. Neben einer allgemeinen Besucherlenkung und Verhaltensordnung waren für die Sächsische Schweiz der Sandreißnerverbau in den Klettergebieten, die Aktion "Sauberes Gebirge", die Nichtanerkennung von "Quacken" als Klettergipfel und vor allem das Verbot der Massivklettern sowie die Ausweisung ständiger Reservate bzw. befristeter Artenschutz zonen deutliche Zeichen stärkerer Naturschutzeinflüsse auf die bergsportliche Nutzung.

Den Startschuß dazu gaben wir bei einer Zusammenkunft mit maßgeblichen Felskletterern am 11.4.1970 in der Felsenmühle, wo wir bis nach Mitternacht ganz offen über ein besseres Engagement der Bergsteiger für den Naturschutz sprachen. Ähnlich unvergessen bleibt mir auch der 30.10.1982 in Erinnerung, als zum 2. Landschaftstag Sächsische Schweiz in Sebnitz meine aufrüttelnden Worte nicht bloß beim entsetzten Konferenzpräsidium eine vorgefaßte Meinung durcheinander brachten. Wir haben eigentlich nie geschwiegen, wir blieben auch immer tätig - selbst all die vielen Mißerfolge konnten uns nicht entmutigen.

4. Sie sprechen von Mißerfolgen. Welche markanten Fehlentscheidungen konnten Sie in der Zeit vor 1989 nicht verhindern?

Halten Sie einen Rückbau oder Abriß bestimmter Objekte zukünftig für denkbar?

Aus der DDR-Zeit stammen leider manche Baulichkeiten an völlig abzulehnenden Isolierstandorten, in der Sächsischen Schweiz zählen dazu die Kälberaufzuchtanlage bei Lichtenhain, das Ferienhaus Zeughaus, die Flugsicherungsanlage auf der Emmabank bei Hinterhermsdorf oder die Wochenendsiedlung auf der Lade bei Goßdorf. Auch der Erweiterungsbau des Bandstahlveredlungswerkes Porsdorf in das Polenztal hinein kam einem Isolierstandort gleich.

Genauso landschaftszerstörend waren aber auch die zahlreichen Dellenverfüllungen mit Müll und Abraum. Der von Privatpersonen flächendeckend betriebene Blaufichtenanbau am Saupsdorfer Wachberggrücken bildete sogar den Auftakt für eine neue und äußerst landschaftswidrige Landnutzungsform im Landschaftsschutzgebiet Sächsische Schweiz.

Sicher ließe sich künftig einiges von derartigen Fehlentwicklungen mit hohem Aufwand korrigieren; der inzwischen begonnene Abbau der oberirdischen Heizungsleitung unterhalb der Kohlmühle im Sebnitztal ist dafür ein erstes hoffnungsvolles Zeichen.

Noch mehr sollte aber darauf geachtet werden, daß sich solche Fehler der Vergangenheit nicht mehr wiederholen. Die landschaftliche Entwertung des Ungerberges bei Neustadt durch den eilfertigen Bau eines 75 m hohen TELEKOM-Standardturmes im Spätherbst 1991 ist dafür leider schon wieder ein mahnendes Beispiel.

5. 1990 wurde der Beschluß zum Nationalpark gefaßt. Ein Viertel der Sächsischen Schweiz hat damit einen hohen Schutzstatus. Ist damit eines ihrer Ziele erreicht, sind Sie zufrieden mit diesem Ergebnis?

Manche bezeichnen die Nationalpark-Festsetzung als die Krönung unserer bisherigen Arbeit. Diesem Höhenflug kann ich nicht ganz folgen. Mich beunruhigen vielmehr immer wieder zwei offene Fragen:

- Kommt es außerhalb des Nationalparks zu einer Abwertung der Sächsischen Schweiz?
- Wird der Nationalpark ein Aushängeschild auf Kosten anderer Naturschutzobjekte Sachsens?

Ich wünsche mir, daß solche Befürchtungen nicht eines Tages bittere Wahrheit werden.

6. Sie vertreten ja seit Jahren die Auffassung, daß die Sächsische Schweiz als Gesamtlandschaft, d.h. als Natur- und Kulturlandschaft, zu betrachten ist und als solche geschützt werden muß. Welche Schritte halten Sie für notwendig, um eine Aufspaltung der Gesamtlandschaft in streng und in ungenügend geschützte Teile zu verhindern?

In Mitteleuropa gibt es keine unberührten Naturräume mehr. So ist auch aus dem einzigartigen Naturraum Elbsandsteingebiet durch jahrhundertlange Landnutzung längst die heutige Landschaft der Sächsischen Schweiz gestaltet worden.

Aufgrund einer recht naturnahen Landnutzung entstand allerdings eine ausgesprochen naturbetonte Landschaft, die

durch den Wechsel von Wald und Offenland sogar eine höhere biotische Mannigfaltigkeit als der ursprünglich geschlossen bewaldete Naturraum aufweist.

Landschaft ist immer Naturprodukt und Menschenwerk in einem. Will man Landschaft bewahren, erscheint die Kategorie Landschaftsschutzgebiet dazu am geeignetsten. Soll jedoch die Rückentwicklung zum Wildnisgebiet eingeleitet werden, kommt je nach Flächengröße Nationalpark, Naturschutzgebiet oder Flächennaturdenkmal in Frage.

In Großräumen sind mitunter sogar beide Flächenschutzverfahren ratsam, zumal sie auch zu einer allgemein wünschenswerten Zonierung der Naturschutzbestrebungen führen. Die kleinflächiger ausgeschiedenen Wildnisgebiete liegen dann eingebettet im wesentlich großflächiger festgesetzten Landschaftsschutzgebiet und sind somit von einer mitgeschützten Vorzone umgeben. Aus einem solchen Herangehen leitet sich auch der Vorrang des Gesamtgebietes ab: Nur wenn das Landschaftsschutzgebiet richtig funktioniert, bleibt auf den Vorbehaltsflächen im Inneren auch die Rückentwicklung zum Wildnisgebiet ungestört.

Im Falle der Sächsischen Schweiz liegen zwei rechtselbische Nationalparkteile inmitten des Landschaftsschutzgebietes, das insgesamt daher als Nationalparkregion bezeichnet wird und de facto außerdem dem Grundanliegen eines Biosphärenreservates durchaus sehr nahe kommt.

Wieviele Wildnisgebiete sich ein Land leisten kann, hängt nicht bloß von der jeweils erhaltengebliebenen Naturnähe ab, sondern richtet sich verständlicherweise auch nach der Wirtschaftskraft des Landes. In der Nationalparkregion Sächsische Schweiz wäre eigentlich noch ein dritter Nationalparkteil im linkselbischen Gebiet der Steine denkbar gewesen.

Nationalpark bedeutet in Mitteleuropa gemäß internationalen Normen vorrangig Rückentwicklung zum Urwald, der Schutz geomorphologischer Formen ist dabei zweitrangig. Dieses für die Sächsische Schweiz aber so überaus wichtige Schutzanliegen muß nach wie vor ganzheitlich durch den Fortbestand als Landschaftsschutzgebiet abgesichert werden. Gegenwärtig wird daher auch geprüft, ob die bislang vom Naturschutz sträflich vernachlässigte Nordwest-Flanke des Elbsandsteingebietes, das ja dort bekanntlich bis zum Lieblingstal bei Dittersbach reicht, noch dazu genommen werden kann.

Die Landschaft der Sächsischen Schweiz darf durch die Nationalpark-Ausweisung also nicht in ein Viertel streng und drei Viertel weniger streng geschützt unterteilt werden.

Lediglich die Abläufe natürlicher Vorgänge sind in dem Nationalpark-Viertel strenger abgesichert, woraus sich auch eine völlig neuartige Waldbehandlung ableitet.

7. Sie sind Naturschützer und gleichzeitig als Leiter des Forstamtes Lohmen auch Förster. In wie weit können Sie Naturschutzaufgaben und Forstaufgaben verbinden? Wie sehen Sie die Verbindung von Forst und Naturschutz früher und heute? Gibt es die Gefahr des Auseinanderdriftens?

Es ist mein persönliches Schicksal, daß ich als Naturschützer mehr bekannt geworden bin, als durch meinen eigentlich ebenso öffentlichen Waldberuf.

Ich hatte das große Glück, von Anfang an in den Wäldern meiner Kindheit tätig zu sein. Der Wald stellt immer noch

die ursprünglichste aller Naturressourcen unseres Landes dar. Sicherlich sind wir Förster mehr Landnutzer als Naturschützer. Das Verhältnis von Natur und Mensch stellt sich für uns jedoch als ein ganz entscheidendes und berufsbestimmendes Beziehungsgefüge dar. Naturbetonter Waldbau verlangt vom örtlichen Wirtschaftler stets hohe Natursicherheit. Mit Waldbau gestalten wir ja auch wichtige Lebensräume.

Insofern war der Naturschutz bisher bei vielen Förstern in guten Händen. Freilich, extremen ökologischen Erwartungen konnten wir nicht nachkommen, es ging immer um Ökologie und Ökonomie im Ganzen.

Der Naturschutz hat sich in letzter Zeit auffällig verselbständigt, er ist inzwischen für viele Leute sogar zum Beruf geworden - hoffentlich aber nicht im Hintergrund von erhoffter Beamtung auf Kosten der inneren Berufung.

Waldbauer gestalten, Naturschützer bewahren - eine gemeinsame Waldgesinnung vermag sicherlich auch künftig ein Auseinandergehen zu verhindern.

Für den gesicherten Fortbestand unserer bäuerlichen Landschaft wird außerdem der künftige Umfang des Landschaftspflege-Beitrages entscheidend sein. Das ist auch besonders wichtig für das Fremdenverkehrsgebiet Sächsische Schweiz. Wenn allein der jetzige Offenlandanteil infolge Flächenstillegung durch Verbuschung oder Aufforstung verloren ginge, wären die beliebten Rundsichten und Tiefblicke vom stockwerkartig gegliederten Elbsandsteingebiet erheblich beeinträchtigt. Der Bauer bedarf also hier im öffentlichen Interesse einer gezielten Förderung durch Staat und Gesellschaft.

Der Naturschutz ist künftig noch viel mehr als bisher auf zuverlässige Verbündete aus dem landnutzenden Bereich, aber auch aus dem gesamten Bevölkerungskreis angewiesen.

Die Gilde der aufrechten Naturschützer wird allerdings immer in der Minderheit bleiben. Es ist unbequem und entbehrungsvoll, ein Anwalt der Natur zu sein. Mit der weiteren Verstädterung der Menschen wird außerdem eine noch größere Naturentfremdung unserer Mitbürger einhergehen - wer kann denn heute schon noch mit innerer Anteilnahme um die gefährdete Natur bangen?

8. Es ist eine starke Eigentumswandlung im Forst festzustellen. Vielerorts existiert wieder Privatwald. Löst dies Probleme oder bringt es neue?

Der Privatwald ist den zahlreichen Eigentümern wieder zur selbständigen Bewirtschaftung übergeben worden.

Viele Privatwaldbesitzer trifft das völlig unvorbereitet, nur wenige verfügen noch über waldbauliche oder gar naturschützerische Erfahrung. Beide Seiten - Forstwirtschaft und Naturschutz - haben hier in der Bildungsarbeit großen Nachholebedarf.

Einige Privatwaldflächen liegen auch in den beiden Nationalparkteilen. Hier den Besitzer für die Bewahrung natürlicher Abläufe in seinem Wald zu gewinnen, wird besonders schwer werden, zumal der Begriff "Wildnis" in der deutschen Sprache bei vielen Mitmenschen keine großen Wertvorstellungen weckt. Möglicherweise wird bei solchen Fällen ein Kauf durch den Staat später unumgänglich sein.

9. Ist denn bei der Fülle der Arbeit auch etwas Zeit geblieben, wandern zu gehen oder eine Klettertour zu unternehmen?

Und ob!

Wer den hohen Natürlichkeitsgrad unserer ostsächsischen Landschaft draußen noch einmal erleben will, muß sich mit seinen Wanderungen dorthin beeilen, ehe es zu spät ist.

Da haben eben der Schusterweg am Falkenstein oder Gühnekamin an der Vorderen Kleinen Gans leider immer wieder das Nachsehen...

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Graf. Wir wünschen Ihnen sicher im Namen aller unserer Leser weiterhin alles Gute und Kraft für Ihr Engagement für den Naturschutz, für den Wald und für die Sächsische Schweiz.

(Mit Dietrich Graf sprach Peter Rölke.)



Die Gansfelsen in Rathen



Vorschläge für bessere Bahn- und Busverbindungen

Die Forderung nach vermehrter Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ist hochaktuell. Sie ist sinnvoll, um die Blechlawine auf unseren Straßen wenigstens etwas einzudämmen. Wer Bahn und Bus benutzt, kann den ständig wachsenden Staus ausweichen.

In Vergangenheit und Gegenwart war und ist dies auch bei gutem Willen nur manchmal möglich. Die Eisenbahn fährt in Richtung Sächsische Schweiz oft und regelmäßig, Busse fahren dagegen nur selten. Ins Bielatal kann man z. B. nur ganz zeitig oder fast am Mittag fahren.

Ein Anliegen des SBB ist es, Vorschläge zur Verbesserung dieser Misere zu unterbreiten. Dabei konnte im Moment für die Buslinien nur schwer ein Ansprechpartner gefunden werden, da die Organisationsform der Busbetriebe ständigen Veränderungen unterlag. Nur auf dem Umweg über die Deutsche Reichsbahn war es bisher möglich, Vorschläge in die Fahrplankonferenzen einzubringen. Dabei haben wir uns von folgenden Grundgedanken leiten lassen:

- Wenigstens im Sommerhalbjahr müssen Anschlüsse sowohl für Kletterer, die in der Regel zeitiger starten, als auch für Familien, die später losfahren, existieren. Im Winterhalbjahr muß wahrscheinlich wegen der geringeren Auslastung ein Kompromiß gefunden werden.
- Die Fahrzeiten müssen leicht merkbar sein, d. h. sonnabends und sonntags gleiche Abfahrtszeiten.

- Die leichte Merkbarkeit kann dadurch unterstützt werden, daß die Busse im Anschluß an den gleichen Zug verkehren (Sommer 7.36 Uhr und 9.34 Uhr ab Dresden, Winter 8.34 Uhr ab Dresden).
- Zur Rückfahrt abends ähnlicher Ablauf, zusätzlich muß berücksichtigt werden, daß auch Bergfreunde von außerhalb Dresdens noch weiterfahren können.
- Beginn der Buslinien direkt an den Bahnhöfen, Wartepflicht der Busse bzw. genügende Übergangszeiten. Bei etwas gutem Willen aller Beteiligten sollten die Zeiten zu Ende gehen, wo man bei drei Minuten Zugverspätung vom Königsteiner Viadukt aus den Bus ins Bielatal unten abfahren sieht.

Ob unsere Vorschläge Berücksichtigung finden können, wird die Zeit zeigen. Bergsteiger und Wanderer sind nicht die einzigen Verkehrskunden und die Zwänge der Marktwirtschaft tun ihr Werk.

Weitere Anregungen zur Problematik sind jederzeit willkommen.

Bitte schicken Sie diese an unseren Verantwortlichen
Cornelius Zippe, Förstereistraße 1, O-8060 Dresden.

Kombination Zug-Fahrrad

Seit kurzem ist es möglich : An verschiedenen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn kann man Fahrräder ausleihen, sogar "Diamant"-Fahrräder aus sächsischer Produktion.

Unter den Verleihstationen sind auch die für Touren in die Sächsische Schweiz interessanten Bahnhöfe in Bad Schandau und in Pirna dabei.

Von der Deutschen Reichsbahn erhielten wir auf Anfrage nähere Informationen für unser Heft.

An den genannten Bahnhöfen kann jedermann ein Fahrrad erhalten. Wer eine gültige Zugfahrkarte hat, erhält eine Ermäßigung. Für den Zugfahrer kostet das Ausleihen je Kalendertag 6.-DM für Fahrräder ohne Gangschaltung und 8.-DM für Fahrräder mit 3-Gangschaltung.

