

SÄCHSISCHE-SCHWEIZ- INITIATIVE



- * Sächsisches Naturschutzgesetz verhindert Nationalparkregion -
Landschaftsschutzgebiet in Auflösung?
- * Autobahn im Bereich Bielatal/Grenzplatte wurde zurückgestellt
Aber: Auch Hellendorf-Trasse bringt Waldsterben für die Sächsische Schweiz



Liebe Freunde der Sächsischen Schweiz,

fast auf den Tag genau zwei Jahre nach der ersten großen Demonstration für den Schutz der Sächsischen Schweiz, damals hatte auch unsere "Sächsische-Schweiz-Initiative" begonnen, gab es am 3. Juni 1992 eine Demo-Neuaufgabe. Diesmal stand sie unter dem Motto "SOS Sächsische Schweiz - Bedrohung Autobahn".

Ursache für diese nicht alltägliche Aktion waren die forcierten Planungen an der transeuropäischen Autobahn A 13, deren Vorzugstrasse durch die Sächsische Schweiz gehen sollte. Irreversible Schäden in wertvoller Natur- und Kulturlandschaft wären die Folgen, selbst die relativ weit von der Trasse entfernten Gebiete der Sächsischen Schweiz würden durch die 10 km weiten Schadstofftransporte empfindlich beeinflusst.

Von seiten des sächsischen Wirtschaftsministeriums gab es im Frühjahr 1992 immer wieder Andeutungen, daß der Korridor Südliches Dresden - Sächsische Schweiz die günstigste Variante für den Bau einer Autobahn sei.

Um dies zu verhindern, hatten eine große Zahl von Verbänden, Vereinen und Bürgerinitiativen, deren Aktivitäten von Maria Jacobi koordiniert wurden, zu einer Demo am 3. Juni 1992 aufgerufen.

Ein Erfolg war die Demo in jedem Falle: Wurde doch die für den 7. Juli geplante Entscheidung zur Vorzugstrasse wiederum vertagt. Man schien im Kabinett doch etwas verunsichert zu sein, wie denn nun die Meinung der Bevölkerungsmehrheit zu einer Autobahn durch die Sächsische Schweiz ist, und daraus resultierend, ob man sein '94 er "Wahlvolk" (mit Blick auf den 1995 geplanten Baubeginn) allzu sehr vor den Kopf stoßen sollte.

Insbesondere das Umweltministerium zeigte sich zunehmend kooperativer und positionierte sich mit Rückendeckung durch das Hundsdoerfer-Gutachten Ende Oktober endlich für die Sächsische Schweiz, aber gleichzeitig auch für die zukünftige Lebensqualität in der Stadt Dresden.

Mit der Entscheidung des Kabinetts am 3. November 1992 wurden die LSGs Sächsische Schweiz, Zschonergrund und Plauenscher Grund zu Autobahn-Tabuzonen erklärt.

Wir können uns freuen, denn dies ist ein erster großer Erfolg unserer Arbeit. Wertvolle Landschaftsschutzgebiete bleiben damit erhalten, um die Sächsische Schweiz wird das Betonband einen Bogen machen.

Gleichzeitig wurde eine Tiefenprüfung des Freiburger Korridors bis Februar 1993 angeordnet, jedoch favorisiert das Wirtschaftsministerium weiterhin den Korridor südlich von Dresden.

Deshalb ist es jetzt auch wichtig, daß wir uns nach diesem ersten Teilerfolg nicht "zur Ruhe setzen" und annehmen, mit dem Aus für den Grenzübergang Grenzplatte ist die Gefahr gebannt. Grenzübergänge bei Hellendorf oder Breitenau brächten für die Sächsische Schweiz fast dieselbe hohe Schadstoffbelastung, zudem würden wertvolle Gebiete des Osterzgebirges für immer zerstört.

Die Fortführung unseres Engagements für die Sächsische Schweiz gilt selbstverständlich nicht nur für die Autobahn-Problematik.

Mit dem neuen sächsischen Naturschutzgesetz besteht die akute Gefahr, daß das ganze LSG Sächsische Schweiz in einzelne Fragmente zerfällt.

Es darf auch nicht unwidersprochen hingenommen werden, daß die privaten Tiefflieger die Nationalparkregion und insbesondere den Aussiedlungsort der Wanderfalken, den Lilienstein, zu ihrem bevorzugten Zielobjekt erkoren haben.

Vielleicht machen Ihnen die ersten Lichtblicke in punkto Autobahnbau etwas Mut und geben neue Kraft, das Engagement für den Erhalt und den Schutz unserer Lebensräume und unsere Natur nicht aufzugeben, auch wenn es manchmal (oder sogar oft) scheint, als wäre es ein langer, oft aussichtslos scheinender Kampf.

Es war aber auch für unser kleines Redaktionsteam wichtig, daß Sie, unsere Leser, uns mit ihren freundlichen Briefen und Karten und mit ihren Spenden den Mut gegeben haben zur Fortführung unserer Arbeit und auch Mut zur Fortsetzung unseres Heftes "Sächsische-Schweiz-Initiative".

In diesem