Für nichtzugfahrende Touristen wird das Ausleihen etwas teurer. Sie bezahlen 10.-DM bzw. 12.-DM pro Tag. Das Fahrrad kann nicht nur auf dem Ausleihbahnhof zurückgegeben werden, sondern auch auf anderen Bahnhöfen. Das ist insbesondere interessant, wenn man z.B. eine Tour entlang der Elbe macht und nicht zum Ausgangspunkt zurück will. Leider erscheint die Auswahl der Rückgabebahnhöfe derzeit ungünstig gewählt, sicher ist es auch eine Frage der Kapazitäten auf den Bahnhöfen. Wer in Bad Schandau ein Fahrrad

ausleiht, kann es auch in Königstein zurückgeben, allerdings nur dort. Warum nicht auch in Pirna, Rathen oder Wehlen ?

Wer in Pirna ein Fahrrad ausleiht, hat es schon besser. Er kann sein Fahrrad auch an den Bahnhöfen in Wehlen, Rathen, Königstein und Bad Schandau abgeben. Jedoch erscheint es sicher besonders für Touristen unattraktiv, erst bis Pirna mit dem Zug zu fahren und dort dann das Fahrrad auszuleihen.

Das Zurückgeben der Fahrräder auf anderen Bahnhöfen wird allerdings mit einer Extragebühr beaufschlagt, immerhin nochmal 3.-DM für Inhaber einer Bahnfahrkarte und 6.-DM für Nichtbahnfahrer.

Wenn eine bahnfahrende Familie mit zwei Kindern vier Fahrräder mit 3-Gangschaltung ausleiht und diese an einem anderen Bahnhof zurückgibt, kostet dies immerhin 44.-DM. Da ist die Zugfahrkarte noch nicht dabei.

Und für eine nichtbahnfahrende Familie kostet obiges Beispiel bereits 72.-DM.

Alles in allem kann man sagen, die Idee der Reichsbahn ist gut und begrüßenswert. Zu verbessern sind in jedem Falle die Rückgabemöglichkeiten.

Hoffen wir, daß der Preis nicht abschreckt und das Angebot genutzt wird.



Autobahn - Höchste Gefahr für die Sächsische Schweiz

Ignorieren die regierenden Politiker alles und jeden; Verkehrswissenschaftler, Ärzte, Biologen, Umweltverbände, Bürger?

Eigentlich war alles ganz anders geplant - zumindestens von den Autobahn-Planern und vom Straßenbau-Chef Herrn Rohde aus dem sächsischen Wirtschaftsministerium. Zu schnell und trotz aller Vorsicht war Licht an ihre Autobahn-Pläne gekommen.

Die Vorzugsvariante, die in DDR-Zeit schon fertig ausgemessene und exakt geplante Trasse Südliches Dresden-Sächsische Schweiz, war auf heftigen Widerstand von Bürgern, Initiativen und Verbänden gestoßen.

Da nur eine Bündelung aller Kräfte gegen die Autobahn Erfolg versprach, wurde im Januar 1992 das Netzwerk "Bürgerinitiativen Autobahn" gegründet, in dem auch wir als Sächsischer Bergsteigerbund und z. B. die Schutzgemeinschaft "Sächsische Schweiz" mitarbeiten.

Die Koordination des Netzwerkes hat Maria Jacobi vom Ökologischen Arbeitskreis der Dresdner Kirchenbezirke übernommen, ihr Beitrag im vorliegenden Heft beleuchtet und hinterfragt politische Entscheidungen zum Problem Autobahn eindrucksvoll.

Bis zum 30. 03. 1992 sollte ursprünglich die Entscheidung über eine Vorzugstrasse der Autobahn Sachsen-Prag fallen. Die Entscheidung zur Vorzugstrasse wurde auf Grund der Proteste auf den Sommer 1992 vertagt.

Die Wünsche und die Pläne der Autobahn-Lobby, das Projekt im Zuge der deutschen Vereinigung im "Blitzverfahren" durchzubekommen, sind somit erst einmal ins Stocken gekommen.

Hoffnung für das südliche Dresden, die Sächsische und Böhmisches Schweiz? Noch nicht!

Denn die Autobahnbefürworter sind alles andere als untergetaucht. Schon gibt es erste Gedanken, die Trasse auf dem zweiten südlichen Höhenrücken von Dresden, also etwas außerhalb der Stadtgrenzen, in Richtung Barockgarten Großsedlitz/Pirna zu führen und dann wie gehabt mit Grenzübergang Grenzplatte in die CSFR. Somit hätte man keinen Quadratmeter Boden Dresdens berührt und könnte dem "Partner" Stadt Dresden, dessen Entwicklungsdezernent Roßberg engagiert gegen eine stadtnahe Variante eintritt, erst einmal umgehen, denkt man in Bonn und im sächsischen Wirtschaftsministerium.

Für die Sächsische Schweiz also keinerlei Entwarnung! Jetzt sind wir gefordert!

Alles in unseren Kräften stehende muß getan werden, um die Schreckensvision Autobahn mit Grenzübergangsstelle an der Grenzplatte - mit Abfertigungsspuren für Lkw und Pkw, mit Zoll- und Sozialgebäuden, mit Tankstelle, Motel, Raststätte und großen Parkplätzen, mit Stauräumen für die Fernlaster - zu verhindern.

Wir dürfen nicht zulassen, daß fernab von Natur und Realität über die Zerstörung unserer Landschaft Sächsische Schweiz entschieden wird.

Wie ernst es ist, beweist der Einstufungsvorschlag für die Trasse aus dem Hause Krause in Bonn:

"Trotz erkennbarer erheblicher Umweltprobleme wird nach Abwägung aller Belange dem verkehrspolitischen Ziel der Maßnahme Vorrang eingeräumt."

Planungen hinter verschlossenen Türen ?

Das Netzwerk der Bürgerinitiativen Autobahn hat in einem Schreiben an den Wirtschaftsminister Sachsens, Herrn Dr. Schommer, am 30.3.92 gefordert, die Anmeldung für die Autobahn Dresden-Prag beim Bundesministerium für Verkehr zurückzuziehen. Warum diese Forderung?

Folgende offizielle Meinung vertritt das Wirtschaftsministerium lt. Dr. Schommer vom 20.3.1992:

- Zur Zeit wird die Voruntersuchung für mögliche Wahllinien und Varianten durchgeführt.

- Sobald die Voruntersuchung abgeschlossen ist, werden weitere Schritte eingeleitet.

- Die Planung erfolgte auf der Grundlage des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 16.12.91.

- Im Rahmen der Voruntersuchung werden zur Zeit mehrere Wahllinien in 5 Korridoren überprüft. Weitere Wahllinien bzw. Varianten sind denkbar.

- Welche Wahllinie bevorzugt und der weiteren Planung zugrundegelegt wird, bleibt dem Ergebnis der laufenden Voruntersuchungen vorbehalten.

In der Tat sind diese Aussagen beruhigend und korrekt und sie enthalten einen Teil der Wahrheit. Der andere Teil der

Wahrheit, der in Gesprächen, Zeitungsartikeln, Veranstaltungen offenbar wurde, bleibt dabei unberücksichtigt und wird und ist nicht außer Kraft gesetzt. Die öffentliche Diskussion um diesen Teil der Wahrheit scheuen die Vertreter des Wirtschaftsministeriums, wie am 16.3. 92 und 31.3. 92 erlebt. Dabei geht es um politische Entscheidungen, um Geld und um Macht.

Wissen ist Macht und wer die Macht hat, hat das Wissen. Eine uralte Geschichte, eine DDR-Geschichte und nun bundesdeutsche-sächsische Geschichte. Das rechtlich-öffentliche Wissen steht uns zwar mühsam, aber doch zur Verfügung. Das Erlangen des Wissens, welches nötig ist, um politische Entscheidungen und Doppelstrategien sowie das Planen hinter verschlossenen Türen zu entlarven, entspricht aber nach wie vor wahrer Sisypusarbeit und widerspricht meinem Verständnis von Demokratie. Noch erlebe ich keinen demokratischen Entscheidungsprozeß, noch bleibe ich oben genannten öffentlichen Äußerungen gegenüber skeptisch.

Warum aber, so fragen wir, sind wir in der heutigen Situation?

Könnte es sein, daß politische Macht, politische Übermacht (nicht erst im Verhältnis von 98 %) dialogunfähig macht? Könnte es sein, daß hier zuviel Verantwortung übernommen wird für und über andere? Diese "Wir-wissen-es-schon"-Haltung, die ihr Gegenüber findet in der "Man-kann-ja-doch-nichts-tun"-Position?

Voraussetzung des Disputes um die Autobahn waren politische Entscheidungen:

- Das Bundesministerium für Verkehr hat "Erhebungen" durchgeführt und danach die Autobahn Dresden-Prag in den vordringlichen Bedarf eingeordnet.
- Daraufhin - so wurde uns gesagt - hat das Wirtschaftsministerium Sachsens den Antrag auf Aufnahme der Autobahn in den Bundesverkehrswegeplan gestellt.
- Mit dem Antrag der CDU-Fraktion vom 5.6.91 ist die politische Entscheidung in Dresden gefallen:

"Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen,

... im Einvernehmen mit der Bundesregierung die erforderlichen Schritte zur Einleitung des Genehmigungsverfahrens für den Bau der Autobahn Dresden-Prag in der Linienführung Wilsdruff - Südumfahrung Dresden - Südumgehung Heidenau/Pirna - Korridor Richtung Rosenthal einzuleiten, ..."

[Drucksache 1/492]



Politische Entscheidungen zu treffen ist legitim. Problematisch werden diese Entscheidungen, wenn

1. damit eine Partei die grundsätzliche Diskussion über die Notwendigkeit von neuen Autobahnen verhindern will. Und genau diese Intention ist in allen Gesprächen zu spüren. Darüber, so sagt man, gibt es doch keine Diskussion mehr. Wir brauchen eine Autobahn, die Frage ist nur noch an welcher Stelle. Die Tatsache, daß bei vielen Bürgerinnen und Bürgern diese Denkweise vorherrscht, sagt noch nicht aus, daß diese Denkweise richtig ist. Wir werden sehen, sie ist falsch. Gerade deshalb soll sie nicht öffentlich diskutiert werden.

Problematisch werden diese Entscheidungen, wenn

2. der politische Auftrag "Schöpfung bewahren", den sich die Partei selbst gegeben hat, zur bloßen Formel verkommt. Halbherzige Äußerungen, wie ökologisch vertretbare Trasse, lassen den aufmerksamen Zuhörer nicht einmal vermuten, daß dies eben auch bedeutet: KEINE Autobahn. Wäre dies deutlich im Blick und fände dies ernsthaft Berücksichtigung, müßten andere Konzepte längst in Auftrag gegeben sein.

Problematisch werden diese Entscheidungen zum

3., wenn sie sich inhaltlich nicht untersetzen lassen bzw. zu unauflösbaren Widersprüchen führen.

Anhand der vier Hauptgründe, die immer wieder für den Autobahnbau genannt werden, möchte ich die Widersprüche verdeutlichen:

Erstens: Die Autobahn entlastet den Verkehr Sachsens.

Dazu die CDU/CSU Fraktion des Bundestages in einem Schreiben vom 4.12.1991:

"Der Neubau der A 13 "Dresden-Prag", ist nach der Wiedervereinigung Deutschlands ein Projekt europäischer Bedeutung (Transitverkehr Skandinavien - Deutschland - Südeuropa). Mit diesem Projekt kann die B 172 - Elbtalstraße zwischen Dresden und Schmilka (Grenze zur CSFR) vom Durchgangsverkehr allgemein, insbesondere aber vom Transitverkehr in die CSFR entlastet werden."

Nach ersten Untersuchungen des Verkehrs 1991 mit vielen Verkehrszählungen und Prognosefaktoren für das Jahr 2010 zeigen alle Trassen außerhalb Dresdens nur eine schwache Belegung. D.h., die Varianten

Chemnitz-Reitzenhain

Nossen-Freiberg

Wilsdruff-Freital

Dresden-Nordlinie-Pirna

Weißenberg-Zittau

haben eine zu geringe Belegung, um als Autobahnen in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und finanziert zu werden.

Einzig die nicht mehr favorisierte Vorzugsvariante hat im regionalen Bereich eine hohe Belegung, die bis zu 60 000 Fahrzeuge pro Tag beträgt und zur Grenze hin deutlich abnimmt.

Eine Autobahn Sachsen-Prag ist demnach nicht erforderlich. Nötig ist stattdessen eine Autobahn für Dresden!?

Zweitens: Die Autobahn soll die Stadt Dresden entlasten. Dazu ein Zitat aus der SZ anlässlich des CDU-Kreisparteitages mit dem Vorsitzenden des Kreisverbandes:

"Zum Beispiel gab der Parteitag ein klares Votum für eine stadtnahe Autobahn ab. Sie wird entscheidend den Verkehr der Innenstadt entlasten, den gesamten Wirtschaftsverkehr abfangen. Aber frühestens in fünf Jahren können die Autos darauf rollen. Deshalb müssen wir jetzt den Verkehr in der Stadt wenigstens bündeln."

Dazu einige Anmerkungen:

- der Durchgangsverkehr beträgt 7%
- Fertigstellung in 10/11 Jahren
- Höhe des einfließenden Verkehrs unbekannt
- Hohe Belastung der Autobahnzufahrten
- geplanter Ausbau der F 172 vierspurig

Drittens: Die Autobahn bringt den wirtschaftlichen Aufschwung.

Abgesehen davon, daß ein wirtschaftlicher Aufschwung im Jahre 2002 um zehn Jahre zu spät kommt, ist der Beweis erst zu erbringen. Eine aktuelle Studie der TU Dresden von 1992 kommt zu anderen Ergebnissen.

Viertens: Die Autobahn bringt die Anbindung an das europäische Verkehrsnetz. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen reicht innerhalb Sachsens nicht aus, um eine Autobahn zu rechtfertigen.

Wenn es aber darum geht, die Wirtschaftszentren im Osten mit denen im Westen zu verbinden - und das scheint die Primärfunktion zu sein - wird der europäische Verkehr nach und durch Sachsen hingezogen. Dann allerdings käme für Dresden eine abenteuerliche Belastung von 60 000 bis 90 000 Fahrzeugen pro Tag zusammen. Dann würde der Autobahnbau unter der Prämisse stehen, den Verkehr nach Sachsen ziehen zu wollen. Dann allerdings ist auch mit einer überproportionalen Entwicklung des LKW-Verkehrs zu rechnen.

Welche der vier Gründe werden in Zukunft favorisiert?

- eine Verbindung von Westen nach Osten
- Aufschwung in Sachsen
- Entlastung des Verkehrs in Sachsen
- Entlastung der Stadt Dresden

Da die Entscheidung für einen der vier Punkte zugleich gegen einen anderen spricht, alle vier Punkte aber als Begründung herangezogen werden, stehen wir buchstäblich vor der Quadratur des Kreises und die Politiker VOR einer Entscheidung.

Aus diesem Grund fordern die im Netzwerk Bürgerinitiative Autobahn zusammengefaßten Gruppen und Bürgerinitiativen die Zurücknahme der Anmeldung für den gesamtdeutschen Verkehrswegeplan.

Der Antrag ist, wie sich jetzt zeigt, ohne ausreichende Begründung gestellt und bedarf dringend der Korrektur.

Maria Jacobi
Netzwerk Bürgerinitiativen Autobahnbau

Straßenverkehr - Emotionen und Politik

Im folgenden Beitrag schildert Dr. Hans Hilpmann, Mitstreiter unserer Initiative und Mitglied in der Arbeitsgruppe Natur und Umweltschutz des Sächsischen Bergsteigerbundes, seine Gedanken zum Thema Autobahn und Verkehr.

Angesichts der immer heftiger werdenden Diskussionen um die geplante Autobahn Dresden-Prag sowie der täglich erlebbaren chaotischen Verkehrssituation möchte ich ein paar Gedanken zur emotionalen Seite dieser Problematik sowie zu einigen wirtschafts- und verkehrspolitischen Aspekten äußern.

Mit dem Fall der Mauer ergab sich für die meisten von uns erstmalig die Gelegenheit, die bundesdeutschen Verkehrslösungen zu beschnuppern. Bei der Betrachtung der großzügigen Verkehrsprojekte und des guten und dichten Autobahn- und Straßennetzes könnte man schon ins Schwärmen kommen. War nicht dies auch ein Ausdruck der für uns noch neuen Freiheit? Nur zu verständlich schien der Spruch: "Freie Fahrt für freie Bürger".

Doch nach der Anfangseuphorie folgte die Ernüchterung. Das vorher kaum bekannte Bild der ständigen Staus auf den Autobahnen und in den Städten zog auch in unseren Alltag ein.

Einerseits der verständliche Wunsch nach Mobilität und die neuen Möglichkeiten der Motorisierung, andererseits der extrem wachsende Güterverkehr und die vielen Pendler sorgten schnell dafür, daß die ostdeutschen Straßen den neuen Anforderungen absolut nicht mehr gewachsen waren.

Soweit die allen bekannte Situation, mit der sich die meisten abgefunden haben. Doch soll man dies als vorgegebenes Schicksal sehen, auf neue Verkehrswege drängen, oder sollte man sich Gedanken um Alternativen machen?

Für mich persönlich kam der Anstoß zum Nachdenken, als ich im letzten Jahr über viele Monate hinweg in den alten Bundesländern tätig war und dort das "eingespielte" und historisch gewachsene Verkehrssystem hautnah erleben konnte.

Man sollte annehmen, der Großraum Frankfurt/Main, wo ich täglich zur Arbeit fuhr, sei vorbildlich erschlossen. Ein dichtes, meist sechsspuriges Autobahnnetz, an Knotenpunkten wie am Flughafen sowie Autobahnen parallel - was will man mehr. Und dann der große Schock - zur täglichen Hauptverkehrszeit waren die Autobahnen total verstopft. Trotz des Baus neuer Trassen glaubt auch kaum jemand an eine Entspannung der Situation. Die meisten Kollegen hatten sich an den Zustand gewöhnt und kalkulierten entsprechende Fahrzeiten. Damals wurde mir der tiefere Sinn des Ausspruchs: "Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten" bewußt.

Wo ist die Ursache dafür zu suchen? Ich denke, sie liegt in der Marktwirtschaft mit den damit verbundenen Wertvorstellungen.

Bei meinen Kollegen waren Arbeitswege bis zu 60 km keine Seltenheit. Einerseits möchte jeder in einer möglichst lukrativen Gegend wohnen, andererseits sind die Industriestandorte häufig sehr dezentralisiert, zumal die meisten Gewerbegebiete auf der grünen Wiese angelegt wurden. Öffentliche Verkehrsmittel werden kaum genutzt, da sie als wenig attraktiv und viel zu teuer eingeschätzt wurden und keinen Zeitgewinn bedeuten. Weiterhin ist die Rolle des Autos als Statussymbol zu sehen, und in vielen Fällen soll der Fahrzeugtyp die Stellung des Fahrers repräsentieren.

Angesichts solcher Eindrücke frage ich mich, ob dies nun das Ziel des menschlichen Daseins und die wirkliche Freiheit ist?

In den neuen Bundesländern besteht in dieser Umbruchphase die große Chance, Verkehrskonzepte gründlich zu durchdenken und zeitgemäße Lösungen zu erarbeiten. Müssen wir denn alles (auch das Schlechte) kritiklos übernehmen? Mit der Autobahn Dresden-Prag und ihrer heute immer noch favorisierten Traumführung aus den 30-er Jahren sind wir auf dem besten Weg dorthin.

Die Lösung soll nicht in einem Zurück in dirigistische Verhältnisse gesucht werden, denn die Marktwirtschaft und gerade die große Wirtschaftskraft der BRD ermöglichen zeitgemäße Konzepte. Doch dazu sind politische Entscheidungen notwendig. Daß dies geht, beweisen die Schweiz und andere Länder.

Die Frage ist, ob vernünftige und wissenschaftlich fundierte Argumente gerade in Bezug auf den extensiven Straßenbau bei den Politikern Gehör finden, da die Autolobby einen extremen Druck auf die Entscheidungsträger ausübt.

Denn daraus resultiert doch die großzügige Subventionierung des Straßenverkehrs. Nach verschiedenen Quellen ist in der BRD jeder gefahrene Straßenkilometer mit 5,5 Pf subventioniert. Würden alle (auch die Folge-) Kosten des Straßenverkehrs auf die Verursacher umgelegt, so würde ein Liter Kraftstoff etwa 6,80 DM kosten. Während jeder Autobahnbau aus staatlichen (Steuer-) Mitteln finanziert wird, bekommt die Bahn keine Zuschüsse für Neubauten. Hat sie unter diesen Bedingungen überhaupt eine Chance, aus den roten Zahlen zu kommen und praktikable Lösungen z.B. für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße zu schaffen?

Den Spediteuren kann man rein marktwirtschaftlich gesehen keinen Vorwurf machen, denn das Geld zählt. Da läßt man lieber die Brummis 20 Stunden an der Grenze zur CSFR vor sich hin tuckern, als durch Verlagerung des Transports auf die Schiene dem Bankrott entgegenzugehen.

In den letzten Jahren hat der billige Güterverkehr auf der Straße zu einer grundlegenden Änderung der Produktions- und Logistikstruktur der meisten BRD-Unternehmen geführt. "Just-in-time" ist das Schlagwort, was besagt, daß die Materialien erst zum Produktionszeitpunkt angeliefert werden. Damit sinken die Lagerhaltungskosten, und für die termingerechte und flexible Materialbereitstellung ist der Zulieferer verantwortlich. Für die Finalproduzenten (z.B. Autoindustrie) ist dieses Verfahren sehr vorteilhaft. Die Eisenbahn ist aber diesen Forderungen nicht gewachsen, und so werden die LKW's immer mehr zu "rollenden Lagerhallen".

Weiterhin ist durch den Gesetzgeber vorgeschrieben, daß betriebseigene Fahrzeuge bei Rückfahrten vom Kunden keine Waren befördern dürfen, die nicht unmittelbar von diesem Kunden stammen. Damit sollen Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Spediteuren ausgeschlossen werden. Das hat zur Folge, daß etwa 1/3 aller Fahrten Leerfahrten sind.

Man könnte noch viele Beispiele aufzeigen, wie eng Wirtschaft, Verkehr und Politik verknüpft sind.

Doch ist diese Betrachtungsweise sehr einseitig und unvollständig. Und vor allem steht die Frage, inwieweit diese

Dinge vernünftig sind. Haben wir das Recht, die Gesetze des Marktes unreguliert wirken zu lassen? Sind wir als vernunftbegabte Wesen nicht verpflichtet, die Dinge komplex zu analysieren und nicht nur arrogant das uns Angenehme zu sehen! Diese Zeiten sollten doch vorbei sein.

Bei der rein wirtschaftlichen Betrachtung wird gern verschwiegen, welche Umweltschäden der Straßenverkehr verursacht, wie sträflich wir mit der Natur und ihren Ressourcen umgehen, und daß wir uns und den folgenden Generationen damit die Lebensgrundlage entziehen. Wie steht das im Zusammenhang mit Moral und Ethik und der Bewahrung der Schöpfung?

Es liegt mir fern, das Autofahren zu verteufeln. Im Gegenteil, es kann sogar Spaß machen. Doch angesichts endloser LKW-Kolonnen und der vielen Pendler möchte ich Paracelsus zitieren: "Die Dosis macht es, ob ein Ding Gift ist oder nicht".

In nächster Zeit wird eine Entscheidung zur Autobahn Dresden-Prag fallen. Bezüglich der Details zur Trassenführung und zu möglichen Folgen möchte ich auf weitere Beiträge und die Hefte 2 und 3 zur Sächsischen-Schweiz-Initiative verweisen.

Wichtig ist, daß sich breite Bevölkerungskreise mit der Problematik beschäftigen, die für alle Bewohner des oberen Elbtals gravierende Auswirkungen haben könnte.

Erfreulich viele Bürgerinitiativen und Umweltgruppen sind sehr aktiv und arbeiten in einem Netzwerk zusammen. Welche Möglichkeiten der Einflußnahme auf staatliche Entscheidungen gibt es?

Vom Gesetzgeber sind solche Schritte, wie Vorstudien, Raumordnungsverfahren, Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschrieben, die aber meist ohne öffentliche Diskussionen laufen. Beim Planfeststellungsverfahren nach §72 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) ist ein Anhörungsverfahren (§73 VwVfG) vorgesehen. Bei diesem kann jeder Betroffene innerhalb von zwei Wochen Einwände erheben. Nur erscheint diese Zeit für ein fachlich fundiertes Reagie-

ren und z.B. die Erstellung von Gutachten sehr kurz. Schlimme Auswirkungen könnte auch die vom Bundesverkehrsminister angestrebte Verkürzung der Planungsverfahren haben.

Zur Zeit sind weder Bundesverkehrsministerium noch Landesregierung zu Aussagen zur Autobahn bereit. Alle Anfragen von Bürgerbewegungen und Medien werden ignoriert. So besteht die Gefahr, daß unter Ausschluß der Öffentlichkeit vollendete Tatsachen geschaffen werden sollen.

Oder könnte es sein, daß von Bonn oder von der EG Druck auf die Sächsische Landesregierung ausgeübt wird, die letzte Lücke im europäischen Autobahnnetz zwischen Skandinavien und dem Balkan zu schließen? Die Trasse Dresden-Prag wäre dafür sicher die billigste Lösung. Und ob bei solch einer Entscheidung von europäischer Tragweite die katastrophalen Folgen für das obere Elbtal eine Rolle spielen, ist ungewiß. Da die Entscheidungsträger einem klärenden Gespräch ausweichen, müssen solche Thesen im Raum stehen bleiben.

Anstelle von kurzsichtigen und unzureichend geprüften Autobahnprojekten müssen alternative Konzepte auf den Tisch. Genügend Zeit dafür ist vorhanden, der Autobahnbau würde auch zehn Jahre dauern. Statt extensivem Straßenbau ist ein Umdenken notwendig. Geht es doch um Entscheidungen, die auf die nachfolgenden Generationen wirken. Wie könnten wir in vielleicht 10 Jahren unseren Kindern in die Augen sehen, wenn wir zugelassen haben, daß die letzte Frischluftschneise für Dresden durch die Autobahntrasse zubetoniert wurde und Abgaswolken in die Stadt ziehen. Und dürfen wir zulassen, daß die Wälder der Nationalparkregion Sächsische Schweiz durch den Transitverkehr Skandinavien - Balkan sterben werden?

Bedenken wir bei den heute anstehenden Entscheidungen, daß wir die Erde nicht von unseren Vorfahren geschenkt bekommen haben, sondern nur von unseren Kindern geliehen!

Dresden, April 1992

Dr. Hans Hilpmann

Waldsterben durch die Autobahn

Einschätzung der landschaftsökologischen Folgen einer Autobahn im Raum Sächsische Schweiz / Osterzgebirge

Der folgende Beitrag zu den landschaftsökologischen Folgen der geplanten Autobahn wurde von Dr. Harald Kubitz im Auftrag der Schutzgemeinschaft "Sächsische Schweiz" verfaßt. Es handelt sich hier um eine rein wissenschaftliche Einschätzung, aber wir glauben, daß sie für unsere Leser interessant, aber in ihrem Ergebnis sicher sehr bedrückend sein wird.

Zu den ökologisch besonders problematischen Strecken des umstrittenen Autobahnprojektes Dresden-Prag gehören die Trassenabschnitte, die die Landschaftsschutzgebiete Osterzgebirge, Sächsische Schweiz und Böhmisches Schweiz betreffen.

Zwei der in Fachkreisen und Öffentlichkeit engagiert, aber oft - aus Mangel an Daten und durch Voreingenommenheit - einseitig diskutierten Varianten sollen bei Rosenthal bzw. Bahratal über die Grenze führen. Sie sind Gegenstand der vorliegenden Einschätzung, die erste Ergebnisse eines "Public Health" - Forschungsprojektes zusammenfaßt.

Die Untersuchungen, die im Juli 1991 begannen und von der Medizinischen Akademie Dresden betreut werden, laufen unter dem Thema "Biologische und statistische Gütekriterien für die humanökologische Bewertung landschaftsökologischer Defizite und Risiken zur Objektivierung der Raumplanung: belange von "Public Health" bei Verkehrslösungen für den Raum Pirna". Sie sollen im Dezember 1992 abgeschlossen sein.

Beide Trassenvarianten verlangen Eingriffe in hochsensitive Ökosysteme von überregionaler Bedeutung, wobei die Ausgangssituation, ökosystemar gesehen, von einem stark veränderlichen, labilen Antagonismus zwischen fortschreitenden Waldschäden und ökologischem Ausgleichspotential geprägt wird.



Ausgangssituation Waldschäden: Die Nadel- und Mischwälder dieses Gebietes sind sämtlich geschädigt, in den tieferen Lagen leicht bis mäßig, in der grenznahen Zone stark bis tödlich.

Ausgangssituation ökologisches Ausgleichspotential:

Die westlich vorgelagerte Landschaft, das Landschaftsschutzgebiet Osterzgebirge mit seinen Naturschutzgebieten, wirkt durch einen großen Reichtum an Arten und Biozöosen kompensierend und regenerierend auf die benachbarten geschädigten Ökosysteme der Sächsischen Schweiz, der Böhmisches Schweiz, des Osterzgebirges und des Elbhügellandes.

Die Realisierung der einen oder anderen Autobahntrasse hätte weittragende Folgen für den o. g. stabilisierenden Antagonismus:

1. Zu den Waldschäden

a)

Die Wälder entlang der Grenze (etwa 10 % des Gesamtwaldbestandes im Untersuchungsgebiet) sind bereits heute stark bis total geschädigt. Sie können nur gerettet bzw. regeneriert werden, wenn die SO_2 -Immision aus dem Nordböhmisches Becken sofort endet und darüber hinaus kompensierende therapeutische Maßnahmen eingeleitet werden. Die Voraussetzungen dafür müssen trotz der zwischen dem Freistaat Sachsen und dem CSFR-Landesteil Böhmen am 28. 11. 1991 getroffenen Vereinbarungen bei realistischer Betrachtung als unerfüllbar eingeschätzt werden, so daß mit dem gänzlichen Tod dieser Wälder bis zur eventuellen Inbetriebnahme der Autobahn im Jahre 2002 zu rechnen ist.

b)

Die jetzt noch mäßig geschädigten Wälder im Mittelbereich zwischen Grenze und Elbe (etwa 45 % des Gesamtwaldbestandes im Untersuchungsgebiet) werden bis zur Jahrtausendwende großenteils stark geschädigt sein. Die Erhaltung

dieser Wälder setzt voraus, daß die dann voraussichtlich gedrosselte SO_2 -Immision aus Nordböhmen nicht durch neuen massiven Schadstoffeintrag, wie er bei gebündeltem Straßenverkehr zu erwarten wäre, ersetzt wird (NO_x u. a.). (Die geplante Autobahn hätte mit 32.000 Fahrzeugen je Tag ein doppelt so hohes Verkehrsaufkommen wie die Brenner-Autobahn und wiese geländemäßig vergleichbare Steigungs- und Korridorbedingungen auf!). Die Sensitivität kranker Bäume gegenüber Belastungen und Noxen, z. B. NO_x , ist erhöht. Die vor allem aus der Alt-BRD bekannten, auf NO_x zurückgehenden "neuen Waldschäden", die primär auf einer Funktionsstörung der besonders aktiven jungen Gewebe beruhen, weil hier die Bäume mit ihren SO_2 -bürtigen Schäden und Verlusten im Wurzelsystem, im Stammbereich (Phloem, Kambium) und bei den Altnadeln nur noch eine geringe Kompensationsfähigkeit für weitere, selbst mäßige Belastungen jeglicher Art (biotisch, chemisch, physikalisch, darunter meteorologisch) besitzen.

Zur neuen Schadenskatgorie gehören auch die ziemlich plötzlich eingetretenen Starkschäden an Eichen, Buchen sowie anderen Laubgehölzen und die erstmals beobachteten Vitalitätseinbußen junger Nadelbäume einschließlich solcher Arten, die bislang als "rauchresistent" galten. Angesichts dieser inzwischen eingetretenen Schadformen muß man bei der zu erwartenden potenzierten NO_x -Einwirkung im Autobahn-Korridor mit "neuen Waldschäden" eines in den alten Bundesländern nicht bekannten Ausmaßes rechnen. Die Belastung der Bäume wird auch insofern eine höhere Dimension erreichen, als mit der Reduktion der Ozonschicht in der Stratosphäre die kurzwellige Strahlung an der Erdoberfläche rapid zunimmt - und das bedeutet Bildung des Zellgiftes Ozon aus NO_x . Die in den oberen Lagen der Sächsischen Schweiz und des Osterzgebirges bereits festzustellenden "neuen Waldschäden" deuten auf den Ernst der Strahlungssituation und -perspektive.

Spätestens 10 Jahre nach Inbetriebnahme der Autobahn ist der Totalverlust der unter b) betrachteten Wälder in einem je nach den topographischen Verhältnissen 6 bis 12 km breiten Korridor wahrscheinlich. Mit dem Ruin dieses Naturraumes und dem Verfall seiner biologischen, klimatischen und hydrologischen Schutzfunktion wird die Schadfront immer weiter in die östlich gelegenen Teile des Nationalparkes vordringen und die Wälder auf Grund der geringerwertigen Güte der Standorte beschleunigt zerstören.

c)

Die nördliche, vom SO_2 -Emmissionsgebiet weiter entfernten Wälder der linkselbischen Sächsischen Schweiz (etwa 45 % des Gesamtwaldbestandes im Untersuchungsgebiet) werden ihren Schädigungsgrad zunächst beibehalten, nach Inbetriebnahme der Autobahn aber innerhalb des unter b) genannten Abgaskorridors allmählich ausgeprägte Schadsymptome erkennen lassen, ohne völlig abzusterben.

2. Zum ökologischen Ausgleichspotential

Das Landschaftsschutzgebiet Osterzgebirge, für den Naturhaushalt von überregionaler Bedeutung, würde nicht erst durch den Betrieb, sondern bereits durch den Bau der Autobahn als hochempfindlich offenes System zerstört. (Nur die Trassenvariante über Rosenthal ließe ein Fragment zurück, allerdings auch dieses partiell desintegriert.) Gegenwärtig stellt das Landschaftsschutzgebiet nach dem Elbhü-

gelland um Meißen das botanisch reichste Komplexökosystem Sachsens dar, das die LPG-Zeit trotz mancher Einbußen relativ intakt überstanden hat (Vielfalt an Arten und Biozöosen, vom Bach-Eschenwald über den Traubeneichen-Buchenwald bis zum herzynischen Bergwald, von Flach- und Zwischenmooren über Hochstaudenfluren bis zu kurzrasigen Bergwiesen, von Feldrainen über Triften bis zu ausgedehnten Matten). Durch die innige strukturelle und funktionelle Vernetzung kleiner und kleinster Subsysteme im Inneren und nach außen

- vermittelt und puffert das LSG zwischen den angrenzenden Großlandschaften,
- kontrolliert das LSG biologische Migrationen,
- ist das LSG der wichtigste Weg für den Floren- und Faunenaustausch zwischen Nordböhmen und Deutschland (Nollendorfer Paß),
- reguliert und regeneriert das LSG die Funktionsfähigkeit der benachbarten großräumigen Ökosysteme (Genpol, z. B. Nützlinge; Biotopstabilisator, z. B. für Wasserhaushalt; Oroklima; Boden einschließlich Bodengare mit Mikroflora und Mykorrhiza).

Über die Desintegration von Ökosystemen hinaus schließt ein Autobahnbau schwerwiegende **Folgen und Risiken bei einzelnen Umweltfaktoren** ein:

Die physikalisch schweren, die Kondensation fördernden Abgase würden teils über die Trassenkorridore, teils über natürliche Talformationen (Gottleuba, Biela) in die lufthygienisch schwerbelastete Ballungsregion des oberen Elbtales abfließen und u. a. auch für das Kneippkurbad Berggießhübel und das Herz-Kreislauf-Bad Gottleuba das Ende bedeuten. Nicht nur als Folge des Waldsterbens, sondern auch durch den Autobahnbau selbst sind erhebliche Störungen im Wasserhaushalt der betroffenen Region abzusehen, was im einzelnen zu untersuchen wäre.

Die von der Autobahn zu durchschneidende Übergangszone zwischen Freiburger Gneiskuppel und Elbsandsteingebirge stellt ein Hochwasserentstehungsgebiet dar, in dem der Autobahnbau ein weiterer, nicht zu vernachlässigender Störfaktor ist.

*Dr. rer. nat. Harald Kubitz
Dipl.-Biologe*



G. Lorenz 86

Sterbender Wald

(Ulrich Voigt)

Wie lange noch - wie unbarmherzig roh?
Wie feindlich hart, so dumm gedankenlos,
wie eigensinnig träge, frech und zügellos -
wie lange, Menschen -
treibt ihr's weiter so?

Hat nicht das taubeglänzte Grün so heiter,
hat Waldesduft und Blütenpracht so mühelos
euch immer wieder froh gemacht, so frei und bloß
von Qualm und Hast? Ihr Menschen -
treibt ihr's weiter?

Die die Erde verderben, verderben sich auch!
Wenn die Bäume sterben im erstickenden Rauch,
ist es zum Ende nur ein winziger Schritt:
wenn der Wald nicht mehr lebt - Mensch -
dann stirbst du mit!





Untersuchte Autobahntrassen der geplanten A 13 Sachsen - Prag

- 1 Chemnitz - Reitzenhain - CSFR
- 2 Autobahnabzweig Nossen - östlich von Freiberg - Rechenberg-Bienenmühle - CSFR
- 3 Wilsdruff - Tharandt - Glashütte - Fürstenwalde - CSFR
- 4 Südliches Dresden - Pirna - Sächsische Schweiz / Bielatal - CSFR / Tisa
- 4a Variante Kurort Bad Gottleuba - Hellendorf - CSFR
- 5 Nördliches Dresden - Elbbrücke bei Obervogelgesang - dann 4 oder 4a in CSFR
- 6 Weißenberg - Zittau - CSFR (hier nicht dargestellt)

Die eingezeichneten Trassen stellen eine Grobtrassierung dar, Abweichungen sind möglich.

Wir danken dem Landesvermessungsamt Sachsen für die freundliche Genehmigung für den ausschnittweisen, verkleinerten Abdruck der "Topographischen Übersichtskarte von Sachsen / 1 : 200 000" (Gen.-Nr.: DN 106 / 92).



Europäische Fernverbindungen durch die Sächsisch-Böhmische Schweiz ?

Jede Autobahn durch Sachsen hat europäische Dimension

Bei der Frage nach der Verbindung Sachsen/Dresden nach Böhmen/Prag wird häufig der Blickwinkel zu eng regional gesehen. Obwohl beispielsweise die stadtnahe Autobahn auf der Trasse der zwanziger Jahre gerne auch heute noch als Regionalverbindung angesehen wird, hat sich der Charakter der durch Sachsen verlaufenden Verkehrsadern

- * mit der deutschen Vereinigung,
- * der Öffnung Osteuropas
- * und der Kreation des europäischen Binnenmarktes

grundlegend gewandelt. Sachsen ist und wird sich noch stärker zur "europäischen Drehscheibe" entwickeln. Seine geografische Lage, die Kreuzungen der alten Handelsstraßen, das sächsische kulturelle und wissenschaftliche Potential und seine regionalen Bindungen mit Nachbarländern unterstreichen die Chancen für die Region, die zugleich Gefahren bergen.

Sachsen wird von starken Verkehrspotentialen berührt, die bei ungehinderter Verkehrswegebenutzbarkeit das Land überfluten würden. Zugleich stellen sie einen Wirtschaftsfaktor dar, dessen Negierung auch der kulturell-landschaftlichen Entwicklung unserer Region nicht förderlich wäre.

Für Sachsen relevante europäische Verkehrsstrompotentiale sind die Verbindungen zwischen den Ballungsgebieten Elsaß-Baden-Württemberg-Oberfranken-Vogtland-Chemnitz-Dresden-Görlitz-Schlesien bzw. Vogtland-Leipzig-Berlin als West-Ost-Verbindung sowie Skandinavien-Magdeburg-Halle-Leipzig-Chemnitz-Nordböhmen als Nord-Süd-Verbindung.

Die gegenwärtige Diskussion um die Autobahn läßt häufig folgende Argumente außer Acht:

- * Alle Autobahnen, die durch Sachsen führen (werden), haben europäische Dimension. Das läßt exzellente Standortvorteile, hohes Verkehrsaufkommen und damit hohe Umweltbelastung erwarten.
- * Umweltverträglichkeitsstudien werden leider noch trassenorientiert, aber nicht unter dem Gesichtspunkt der zulässigen Umweltbelastung einer größeren Region durchgeführt und gesetzlich verlangt.
- * Verkehrswegeplanungen werden nicht a priori verkehrsträgeralternativ angesetzt. Beispielsweise ist keine vergleichende Planung zwischen einem Schienen-, Straßen- oder Magnetschwebeweg zwischen Sachsen und Böhmen zwingend.

* Entlastungen des städtischen Verkehrs und Durchführung eines Fernverkehrs europäischer Dimension sind sowohl verkehrstechnisch als auch umweltgerecht nicht sinnvoll mit einer gemeinsamen Autobahntrasse zu bewältigen.

Auch rein verkehrstechnisch widersprechen sich Stadtnähe (infolge zu fordernder hoher Anzahl von Auf- und Abfahrten) sowie Fernverkehrsautobahn (Flüssigkeits- und Sicherheitsverlust infolge gerade dieser dichten Auf- und Abfahrten). Eine Entlastung des städtischen Verkehrs können stadtnahe Autobahnen durch die absolute Zunahme des Fern- und Stadtverkehrs sowieso nicht erbringen. Außerdem widersprechen sie sich durch die bei Stadtnähe notwendigen, ansonsten in der Regel verzichtbaren Lärmschutzmaßnahmen - ganz abgesehen von den tertiären Auswirkungen auf die für einen Investitionsstandort wichtige Komponente "saubere Luft" in einer Stadt.

Stadtverkehrsentlastungen - sind sie nicht vollständig mit ÖPNV-Systemen bewältigbar - müssen durch Straßen herbeigeführt werden, die mindestens restriktiv vom Fernverkehr separiert sind.

Eine Erpressungsstrategie gegenüber der Stadt Dresden (vgl. "Vorzugsvariante soll im Mai vorliegen" - in: DNN 2. 4. 1992), die in etwa lautet "stadtnahe Autobahn oder die Stadt solle die Verantwortung tragen" - soll sie denn erfolgreich sein, setzt den unmündigen Bürger voraus.

Schlußfolgerungen:

- * Eine stadtnahe Autobahn für den Fernverkehr ist nicht sinnvoll und auch nicht modern. Verbindungen der Städte mit ihrem Umfeld sind unterhalb der Ebene Autobahn (Fernstraßen, kommunale Straßen) herstellbar.
- * Eine Autobahn europäischen Rangs verschließt sich wegen ihres Charakters vor der Sächsischen und Böhmisches Schweiz a priori. Da jedoch eine ausschließlich eisenbahnorientierte Verkehrspolitik im Güter- und Personenverkehr nicht realistisch ist, sollte eine Nord-Süd-Autobahn durch das mittlere Erzgebirge - ebenfalls nicht stadtnah - gelegt werden. Umweltangepaßte Trassenführungen, Aufwertung der durch Raubbau gezeichneten Region und behutsame Landschaftsgestaltung sind heute kein Widerspruch mehr.
- * Eine zusätzlich neben einer Autobahn Dresden-Prag die Sächsisch-Böhmische Schweiz zerschneidende Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke würde nur eine Alibifunktion haben, weil sie in dieser kurzen Distanz zur Straße vor allem zeitlich nicht wettbewerbsfähig ist. Insofern muß eine regionale Trennung der Marktsegmente erfolgen:
Schieneaffiner Güterfernverkehr und Straßengüterverkehr dürfen und brauchen nicht stadtnah geführt werden. Schienen-

Personenfernverkehr muß an die Hauptbahnhöfe angebunden sein. Demzufolge liegt kein Zwang für eine durch die Sächsisch-Böhmische Schweiz führende Autobahn und Hochgeschwindigkeitseisenbahnlinie vor. Die verkehrliche Bedeutung einer anderen Trasse wird davon wenig berührt. Das wird oftmals bestritten.

Die Hochrechnungen für die Verkehrsbelegung müssen jedoch mit Modellen arbeiten, die noch ziemlich grob sind und durchaus subjektiven Spielraum zulassen. Insbesondere können nur ungenügend die bekannten Effekte der Verkehrserzeugung durch Verkehrswegebau berücksichtigt werden, die im wachsenden Pendler- und Gelegenheitsverkehr zum Ausdruck kommen.

In jedem Falle sind die Bewertungen der Modellergebnisse abhängig von der ethischen Position des Verkehrsplaners.

* Das westliche Umland von Dresden, Heidenau und Pirna sowie die sich anschließende nach Süden ausgedehnte

Gebirgslandschaft kann durch die oben diskutierten Maßnahmen signifikant von Fernverkehr entlastet werden. Die Bündelung des verbleibenden, durchaus sehr bedeutenden Straßenverkehrs muß auf Bundesfernstraßen erfolgen, deren partieller Ausbau notwendig wird.

Regionale Verkehrspolitik ist undenkbar ohne städtische Verkehrspolitik. Die daraus entstehenden Konsequenzen müssen an anderer Stelle dargestellt werden.

Prof. Dr.-Ing. habil. Günter Hertel

Der Autor ist tätig in der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" Dresden, Institut für Straßenverkehr und integrierte Verkehrssysteme an der Fakultät für Verkehrsingenieurwesen und Logistik.

Sein Beitrag aus verkehrswissenschaftlicher Sicht stellt gleichzeitig den Standpunkt des Landesverbandes Sachsen der Ökologisch-Demokratischen Partei zu dieser Problematik dar.



Umweltpolitik

Die Autobahn Dresden - Prag, ein Königsweg für die Sächsische Schweiz?

Die Diskussion um das Für und Wider einer Autobahn nach Prag hat längst den bekannten Rahmen - Autoverkehrsströme hier, Umwelt- und Anwohnerbelastung dort - verlassen. Inzwischen wird auch die Frage nach dem Spezifischen, der Identität der Region Sächsische Schweiz gestellt und damit auch immer nach den Lebensbedingungen der Bewohner. Viele von ihnen wollen, daß die Autobahn durch ihre Region führt; sie erhoffen sich davon ganz konkrete Verbesserungen ihrer Lebensbedingungen: Arbeitsplätze und wirtschaftliche Prosperität durch vermehrten Tourismus und durch Ansiedlung neuer Firmen, aber auch Entlastung der stark frequentierten B170 und B172. Der "klassische" Konflikt zwischen Ökonomie und Ökologie also?

Die sehr konkret vorauszusagenden ökologischen Auswirkungen der Autobahn auf die Region sind (auch in dieser Zeitschrift) schon vielfach beschrieben worden und sollen hier nicht noch einmal im Einzelnen erörtert werden. Zusammenfassend sei hierzu nur Dr. Harald Kubitz von der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz zitiert: "Eine internationale Autobahn aber würde mit ihrer starken multiplen Schadstoffentwicklung (NOx, Kanzerogene, Dioxine), nicht nur die gestörten Biozöten einer Belastung aussetzen, der sie noch nicht angepaßt sind, sondern auch ökologische Ausgleichs- und Regenerationsareale am Westrand zerstören. In diesem Falle wäre innerhalb von 10 Jahren der Zusammenbruch umfangreicher Waldgebiete in der Nationalparkregion und dem Landschaftsschutzgebiet zu erwarten (Ozonloch und Treibhauseffekt wirken noch verstärkend) und mit den entsprechenden, weiteren Folgeschäden zu rechnen (Wasserhaushalt, Erosion, beschleunigte Felszerstörung u.a.)."

Die Frage nach den möglichen Wirtschaftseffekten (und deren ökologischem Preis) ebenso wie die nach der Qualität der Siedlungsstandorte ist schon nicht mehr so einfach zu

beantworten. Alle Erfahrungen aus dem Bau von Autobahnen in Westdeutschland und -europa zeigen deutlich, daß keine generellen Aussagen über die wirtschaftlichen Effekte für die durchquerte Region gemacht werden können. Die erhofften positiven Wirkungen blieben sehr oft aus, die Prognosen ökologischer Beeinträchtigungen wurden immer übertroffen.

Vertreter aller im Tiroler Landtag vertretenen Parteien warnten die zu einem Informationsbesuch in Innsbruck weilenden Mitglieder des Verkehrsausschusses des Sächsischen Landtages deshalb vor dem Bau einer Autobahn durch derart sensible Gebiete wie die Sächsische Schweiz. Die Verluste an Lebensqualität seien wesentlich gravierender als die eingetretenen wirtschaftlichen Vorteile.

Was könnte - gehen wir den Argumenten der Befürworter nach - eine solche Autobahn leisten? Sie ist, so das Hauptargument, eine der Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Anschluß Osteuropas an den EG-Binnenmarkt. Zweifellos liegt eine solche Trasse im Interesse des größten Teils der europäischen Wirtschaft. Unter den gegenwärtigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ist die Erschließung neuer Wirtschaftsräume mit dem LKW ein lukratives Angebot. Dies gilt sowohl für den Warenabsatz wie für die Errichtung von Fertigungsstätten (verlängerte Werkbänke) unter Ausnutzung des Lohngefälles.

Die Straße ist für diese Art der europäischen Arbeitsteilung die vom Staat subventionierte Lagerhalle der Industrie. Unter diesen Bedingungen ist sie für die CSFR - insbesondere für die böhmische Industrieregion - eine günstige Anbindung an den sächsischen, norddeutschen und nordeuropäischen Raum. Kurz- und mittelfristig wird sie vor allem für den Absatz von Roh- und Baustoffen genutzt werden.

Die Autobahn ist des weiteren als dritte Nord-Süd-Verbindung in Mitteleuropa (1. Rheintrasse, 2. Brenner-Trasse) eine willkommene Entlastung bzw. Alternative. Nicht zuletzt deshalb ist sie eine der "Missing links" in jenem gleichnamigen Weißbuch des "European Roundtable of Industrialists" an die EG-Kommission. An diesem "Runden Tisch" sind von ASEA bis Volvo fast alle großen europäischen Konzerne präsent.

Allerdings ist bei diesen großräumigen Betrachtungen die Trassenführung am Stadtrand von Dresden und durch die Sächsische Schweiz vollkommen ohne Bedeutung. Im europäischen Transitverkehr werden unter den schon genannten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen Umwegfahrten von 300 km ohne weiteres in Kauf genommen.

Erstaunlicherweise können die Belegungsprognosen für alle Varianten einer solchen Nord-Süd-Verbindung in Sachsen auch für die Zukunft keinen solch hohen grenzüberschreitenden Verkehr nachweisen, die aus dieser Sicht heraus eine Autobahn rechtfertigen würden. Dieser Fakt zeigt, in welchem Nebel sich eine ausschließlich wirtschaftliche Argumentation bewegt. Die Forderung nach der Autobahn baut auf der Beibehaltung des Status quo in den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ebenso wie in der multinationalen Arbeitsteilung - diese gestützt auf die quasi kostenlose "Lagerhalle" Straße.

In ähnlicher Unschärfe stellen sich Voraussagen zur Wirtschaftsentwicklung im Raum Oberes Elbtal dar. Niemand vermag zu sagen, welche Struktur die Gewerbeansiedlung (vor allem auf grüner Wiese) an den Autobahnabfahrten im Raum Dresden/Pirna haben wird. Zu vermuten ist, daß die Nähe alternativer Standorte mit wesentlich geringerem Lohnniveau kaum die Chance zur Ansiedlung arbeitskräfteintensiver Produktion in der Region bietet. Riesige Lagerhallenkomplexe sind hier wahrscheinlicher.

Vor einer anderen Auswirkung warnen Fachleute immer häufiger: über die Autobahn wird eine große Zahl von Arbeitskräften als Tages- oder Wochenpendler bis in die west- und norddeutschen Ballungsräume "abgesogen". Dieser Effekt ist in allen ländlichen bzw. strukturschwachen Gebieten bisher aufgetreten, die durch Autobahnen einen Entwicklungsschub erhalten sollten. Fernpendlerströme von bis zu 20% der arbeitsfähigen Bevölkerung sind zu verzeichnen. Dies hat dramatische Folgen für eine eigenständige Regionalentwicklung.

Auch für den Wirtschaftsfaktor Tourismus in der Sächsischen Schweiz stellt die Autobahn mehr eine Gefahr, denn eine Chance dar. Sie bringt die Gefahr eines überdimensionierten, auf den PKW orientierten Kurz-Zeit-Tourismus (vor allem an Wochenenden) aus weiter entfernten Ballungsgebieten mit sich.

Die B172 wird durch diese Entwicklung nicht entlastet, eher ist das Gegenteil zu erwarten. Folge ist neben den dann nicht mehr tolerierbaren Umweltbelastungen (Luftverschmutzung, Lärm) ein Massentourismus in den attraktiven Gebieten, der zu Image- und damit zum Attraktivitätsverlust für den Langzeittourismus führen wird. Beispielsweise haben die Orte entlang der Brennerautobahn 75% jener Gäste verloren, die länger als eine Nacht bleiben.

Mit Ablehnung einer Autobahn Dresden - Sächsische Schweiz - Böhmen und mit der skeptischen Frage nach der Unvermeidbarkeit eines Nord-Süd-Autobahnlückenschlusses in Sachsen wird die Suche nach einer besseren verkehrstech-

nischen Infrastruktur zur menschlichen und wirtschaftlichen Annäherung in Europa nicht in Frage gestellt. Der in diesem Zusammenhang immer wieder in die Diskussion gebrachte Analogieschluß zum historischen "Königsweg" Berlin-Dresden-Prag läßt die gänzlich anderen Vorstellungen räumlicher und zeitlicher Entfernungen der modernen Industriegesellschaft und damit auch die Gestaltungsmöglichkeiten von großräumigen Verkehrsverbindungen außer acht. Es gilt nicht mehr nur einen Weg zu finden, sondern unter weitestgehender Achtung und Bewahrung der Eigenart durchquerter Gebiete mögliche räumliche Verknüpfungen.

Die Fraktion Bündnis 90/Grüne im Sächsischen Landtag lehnt eine Autobahn Dresden - Sächsische Schweiz - Böhmen ab. Ihre möglichen Vorteile sind durch andere verkehrspolitische und strukturelle Modelle erreichbar und müssen durch gezielte Regionalpolitik umgesetzt werden. Unwiederbringlich auf dem Spiel steht die Einmaligkeit der Sächsischen Schweiz. Felsen und Wald sind elementar bedroht durch die Schadstoffemission des Autoverkehrs. Das kleinräumig gegliederte Landschaftsbild wird durch eine Autobahn und die daraus folgenden Zersiedlungstendenzen nachhaltig zerstört. Eine Kulturlandschaft von internationalem Rang verliert ihre Eigenart und damit ihr wohl wichtigstes Faustpfand für die Zukunft. Über diese lokalen Dimensionen hinaus führt jedes Projekt, das den motorisierten Verkehr fördert, zur weiteren Verschärfung der risikvollen globalen Klimaentwicklung.

Die Idee einer "sächsischen Nulllösung" hat unsere Sympathie. Sie fordert die Phantasie von Politikern und Planern heraus, neue dezentrale Lösungen für diese Nord-Süd-Verbindung zu finden, deren Rückgrat Schienenverbindungen sind. Ihre Realisierung bedarf aber einer klaren internationalen verkehrspolitischen Rahmensetzung zugunsten der Schiene. Das Zukunftsprojekt Europa ist nur lebensfähig als ein sensibler Organismus von Regionen mit ihrer jeweiligen Spezifik, ihrem funktionierenden "Innenleben", ein abstraktes Gebilde mit Wirtschaftszentren als Punkten auf der Landkarte und Autobahntrassen als Verbindungslinien zwischen diesen ist es nicht. In diesem Sinne kann Sachsen mit einer klaren Politik zu einem Motor dieser Entwicklung werden.

Johann Schmidt

*Referent für Verkehr und Raumordnung der Fraktion
Bündnis 90/Grüne im Sächsischen Landtag*



Neue Wege zur Bewältigung des umweltzerstörenden Transitverkehrs

Verkehrsbeitrag mit Gutschrift für öffentliche Verkehrsmittel

In den vergangenen Jahren haben die Schweiz und Österreich mit Schwerverkehrsabgaben, Verkehrsbeitrag und verkehrsbeschränkungen eine verursacherbezogene Kosten/Nutzenanalyse unter Einbezug der Umweltverträglichkeit in Gang gesetzt, gegenüber der sich die noch protestierenden EG-Länder mit den das Transportmonopol beherrschenden internationalen Gütertransporteuren in ihren nutzenbezogenen Argumenten schwertun.

Für die Gütertransporteure wäre unter betriebswirtschaftlichen Aspekten nur eine vollausgelastete "Produktionsanlage" Straße, Autobahn und Transportverkehr in dichter Folge wirtschaftlich, Tot- oder Beschränkungszeiten mit geringerer Nutzung hingegen uneffizient.

Durch den monopolisierten internationalen Transportverkehr seit Jahrzehnten boykottiert, sind durch die geschwundene Nachfrage die Erhaltungskosten des Bahn-Schiene-Systems gestiegen und damit wurde das Angebot zwangsläufig verschlechtert.

Mit dem Ziel, dem wenn erweiterten, auch leistungsfähigeren Transportsystem Schiene-Bahn wieder eine Vorrangstellung einzuräumen, wird es unumgänglich werden, das bestehende Übergewicht des LKW-Verkehrs durch ein neu zu belebendes Bahn-Transportmonopol umzulenken, um die derzeitigen monopolartigen Wettbewerbsverschiebungen durch den LKW-Transport abzubauen.

Eine solche, am besten gesamteuropäisch in Gang zu setzende Lenkungsmaßnahme muß jedoch wettbewerbskonforme Alternativen enthalten, die dem Kraftverkehr allein aus wirtschaftlichen Kosten/Nutzenerwägungen auf die Schiene zwingen.

Begleitet sein müßte eine solche Lenkungsmaßnahme weiterhin durch die durch die Schiene einst attraktiven Transportzeiten und durch ein attraktives Angebot an komfortablem Wagenpark, Beförderungsfrequenz, Umlade- und Containerbahnhöfen durch die Bahn sowie durch eine mit den europäischen Verhältnissen harmonisierende Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen.

Wie aber bringt man das in den vergangenen Jahrzehnten zurückgegangene Transportpotential der Bahn so schnell auf Wettbewerbsniveau, außer mit dem zusätzlichen Argument der erheblich größeren Umweltverträglichkeit?

Bestimmt nicht mit fiskalischen Schwerverkehrsabgaben, Mautgebühren und Verkehrsbeiträgen, die auf den Transport erhoben, diesen erfahrungsgemäß nicht eindämmen und allein auf die Verbraucher umgewälzt werden, sondern mit festen Jahresverkehrsabgaben, die allerdings jedem KFZ-betreiber die Alternative eröffnen, mit dem Erwerb z. B. einer Verkehrsbeitragsvignette zugleich in den Genuß einer erheblichen Gutschrift für die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Schiene, Bahn, Bus) zu kommen.

Diese Verkehrsbeitragsvignette sollte nach Hubraum und LKW-Tonnage gestaffelt sein, z. B. für einen 1.6 l PKW 300,- DM mit öffentlicher Verkehrsgutschrift über mindestens 250,- DM, die in Form von 10,-DM-Wertabschnitten auf einer scheckkartenähnlichen Doppelkarte einlös- und entwertbar ist.

Für die LKW-Verkehrsbeitragsvignette wäre ein nach Tonnagen bemessener jährlicher Mindestbeitrag z. B. von 6000,- DM je 20 t Fahrzeug zu erheben, der für Transporte auf der "rollenden Autobahn" oder für Containertransporte einlösbar ist.

Der einzigartige Vorteil einer solchen, eine echte Transportalternative eröffnenden Verkehrsbeitragabgabe: Es stünden sofort Milliarden zur Anpassung des Waggonbedarfs, der besonders von ostdeutschen Waggonbauunternehmen von der Kapazität her befriedigt werden könnte, zur Verfügung.

Binnen kürzester Zeit wäre die Bahn attraktiv und wettbewerbsfähig gegenüber dem übrigen individuellen und Gütertransport. Der Bund müßte sich nicht weiter verschulden. Die Notwendigkeit neuer Autobahntrassen könnte durch die "rollende Autobahn" umweltfreundlich gelöst werden, und der erdrückende einseitige Verkehr auf der LKW-Achse könnte auf Dauer durch ein leistungsfähiges hochfrequentiertes Schienentransportsystem entlastet werden.

Die gegenwärtige Transportsituation hingegen führt nicht nur in eine ökologische, sondern auch in eine ökonomische Katastrophe, deren Fehlbilanz täglich dem Verbraucher erneut aufgezungen wird.

Ob ein solcher Verkehrslenkungsbeitrag mit einer Umweltabgabe kombiniert weitere alternative Wege eröffnende Entwicklungen (Elektro-Auto), die von einer solchen Lenkungsabgabe gar befreit werden könnten, beschleunigen wird, wird von den den Handlungsbedarf hoffentlich erkennenden Politikern abhängen.

*Dipl.-Ing. Hans-Joachim Kutzer
Windach (Bayern)*

Naturschutzreferent des DAV - Sektion Landsberg/Lech



Sächsisch-Böhmisches Umwelttreffen in Usti 27. bis 29. 03. 1992

Das erste Sächsisch-Böhmische Umwelttreffen stand im Zeichen der grenzüberschreitenden Koordination der Naturschutzarbeit der sächsischen und böhmischen Umweltbewegungen.

Dieses Treffen war interessant, um die allgemeine Situation und die vielfältigen Probleme kennenzulernen, die mit dem Schutz der Natur und der Wirtschaft in der CSFR zusammenhängen. Die Probleme sind vielschichtig und es ist schwer, diese in einem kurzen Bericht wiederzugeben.

Die wirtschaftliche Situation in unserem Nachbarland spitzt sich immer mehr zu. Rohstoffe und Energieträger müssen auf dem Weltmarkt für Devisen gekauft werden, die eigenen Produkte lassen sich nur begrenzt gewinnbringend nach außen verkaufen. Die tschechischen Gesprächspartner erwarten einen Anstieg der Arbeitslosenzahlen.

Die Umweltprobleme treten angesichts der wirtschaftlichen und sozialen Probleme in der politischen Diskussion zurück. Die Emissionen der Kraftwerke im nordböhmischen Becken, die das Waldsterben im Erzgebirge und in der südlichen Sächsischen Schweiz maßgeblich verursachen und für großflächige Bodenübersäuerung verantwortlich sind, hält man auch auf tschechischer Seite für untragbar.

Die Ausrüstung der Kraftwerke mit Rauchgasreinigungsanlagen ist finanziell sehr aufwendig. Hier erhofft man sich deutsche Finanzhilfe. Deutsche Investitionen für Rauchgasreinigungsanlagen in tschechischen Kraftwerken haben wahrscheinlich einen höheren Entlastungseffekt für die Umwelt in den betroffenen Regionen Deutschlands (vor allem in Sachsen), als wenn Investitionen für die Rauchgasreinigung von SO_2 oder NO_x in deutschen Kraftwerken eingesetzt werden.

Praktikable Perspektiven für einen Strukturwandel zu einer ökologisch verträglichen Energiepolitik hat man in der CSFR angesichts der akuten Tagesprobleme nicht. Aber solche Perspektiven sind ja auch nicht in der offiziellen Politik in Deutschland zu finden.

In der Verkehrspolitik der CSFR scheint sich eine verhängnisvolle Entwicklung anzubahnen. Umweltverbände zeigten eine CSFR-Karte mit den geplanten Streckenstillegungen bei der Eisenbahn.

In Böhmen ist schätzungsweise die Stilllegung von 50 bis 60 % der Eisenbahnstrecken beabsichtigt. Als Grund wird die mangelnde betriebswirtschaftliche Rentabilität genannt. Den Nachweis dieser Behauptung konnte das Wirtschaftsministerium in Prag bisher nicht erbringen.

Dafür ist der Bau von vielen Autobahnen geplant! Das wenige Geld, das man in der CSFR für die Verkehrsinfrastruktur ausgeben kann, fließt allem Anschein nach ausschließlich in den Autobahnbau.

Was dies für die Menschen in diesem Land bedeutet, kann man ersehen, wenn man bedenkt, daß in der CSFR der Besitz eines privaten Kfz etwas seltenes ist und jeder Autofahrer aufgrund der relativ zum Arbeitseinkommen hohen Kraftstoffpreise mit jedem Autokilometer rechnen muß. Eisenbahn und Bus sind die meist genutzten Verkehrsmittel. Aber nicht wenige können sich auch diese Verkehrsmittel nur noch in begrenztem Maße leisten. Mit dieser Politik verausgabt der tschechische Staat wertvolle finanzielle Mittel, die den tschechischen Menschen die Mobilität beschneidet, da sie nicht mehr mit der Eisenbahn fahren können und sich Autos nicht leisten können. Da man das Engagement von VW und Mercedes nicht übersehen kann, Teile ihrer Produktion in der CSFR zu bewältigen, entsteht der Verdacht, daß diese umweltfeindliche Verkehrspolitik den Interessen einer ausländischen Autolobby dient.

Erfreulich ist die Aussicht, daß es möglicherweise auf der tschechischen, rechtselbischen Seite des Elbsandsteingebirges einen Nationalpark geben wird. Eine entsprechende Gesetzesvorlage ist im Prager Parlament in Arbeit. Mit der Verwirklichung dieses Planes würde ein großer zusammenhängender Teil der Sächsisch-Böhmischen Schweiz unter Schutz gestellt. Voraussichtlich kann die Gründung eines Nationalparks auf tschechischer Seite noch im 2. Halbjahr dieses Jahres erfolgen.

Eine Karte des vorgesehenen Gebietes wollen wir im nächsten Heft veröffentlichen.

Allerdings besteht nicht die Absicht, das linkselbische Gebiet in irgend einer Weise zu schützen. Aber dort wird von tschechischen und deutschen Behörden bekanntlich der Bau einer Autobahn geplant...

Der Bau dieser Autobahn, darüber war man sich in Usti im Klaren, kann nur durch gemeinsame Aktionen deutscher und tschechischer Naturschützer verhindert werden.



Touristische Informationen

Auch in diesem Heft wollen wir unseren Lesern wieder einige touristische Informationen bieten, z.B. mit der Felsenbühne Rathen, und außerdem einen kleinen Beitrag zur Förderung eines sanften Tourismus leisten.

D.h. wir möchten unseren Lesern, insbesondere denen in etwas weiter von der Sächsischen Schweiz entfernten Gebieten

sowie unseren Alpenvereinsmitgliedern in den alten Bundesländern einige Möglichkeiten für eine Übernachtung in Privatquartieren, Pensionen oder Gasthäusern aufzeigen.

Wir wollen Ihnen unsere einheimischen Vermieter für Ihren nächsten Urlaub in der Sächsischen Schweiz empfehlen und somit auch dazu beitragen, daß der Tourismus in der

HOTEL - Pension **Vogelsberg**

O - 8305 Königstein
Elbhäuser Weg 20
Tel.: Königstein 232

5

Das Haus für Urlaub, Familienfeiern, Tagungen,
Seminare u.a.m.

Pension Berghof

Bergweg 1
O-8306 Stadt Wehlen
Telefon: Struppen 4 27
36 Betten - Wintergarten
Übernachtung m. Frühstück o. Halbp.

1

BERGGASTSTÄTTE - HOTEL

Wachbergbaude 500 m über NN
Zimmer mit Dusche, WC und Radio - preisgünstige sächsische
Hausmannskost - phantastische Fernsicht
Oberdorf 38, O-8361 Saupsdorf b. Sebnitz, Tel. Hinterhermsdorf 330

13

Reisebüro "Bergwelt"

**Naturreisen in die
Sächsisch-Böhmische Schweiz
Zimmervermittlung
Veranstaltungen**



Wir organisieren individuelle Reisen und Gruppenfahrten in eine der schönsten Gegenden Deutschlands.

Wir sind gleichzeitig Reiseveranstalter und Reisevermittler. Das Incoming-Büro "Bergwelt" hat sich ausschließlich einem alternativen, umweltfreundlichen, sanften Tourismus verschrieben und ordnet sich den Zielen des Landschaftsschutzgebietes/ Nationalparkregion unter.

Unser Standardkonzept beinhaltet:

- organisierte Mehrtagesreisen, Anfahrt vorwiegend mit Bus oder Bahn
- geführte Naturwanderungen unter Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln
- Einsatz von ortskundigen Wanderführern
- Vorträge und Veranstaltungen zur Geschichte, Fauna, Flora und zum Natur- und Umweltschutz
- Organisation von Kinder- und Jugendreisen

Außerdem vermitteln wir Übernachtungsmöglichkeiten in der Sächsischen und Böhmischem Schweiz.

Reisebüro "Bergwelt"

Dorfstraße 118

O - 8361 Ulbersdorf

Tel./ Fax: Sebnitz 2671 oder Berlin-Ost 6774030

Eine Naturbühne inmitten steiler Felswände - Die Felsenbühne Rathen

Ende des 18. Jahrhunderts "entdeckten" die Maler Anton Graff und Adrian Zingg die romantische Felslandschaft; Ludwig Richter gestaltete, wohl als erster, in der Radierung "Die Vogelstelle" die bizarre Schönheit der Natur.

Die Idee zur Errichtung eines Freilichttheaters wurde jedoch erst in den 30er Jahren unseres Jahrhunderts geboren. 1936 wurde die Felsenbühne Rathen mit der Aufführung des "Basteispiels" von Kurt Findeisen eingeweiht. Kurz darauf, in den Jahren 1938 bis 1941 fanden hier die ersten Karl-May-Spiele der Welt statt.

Im Sommer 1946 wiedereröffnet, gastierte 1950 erstmalig die Landesoper Sachsen, der Vorläufer der Landesbühnen Sachsen, auf der Felsenbühne.

Die Felsenbühne ist sicher eine der schönsten Naturbühnen der Welt! Ringsherum reihen sich die hohen Felswände des Wehlgrundes, direkt vor den Zuschauern ragt die senkrechte Nordwand des Großen Wehlturmes in die Höhe.

Die Felsenbühne Rathen verfügt über 2004 Sitzplätze, jährlich werden etwa 90 Vorstellungen vor rund 100.000 Besuchern gegeben.

Es ist zu einer guten Tradition geworden, in das Schauspielrepertoire Werke deutscher Klassiker und der Weltliteratur aufzunehmen. Eine weitere Tradition sind die Aufführungen der Weber-Oper "Der Freischütz", die förmlich für dieses Felsenpanorama komponiert zu sein scheint.

Die Sommerspielzeit 1984 brachte einen Höhepunkt: "Der Schatz in Silbersee", ein Abenteuerstück frei nach Karl May, das jung und alt gleichermaßen anzog. Die Felsenlandschaft bietet natürliche und milieutreue Kulisse für die abenteuerlichen Szenen mutiger Männer mit schnellen Pferden. 1990, nach 50jähriger Unterbrechung, wurden die Rathener Karl-May-Spiele mit der Inszenierung "Der Ölprinz" wieder ins Leben gerufen.

In der Sommerspielzeit 1992 (16. Mai bis 27. September) stehen folgende Aufführungen auf dem Spielplan der Felsenbühne Rathen: im Rahmen der Karl-May-Spiele "Winnetou II" und der "Ölprinz", sowie in den Abendvorstellungen "Siegfried, der Drachentöter" und im Musiktheater "Im Weißen Rössl", "Das Wirtshaus im Spessart" und "Hänsel und Gretel".

Ein besonderer Höhepunkt wird wieder "Der Freischütz" in den attraktiven Abendvorstellungen!

Wir empfehlen Ihnen also die Felsenbühne Rathen - eine wunderschöne Bühne in einer der reizvollsten Landschaften Deutschlands, eine Naturbühne

inmitten hoher Sandsteinfelsen mit einem abwechslungsreichen Spielplanangebot.

Till Wanschura

Landesbühnen Sachsen

Anschrift der Felsenbühne Rathen für Kartenbestellungen oder Spielplaninformationen:

O - 8324 Kurort Rathen

Tel.: Stadt Wehlen / 496

oder

Landesbühnen Sachsen

Meißner Straße 152

O - 8122 Radebeul

Tel.: Dresden / 70 42 14

FAX Dresden 70 42 01



Campingplatz

Ostrauer Mühle im Kirnitzschtal

O - 8320 Bad Schandau

geöffnet vom 1.4. - 2.11.

Möchten Sie wandern, klettern oder sich in der Natur erholen, dann kommen Sie doch einfach zu uns, in das Zentrum des Elbsandsteingebirges, direkt am Nationalpark "Sächsische Schweiz".

Wir bieten Zeltplätze, Wohnwagen und Wohnmobilstandplätze, WC, Duschen warm, Kiosk und Kochmöglichkeit.

Fam. Hasse

Mitglied im Sächsischen Bergsteigerbund

9

SBB - Hütte im Bielatal

Die Bielatal-Hütte des Sächsischen Bergsteigerbundes, Sektion des Deutschen Alpenvereins, befindet sich in zentraler Lage mitten in der Felsenwelt des Bielatals, unweit der Ottomühle.

Es stehen 23 Betten zur Verfügung. Schlafsack und Hausschuhe sind bitte mitzubringen.

Die Übernachtungskosten betragen 5.-DM für Mitglieder des Deutschen Alpenvereins und 2.- DM für Kinder, Jugendliche und Studenten, die Mitglied des DAV sind.

Für Nichtmitglieder kostet es 10.-DM, für deren Kinder 4.-DM.

Meldungen bitte an den Geschäftsführer des Sächsischen Bergsteigerbundes:

Arthur Treutler, Altnaublicz 10g, 8028 Dresden, Tel.: 43 61 66.



Tip

Detailgetreue Wanderkarten von Rolf Böhm

Seit kurzem ist eine sehr empfehlenswerte Wanderkartenreihe für die Sächsische Schweiz erhältlich.

Der Dresdner Kartograph Rolf Böhm, selbst Bergsteiger und Naturschützer, bietet mit seiner Wanderkartenserie mehr als gewöhnlich. Auf seinen mehrfarbigen Karten sind viele Informationen wie alte Flur- und Wegenamen, geologische Besonderheiten, Gaststätten, Klettergipfel, Aussichtspunkte dargestellt.

Besonders mit den Detailkarten läßt es sich auch für Kenner

des Gebirges sehr gut wandern. Für neue Besucher empfiehlt sich natürlich die Übersichtskarte.

Bisher sind vier Detailwanderkarten und die erwähnte Übersichtskarte der Sächsischen Schweiz erschienen.

Es ist möglich, die Wanderkarten auch in unserem Büro bei Beate Franze, Münchner Platz 16, 8027 Dresden gegen Beilage der unten aufgeführten Kartenpreise plus 1,20 DM Versandkosten (in bar oder per Scheck) anzufordern. (Bitte für die Karten keine Briefmarken schicken!)

Wanderkarten im Detail-Maßstab 1:10 000

Schrammsteine · Affensteine 5,50

Kleiner Zschand 3,50

Großer Zschand 5,50

Hinterhermsdorf und die Schleusen 5,50

In Vorbereitung: Die Bastei 5,50

In Vorbereitung: Bielatalgebiet 5,50

Neu erschienen:

Sächsische Schweiz 1:40000 7,50



In allen
Bergsportläden
und
im Buchhandel

Rolf Böhm
Dresden · Berlin
O-8020
Krenzbrandstraße 1



Pfaffenstein ist in guten Händen

Der Verkauf des Pfaffensteins hatte im Frühjahr in der sächsischen Presse recht hohe Wellen geschlagen. Der in Privatbesitz befindliche Tafelberg stand schon geraume Zeit zum Verkauf, nun hat die Schutzgemeinschaft "Sächsische Schweiz" den Zuschlag erhalten. Mit dem Kauf des Steins setzt die Schutzgemeinschaft Traditionen früherer Heimatschutzverbände fort.

Der Kauf wurde mit Fördermitteln des Umweltministeriums möglich, bei Auflösung der Schutzgemeinschaft fällt der Tafelberg dem Freistaat Sachsen zu.

Hoch anzuerkennen ist die Haltung des früheren Eigentümers, der den Pfaffenstein nicht meistbietend an Investoren, 10 Millionen wurden geboten, sondern für nur 2,9 Millionen an die Schutzgemeinschaft "Sächsische Schweiz" verkaufte.

Das Klettern wird natürlich an allen anerkannten Gipfeln weiterhin möglich sein, die im Kletterführer 1991 von Dietmar Heinicke verzeichnet sind.

Streckenführung für Radwegekonzept wird abgestimmt

Die in unserem Heft 3 von Andreas Knaak (Nationalparkverwaltung) beschriebenen Radwanderwege waren ein erster Diskussionsvorschlag zur Problematik Radwege in der Sächsischen Schweiz.

Daneben hat auch die Schutzgemeinschaft "Sächsische Schweiz" ein detailliertes Konzept vorgestellt. Im Verlaufe des Jahres werden die Streckenführungen abgestimmt.

Ganz sicher ist bisher lediglich der Ausbau des Elberadweges.

Studie zur Kirnitzschtalbahn

Zur Zukunft der Kirnitzschtalbahn, einer der touristischen Attraktionen der Hinteren Sächsischen Schweiz, liegt derzeit eine interessante Studie vor.

Die historische Straßenbahn ist sowohl als technisches Denkmal als auch als umweltverträgliches Verkehrsmittel unbedingt zu erhalten.

In der Studie ist u.a. die Idee zu finden, die Kirnitzschtalbahn bis zum Elbufer zur Fähre zu verlängern, so daß eine schnelle Verbindung vom Bahnhof Bad Schandau gegeben ist.

Im nächsten Heft 5 werden wir ausführlich über die Bahn und auch die Studie berichten.

Nationalparkwacht ständig unterwegs

Mit Mitarbeiter der Nationalparkwacht sind vom Frühjahr bis Herbst ständig in der Nationalparkregion unterwegs. Ihre Aufgabe ist die Kontrolle der Einhaltung der Nationalparkverordnung.

Dabei versteht sie sich nicht als "Naturschutzpolizei". Die Nationalparkwächter wollen aufmerksam machen, helfen, aufklärend wirken. Von ihnen können die Besucher Informationen vor Ort erhalten.

Wenn man einen Einblick in ihre Tätigkeit nehmen will, ist es möglich, sich an einer der geführten Touren zu beteiligen.

Kontakt über die Nationalpark-Informationsstelle Amselfallbaude, gelegen im Amselgrund zwischen Rathen und Rathewalde, Telefon: Hohnstein 226.

Neue Informationsstelle Amselfallbaude

Ab Mai 1992 steht den Besuchern der Sächsischen Schweiz eine erste Informationsstelle zur Verfügung. In der historischen Amselfallbaude wurde ein Raum eingerichtet, in dem man sich über den Nationalpark informieren kann. In knapper Form erhalten die Besucher einen Einblick in die Tier- und Pflanzenwelt des Gebirges sowie über die Entstehung der Landschaft der Sächsischen Schweiz.

Für Jugendliche werden spezielle Experimentierplätze von Interesse sein, wo eigene Untersuchungen gemacht werden können. Die Jüngsten erwartet eine Naturspielecke mit einer richtigen Höhle.

Mit Hilfe eines Computer-Informationssystems besteht die Möglichkeit zur umfassenden Information über das Gebiet der Nationalparkregion Sächsische Schweiz.

Die Amselfallbaude ist von 10-16 Uhr geöffnet.

Bergsteigen und Naturschutz



Arbeitskreis Bergsteigen und Naturschutz gegründet

Das Sächsische Bergsteigen hat sich mit seiner eigenen Kletterethik und den strengen Regeln seinen eigenen Charakter bewahrt.

Es dürfen z.B. weder künstliche Hilfsmittel zur Überwindung der Schwerkraft angewendet werden, noch darf, außer

bei der Erstbegehung durch das Setzen von Ringen, die Felsoberfläche verändert werden. Außerdem werden traditionell nur freistehende Klettergipfel bestiegen, alle Massive gehören der Natur.

Neuere Regelungen wie das Verbot der Anwendung von Magnesia und von Klemmkeilen ergänzten die bestehenden Regelungen sinnvoll.

Durch diese Grundsätze des Sächsischen Bergsteigens blieben seit längerer Zeit größere Konflikte zwischen Bergsteigern und Naturschutz aus, vielmehr entstand in der Sächsischen Schweiz eine enge Zusammenarbeit.

Daß dies nicht nur wir, sondern auch die Nationalparkverwaltung so sieht, sollen folgende Zeilen verdeutlichen. In der Zeitschrift "Nationalpark 1/92" schreibt der Leiter der Nationalparkverwaltung Dr. Jürgen Stein u.a.: "Die organisierten Bergsteiger stellen für den Naturschutz in der Sächsischen Schweiz wichtige Partner dar. Bereits seit der Erschließungszeit wird Bergsteigen im Elbsandsteingebiet als Summe von Sport- und Naturerlebnis verstanden.

Aus dieser Grundhaltung heraus beteiligten sich in der Vergangenheit und Gegenwart zahlreiche Bergfreunde u.a. an der Sanierung erosionsgeschädigter Hangbereiche, an der seit 1979 alljährlich stattfindenden Aktion "Sauberes Gebirge" oder an Kontrollmaßnahmen zur Einhaltung der Bestimmungen des Landschafts- und Naturschutzes."

Damit dieses gute Verhältnis in der Sächsischen Schweiz so bleibt und in Anbetracht der umfangreichen Sperrungen und der Komplikationen zwischen Bergsteigern und Naturschützern in den westdeutschen Klettergebieten, wollte der SBB einen Arbeitskreis bilden, in dem Bergsteiger und Naturschützer über Probleme sprechen, ehemals es zu ernststen Konflikten und Differenzen kommt.

Anfang Januar 1992 kam es dann zur Gründung eines ersten Arbeitskreises "Bergsteigen und Naturschutz" innerhalb des Sächsischen Bergsteigerbundes. Hier soll es ersteinmal zu einer Meinungsbildung innerhalb der Bergsteiger kommen. In diesem Arbeitskreis sind Vertreter der SBB-Arbeitsgruppen, so z.B. die AG Kletterführer mit Dietmar Heinicke oder die AG Felsklettern mit Wolfgang Preuß, vertreten als auch Spitzenkletterer wie Anne Küster, Vertreter der KTA, der Bergwacht Sachsen und interessierte Mitstreiter aus den Klubs des SBB. Koordiniert wird der SBB-Arbeitskreis durch die AG Natur- und Umweltschutz.

Neben diesem Kreis gibt es dann den übergeordneten Arbeitskreis, in dem Bergsteiger, "reine" Naturschutzverbände und die Nationalparkverwaltung mitarbeiten.

Am 9. März kam es zu einem ersten Treffen dieses Arbeitskreises, wobei jeder erst einmal seine Standpunkte und Vorstellungen darlegte. Übereinstimmend wurde von allen Teilnehmern gefordert, das Verbot für Magnesia in der Sächsischen Schweiz beizubehalten.

Gegen Magnesiakletterer wird zukünftig mit harten Strafen vorgegangen. Alle Bergsteiger sind aufgefordert, darauf zu achten und bei sichtbaren Verstößen eine Mitteilung an die Nationalparkverwaltung zu erstatten.

Zur Erfassung aller magnesiaverschmierten Wege liegt im Bergsportladen LAGER V, Lannerstraße (Wasaplatz), 8020 Dresden eine Liste aus.

Ebenfalls übereinstimmend wurde von allen Teilnehmern dafür plädiert, das Klettern an Massiven auf die drei historisch gewachsenen Ausnahmen zu beschränken.

Betreffs Gipfelsperrungen vertraten Bergsteiger und Naturschutzverbände dieselbe Auffassung. Bei Notwendigkeit soll das bewährte Prinzip der Teilzeitsperrungen, z.B. für die Schwarzschluchte, angewendet werden, auf gänzliche Sperrungen kann dann verzichtet werden.

Die Nationalparkverwaltung will ihr Konzept für evtl. notwendige bergsportliche Einschränkungen erst zum nächsten Treffen zur Diskussion vorlegen.

Bei zwei neulich mit Sperrungs-Kreuz versehenen Verbindungswegen, nämlich dem Jortan im Großen Zschand und dem Übergang Blaues Horn - Sandschluchte/ Kampfturm, soll eine Aufhebung angestrebt werden.

In jedem Falle wurde mit diesen beiden Arbeitskreisen ein wichtiger Schritt getan, um das gute Verhältnis zwischen Bergsteigern und Naturschutz zu erhalten und sogar auszubauen.

Wichtig ist, daß alle Bergsteiger, ob Einheimische oder Gäste, durch Einhaltung der Sächsischen Kletterregeln und Beachtung der Naturschutzbestimmungen dazu beitragen, daß dieses gute Verhältnis auch in Zukunft bestehen bleibt.

DAV-Ausschuß Klettern und Naturschutz

Am 25. und 26. Januar 1992 fand in Oberreifenberg im Taunus das 2.Arbeitstreffen des DAV-Ausschusses Klettern und Naturschutz statt. Erstmalig war in diesem Kreis ein Mitglied der Arbeitsgruppe Naturschutz des SBB anwesend, um die Belange der sächsischen Bergsteiger zu vertreten.

Der Ausschuß wurde auf Beschluß der DAV-Hauptversammlung 1991 in Heilbronn ins Leben gerufen und setzt sich mit den zunehmenden Problemen in den außeralpinen Klettergebieten auseinander.

Dabei gilt es vor allem, den Bestrebungen staatlicher Stellen zu weiteren Gipfelsperrungen durch geeignete Maßnahmen und fachlich fundierte Argumentation entgegen zutreten.

Im Bundesausschuß Klettern und Naturschutz sind Vertreter aller Klettergebiete und auch die IG Klettern aktiv. Auch wenn manche Probleme der Kletterfreunde aus den alten Bundesländern (noch!?) nicht die unseren sind, so gilt es doch, die Entwicklung aufmerksam zu verfolgen.

Die zur Zeit vorrangigen Aufgaben des Ausschusses bestehen in der Klärung grundsätzlicher Fragen. So wurde in Oberreifenberg intensiv an der Erstellung von Grundsatzpapieren gearbeitet.

Ein Schwerpunkt war die Diskussion und Verabschiedung des überarbeiteten DAV-Strategiepapiers. Außerdem wurde ein Entwurf zur "Arbeitsgebietsordnung" diskutiert, der an die Entscheidungsgremien weitergeleitet werden soll, um die Aktivitäten der einzelnen Kletterverbände besser zu koordinieren. Weitere Schwerpunkte waren Finanzierungsfragen, die Konzeption zum Klettern an den Felsen in der BRD und juristische Fragen zum Problemkreis der Routensanierung mit Bohrhaken.

Ein wichtiger Punkt war die Festlegung der Regionalstruktur des Ausschusses. Für Sachsen ist dabei ein gemeinsamer Regionalausschuß vorgesehen, der unter Leitung des SBB örtliche Arbeitskreise koordinieren soll. Diese sollten sein: Elbsandsteingebirge, Oberlausitz, Erzgebirge / Vogtland und Leipzig.

Aus unserer Sicht erscheint es günstig, wenn die Interessen der Kletterfreunde aus der Leipziger Gegend vom Regionalausschuß Sachsen-Anhalt vertreten werden könnten, da die regionalen Besonderheiten (Steinbrüche als Klettergebiete) und die Situation dort sehr ähnlich sind. Die niedersächsischen Bergfreunde haben den Leipzigern ihre Unterstützung beim Aufbau der entsprechenden Strukturen zugesichert.

Gebietsbetreuung



... unser Lilienstein!

Mit dem Kauf einer Scheune auf der Ebenheit am Lilienstein durch die damalige BSG Lok Riesa 1979 wurde sozusagen der Lilienstein zu unserem "Hausberg".

Und so zogen Wanderer und Bergsteiger unseres Vereins an den Wochenenden in die Sächsische Schweiz, um Sport zu treiben oder zu bauen. So wuchs aus der Scheune eine Berghütte; sie ist zwar noch nicht fertig, aber es geht weiter vorwärts.

Auf der Ebenheit war es eigentlich schön ruhig, abgesehen von den Besuchern der Gaststätte auf dem Lilienstein-Plateau und den wenigen Bergsteigern, die an der Westkante kletterten. Doch leider, oder sollte man sagen, bloß gut, daß es so ist, bekommt man auch einen anderen Blick für die Dinge. Man sieht plötzlich den Unrat im "Busch". Es müßte etwas an den Aufstiegen getan werden, da ist etwas defekt, dort fehlt ein Nagel und wenn jährlich die Wanderer und Bergsteiger aufgerufen waren zur Aktion "Sauberes Gebirge", "fegten" wir um den Lilienstein. Ich kann mich noch heute erinnern, daß wir mal ein halbes Motorrad aus dem Wald geholt haben, Autoreifen und jede Menge Schrott. Mit den ganz gebliebenen Biergläsern, die Besucher der Gaststätte als Wurfgeschosse verwendet hatten, haben wir unseren "Hausrat" vervollständigt.

Und dann wurde 1987, mit der Entwicklung der Gebietsbetreuung im LSG Sächsische Schweiz, die Bitte an uns herangetragen, auch ein Betreuungsobjekt zu übernehmen. Wir saßen zusammen und diskutierten und am Ende kam heraus, wir übernehmen als Kreis Riesa mit allen Sportgemeinschaften den Lilienstein.

Es begann eine sehr gute Zusammenarbeit mit der Försterei Rathewalde, dem Ehepaar I. und D. Graf. Es war eine schöne Zeit, mit dabei zu sein, wie Sportfreunde von Chemie Riesa mit großem Eifer dem Gelände und den Aufstiegen einen neuen Farbanstrich gaben, den Südaufstieg vom Erdreich befreiten, unsere Rentner mithalfen bei der Sicherung des Jungbaumbestandes gegen Wildverbiß, der Parkplatz am Lilienstein beräumt wurde. Die Bergfreunde von Stahl Riesa leisteten eine gute Arbeit bei der Wegmarkierung zu den Kletterfelsen am Lilienstein. Ich erinnere mich noch, mit



Schwellenschleppen am Lilienstein-Südaufstieg

welcher Mühe der obere Teil des Nordaufstieges in Ordnung gebracht wurde. Die Holzstiege wurde entfernt und durch eine Treppe aus Eisenbahnschwellen ersetzt. Da zu dieser Zeit gerade der Aufzug kaputt war, durften alle Schwellen auf dem Kreuz nach oben geschleppt werden. Gut für die Kondition, aber eine absolute Schinderei.

Mit Jugendlichen haben wir im Wald Drahtzäune entfernt und Reisigbündel angefertigt. So wie man am Wochenende am Lilienstein war, mußte eben schnell noch ein Rundgang gemacht werden, nur um mal nachzusehen.

Ja, und mit der Wende wurde uns klar, daß nun mehr Leute kommen werden und auch mehr Probleme: ich sehe das zumindest so. An der Westkante begann ein "Kletterboom", für die Bergsteiger wurde eine sehr ordentliche Zuführung gebaut. Seit ich die Westkante kenne, wird hier geklettert und wenn man oben war, wurde über den Südaufstieg zurückgewandert. Offensichtlich war einigen Bergfreunden der Weg zu lang, eine Abseilöse mußte in Höhe der Querhanges der Kneifervariante eingeschlagen werden. Die Zuführung zur Westkante ist eindeutig, trotzdem sieht man deutlich Spuren quer durch den Waldhang, man könnte ja 10 Sekunden zu spät am Einstieg sein.

Mit der Wende kamen auch die "schönen bunten Dosen", die man überall als Tupfer in der Landschaft finden kann. Natürlich, nun nach der Wende kann man sich auch viele andere "saubere Gebirge" ansehen, die Welt ist für uns größer geworden.

Wenn wir auch ein paar weniger geworden sind, einige Sportgemeinschaften gibt es nicht mehr, Bergfreunde sind weggezogen, der Arbeit hinterher, trotzdem werden wir uns weiter um "unseren Lilienstein" kümmern.

Uwe Hübner, ESV Lok Riesa

Berliner Bergsteiger arbeiten am Nordaufstieg zur Lok

Am 4. April 1992, einem Sonnabend, trafen sich 8 Bergsteiger des Bergsteiger-Clubs "Bärenstein" aus Berlin zu einem Arbeitseinsatz im Rathener Gebiet. Fachliche Betreuung und Anleitung erhielten die Bergsteiger durch zwei Mitarbeiter der Nationalparkverwaltung.

Im unteren und mittleren Teil des vielbegangenen

Nordaufstiegs zur "Lokomotive" wurden auf etwa 200m Länge Stufen, Geländer und Treppen gebaut.

Das Gebiet um die Rathener Lokomotive und den Honigsteinrücken ist eines der von Bergsteigern am stärksten frequentierten Gebiete.

Arbeitseinsatz zur Gebietsbetreuung am Rauenstein

17 Bergsteiger waren am ersten Aprilsonnabend 1992 zum Rauenstein gekommen, nicht um zu klettern, sondern um in ihrem Betreuungsgebiet Hand anzulegen.

Bereits seit 1986 ist der Rauenstein in fester Betreuung, jedes Jahr waren 2-3 Einsätze zur Erosionssanierung, zum Wege- und Geländerbau gelaufen.

1989 und 1990 waren Erosionssanierungsarbeiten um die "Nonne" erfolgt. Der Großteil der versandeten Flächen war mit Geländern abgesperrt worden. Die Sandflächen konnten daraufhin mit Reisig belegt werden. Somit waren die Flächen ruhiggestellt und langsam konnte sich wieder etwas Bodenvegetation bilden.

Zum diesjährigen Einsatz hatte der für den Rauenstein zuständige Revierförster, Herr Bauch, junge Kiefern für die versandeten Flächen rund um die "Nonne" bereitgestellt. Auf den Sandsteinriffen der Sächsischen Schweiz sind dies standortgerechte Bäume.

Nach einer kurzen Einweisung durch den Revierförster konnten die Pflanzarbeiten beginnen.

Von den 1990 an der Ostseite der Nonne gepflanzten Bäumchen hatten leider nur wenige die extremen Bedingungen, den Sand und etliche trockene Tage nach dem Pflanzen, überlebt. Hoffen wir, daß es diesmal günstiger wird.

Ganz erfreulich ist bereits heute das Bild auf den 1988 bepflanzten Flächen an der Rauenstein-Ostseite an der großen Boofe. Hier haben sich die Bäumchen im Schutz der Absperrungen sehr gut entwickelt und auf den ehemaligen großen Sandflächen sind wieder Gräser, Heidekraut usw. zu finden.

Aber nicht alle der 17 Teilnehmer hatten Bäumchen gepflanzt. Zwei weitere Gruppen waren mit Reparatur- und

Ausbesserungsarbeiten an den Absperrungen am Laasenstein, an der Rauenstein-Ostseite und an der Übungsstelle "Reibungsplatte" beschäftigt.

Insbesondere waren es gebrochene Geländerstangen, die zu erneuern waren. Zwei Absperrungen wurden neu gebaut.

Auch in den nächsten Jahren wollen die Bergsteiger des SBB-Kletterclubs KV "Enzian" ihre Gebietsbetreuung am Rauenstein weiterführen.



Klettersteigmarkierung am Rauenstein

Wieder Helfer für Erosionssanierung gesucht

Wer Interesse hat, einmal selbst bei einem Naturschutzeinsatz in der Sächsischen Schweiz mitzuhelfen, kann sich jederzeit bei uns melden.

Die Einsätze sind wieder vorrangig im Frühjahr und im Herbst. Das nächste Mal dann voraussichtlich im Oktober und Anfang November 1992.

Wir bereiten gemeinsam mit den Revierförstern bzw. Forstämtern und der Nationalparkverwaltung eine Liste mit Terminen und Einsatzorten vor, die wir gern allen Interessenten zuschicken.

Daneben wollen wir Terminwünsche von Gruppen bei der Einsatzplanung berücksichtigen.

Einzelpersonen, Gruppen oder Kletterclubs können sich melden bei :

Peter Rölke

Winterbergstraße 76 G

O - 8036 Dresden

Für Kletterclubs oder Gruppen gibt es auch die Möglichkeit, im Rahmen einer langfristigen Gebietsbetreuung ein eigenes Betreuungsgebiet zu übernehmen.

SBB aktuell



Erweiterte Öffnungszeiten der SBB-Geschäftsstelle Ehrlichstraße

Seit kurzem hat unsere SBB-Geschäftsstelle auf der Ehrlichstraße 2 einen zusätzlichen Tag in der Woche geöffnet.

Neben den bisherigen Öffnungszeiten dienstags 17 - 19 Uhr und mittwochs von 11 - 13 Uhr ist jetzt auch donnerstags von 16 - 18 Uhr geöffnet.

Wer also Mitglied des SBB und damit auch des Deutschen Alpenvereins werden will oder Informationen erhalten möchte, kann zu o. g. Zeiten in unserer Geschäftsstelle Dresden vorbeischauchen. Für den Eintritt ist bitte ein Lichtbild

mitzubringen. Der Verkauf von Kartenmaterial u. ä. ist allerdings nur dienstags.

Die Pirnaer Geschäftsstelle hat nach wie vor montags von 16 - 18 Uhr geöffnet.

Für Bergfreunde, die Mitglied des SBB werden wollen, aber außerhalb von Dresden wohnen, besteht natürlich auch die Möglichkeit, sich per Post direkt an unseren Geschäftsführer Arthur Treutler, Altnaußnitz 10g, O-8028 Dresden zu wenden bzw. unter 43 61 66 anzurufen.

3. Treffen der DAV- Naturschutzgruppen in der Eifel

In die nördliche Eifel hatte die Arbeitsgruppe Umwelt der DAV-Sektion Essen die Naturschutzgruppen des DAV vom 13.-15. März 1992 eingeladen, genauer gesagt auf die Düsseldorfer Eifelhütte ins Rurtal nahe dem Städtchen Nideggen. Erstmals waren auch 3 Vertreter des SBB dabei.

Das Thema des Treffens war die aktuelle Problematik "Umwelt und Verkehr". Am ersten Abend sprach ein Vertreter der Niederländischen Bergsteigervereinigung über deren Bemühungen für ein Umdenken bei der Alpen-Fahrt, die doch auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln möglich ist und nicht nur mit dem Privat-Kfz. Danach zeigte Fridolin Scholz von der DAV-Sektion Heidelberg zwei interessante Dia-Vorträge.

Am Sonnabend fand eine Diskussionsveranstaltung zum Thema Verkehr statt, zu der auch Vertreter des ADAC, des VCD (Verkehrsclub Deutschland), der Bundesbahn und der Bundesverkehrsministeriums eingeladen waren.

Eine Exkursion am Nachmittag führte in die Klettergegend der nördlichen Eifel, ins Rurtal bei der Burg Nideggen. Hier darf noch im etwas kieseligen, aber festen Sandstein geklettert

werden, während die Wände um Blens wenige Kilometer südlich bereits wegen einer Totalsperrung nicht mehr beklettert werden dürfen.

Ein aus der Sächsischen Schweiz noch nicht bekanntes Phänomen fiel uns besonders auf: Im landschaftlich schönen Rurtal reihten sich entlang der Flußniederungen etliche Wohnwagendörfer aneinander. Die hießen zwar "Campingplätze", hatten aber mit einem Campingplatz nur noch wenig zu tun...

Hunderte Wohnwagen waren da für ewig hingestellt, mit Hecken umgeben und mit exakter Abgrenzung zum Nachbarn, jeder mit Antennen auf dem Dach, glattgeharktem Platz für das Auto und Plattenweg vom Auto zum Wohnwagen...

Besonders von der Blick von der Burg Nideggen hinab auf die Wohnwagenstadt im Rurtal ließ uns ahnen, daß schon ein normaler Zelt(?)platz reicht, um ein schönes Tal zu veranstalten.

Alles in allem war es für uns ein interessantes Wochenende mit vielen Gleichgesinnten vom Alpenverein und in für uns noch unbekannten deutschen Mittelgebirgen.

Naturschutzreferenten des Deutschen Alpenvereins kommen im Oktober 1992 nach Dresden

In jedem Jahr treffen sich die Naturschutzreferenten der 320 Sektionen des Deutschen Alpenvereins zu einer Tagung, um über aktuelle Naturschutz- und Umweltthemen zu beraten.

Im Jahr 1990 hatten erstmalig Vertreter des SBB an der dreitägigen Veranstaltung in Augsburg teilgenommen.

Die letzte Tagung hatte im November 1991 in Würzburg stattgefunden, wobei das Schwerpunktthema der Verkehr in den Alpen, speziell im österreichischen Inntal und am Brennerpaß war.

Für die SBB-Teilnehmer war das natürlich ein hochinteressantes Thema, da sich zwischen der Brennerautobahn und der geplanten Autobahn durch die Sächsische Schweiz viele Parallelen ergeben. Dem Inntal hat die Autobahn nichts gebracht außer Verkehr und Luftbelastung, der Region Sächsische Schweiz würde es genauso gehen.

Die Naturschutzreferententagung 1992 soll erstmalig in den neuen Bundesländern in Dresden stattfinden und zwar vom

23.-25. Oktober 1992. Tagungsort wird das Haus der Kultur und Bildung auf der Maternistraße sein.

Neben einer Stadtführung durch Dresden wird es auch Exkursionen in die Sächsische und Böhmisches Schweiz geben.

Eine der Exkursionen soll sich mit den gravierenden Waldschäden in der südlichen Sächsischen Schweiz und auf böhmischer Seite beschäftigen. Ein Rundgang auf dem Deciner Schneeberg mit seinem toten Wald ist geplant. Zugleich kann den Naturschutzreferenten das Gebiet vorgestellt werden, durch das die Vorzugstrasse der Autobahn gehen soll.

Eine weitere Exkursion soll sich mit der Problematik Bergsteigen und Naturschutz beschäftigen. Während des Rundgangs sollen einmal Gebiete mit starker Erosion und zum anderen nach Abschluß von Erosionssanierungsarbeiten, wahrscheinlich im Rathener Gebiet und am Rauenstein, gezeigt werden.

Auch 1992 wieder Aktion "Sauberes Gebirge"

Auch 1992 wird es wieder die Aktion "Sauberes Gebirge" in der Sächsischen Schweiz geben, mittlerweile bereits zum 12. Mal.

Zum Vormerken und Eintragen in den Kalender ist für viele sicher das Datum interessant, zumal es die Aktion in diesem Jahr schon etwas früher als sonst stattfindet: Und zwar ist der Termin des Einsatzes der Sonnabend, der 10. Oktober 1992.

Die Organisation der Aktion, die gemeinsam vom Sächsischen Bergsteigerbund (SBB) und vom Dresdner Wandersport- und Bergsteigerverband (DWBV) getragen wird, liegt wieder in den Händen von Bergfreund Winfried Popelka.

Die Treffpunkte werden sich voraussichtlich kaum ändern, also wie schon in den vergangenen Jahren wieder Rathen-Bahnhof, Schmilka-Parkplatz, Zahnsgrund, Beuthenfall usw. Genauer zu den Treffpunkten ist dann aus den Tageszeitungen, aus dem Mitteilungsblättern des SBB und des DWBV und natürlich direkt bei Bergfreund Popelka zu erfahren.

Bergsteiger- und Wanderergruppen, Schulklassen usw., die teilnehmen wollen, werden gebeten, sich aus organisatorischen Gründen bei Bergfreund Popelka, Borsbergstraße 12, 8019 Dresden unter Hinweis auf ihre Teilnehmerzahl anzumelden.



In eigener Sache

Unser Heft 5 wird im Herbst 1992 erscheinen

Auch zukünftig wollen wir Sie mit unserem Heft über den Fortgang unserer Initiative und zu aktuellen Problemen des Natur- und Umweltschutzes in der Sächsischen Schweiz informieren.

Voraussichtlich im November 1992 soll unser mittlerweile schon fünftes Informationsheft erscheinen.

Die Schwerpunkte werden wieder die Forderungen der Initiative sein, wie das Tiefflugverbot oder die Einrichtung der Nationalparkregion.

Aktuelle Informationen zum Thema Autobahn durch die Sächsische Schweiz werden ganz sicher auch im Heft 5 zu finden sein. Daneben werden wir auch an den in diesem Heft angesprochenen Dingen wie Gewerbegebiet Leupoldshain,

den Flächenspekulationen oder den Anschlüssen Zug/Bus dranbleiben.

Wenn es uns gelingt, wollen wir wieder einen bekannten Naturschützer der Sächsischen Schweiz im Interview zu Wort kommen lassen.

Schon ohne die Autobahn sind die Waldschäden in der südlichen Sächsischen Schweiz gravierend, aber nicht nur dort. Wir wollen im Heft 5 verstärkt darauf eingehen.

Einen Tourismusteil mit Privatvermietern und Pensionen soll es ebenfalls wieder geben. Nach der Felsenbühne in diesem Heft soll dann die Kirnitzschtalbahn im Mittelpunkt stehen.

Wir wollen für das Heft 5 in jedem Falle bei unserem Preis von 2,- DM bleiben, freuen uns aber immer wieder sehr über Ihre Spenden über diesen Betrag hinaus, die für die Finanzierung des vorliegenden Heftes 4 eine ganz wichtige Stütze waren und unsere Unabhängigkeit von Sponsoren sichern helfen.

Daneben müssen wir auch versuchen, über auf die Sächsische Schweiz und das Bergsteigen bezogene Werbung, die Sie in diesem Heft finden, einen Teil der Kosten zu decken. Wir bitten Sie, bei Ihren bergsportlichen o. ä. Einkäufen die Inserenten, die uns mit ihrer Werbung unterstützen, zu beachten.

Wir hoffen, daß Sie auch unser nächstes Heft interessieren wird. Durch Rücksendung der beiliegenden Karte an Beate Franze, Münchner Platz 16, O-8027 Dresden können Sie es bestellen.

Bitte überweisen Sie den Betrag wieder auf die Konten der Initiative (Achtung, Postgirokonto hat sich geändert):

Stadtsparkasse Dresden
Konto-Nr.: 452 829 345
BLZ: 850 551 42

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

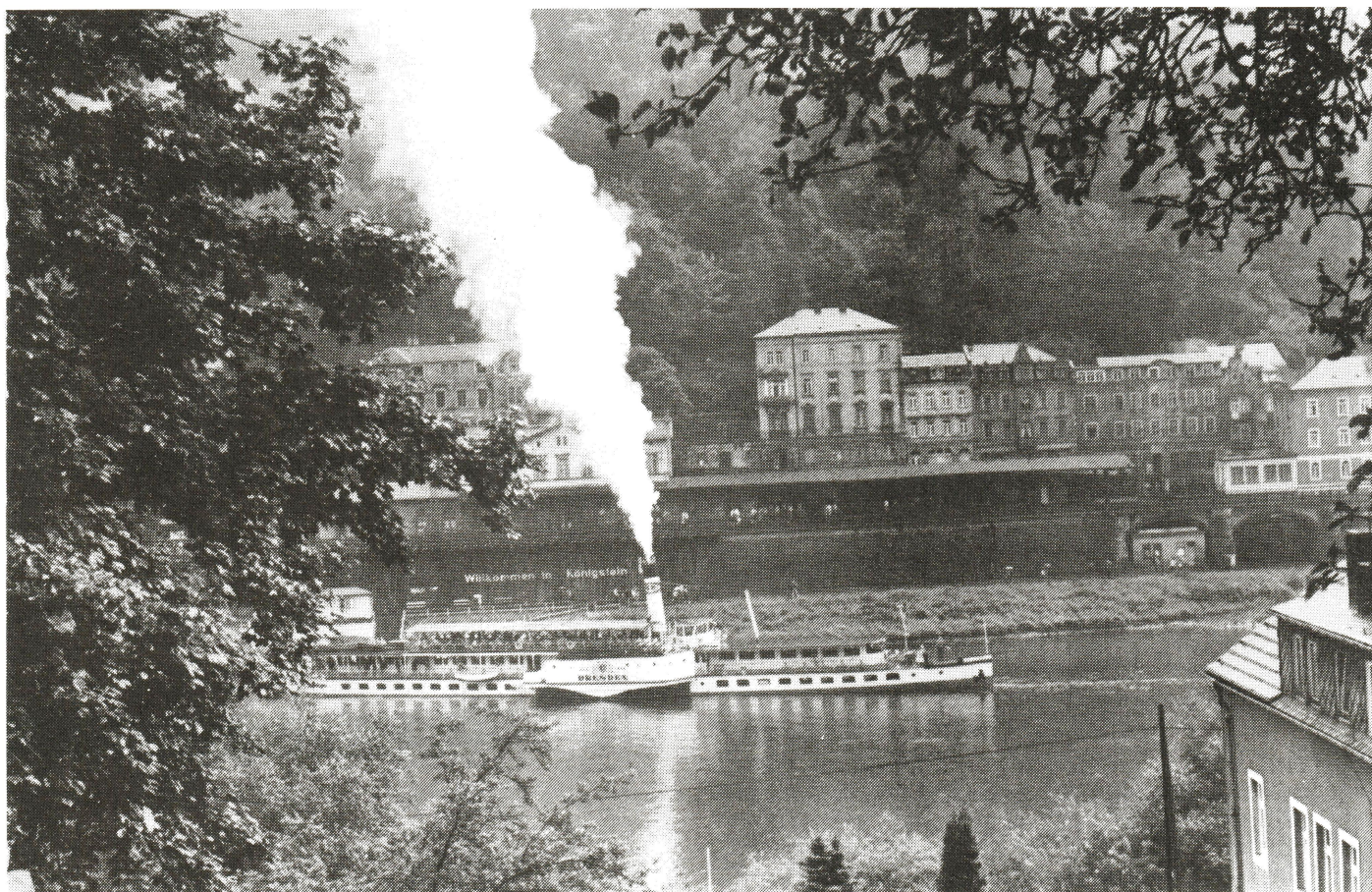
Sie können den Betrag auch in bar schicken, in Briefmarken bitte nur noch, wenn es nicht anders geht (wir haben dann zuviele Briefmarken, und die Druckerei nimmt ja nur "richtiges" Geld).

Wir bedanken uns für Ihr Verständnis.

Damit verbleiben wir mit den besten Wünschen für unsere Leser und Mitstreiter der Sächsischen-Schweiz-Initiative.

Ihr Redaktionsteam

Beate Franze, Christian Walter, Lutz Schmidt und Peter Rölke



Impressum

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

Redaktionskollektiv: Beate Franze, Christian Walter und Peter Rölke

Titelfoto: Bloßstock (Affensteine) / Foto: Frank Richter

Rückseite: Türkenkopf im Rathener Gebiet / Foto: Christian Walter

Fotos im Innenteil: F. Richter, U. Hübner, U. Meschke

Auflage: 4000

Gesamtherstellung: Druckerei G. Richter, Meißen

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



Die Tiere leiden und erfüllen mit ihrem Seufzen die Lüfte:
Die Wälder fallen der Vernichtung anheim.
Die Berge werden geöffnet und ihrer Metalle beraubt,
welche in ihren Adern wachsen.
Aber das menschliche Verhalten ist schnell,
jene zu loben und zu ehren,
welche durch ihr Tun der Natur
wie der Menschheit
den größten Schaden zufügen.

Leonardo da Vinci
(1452 - 1519)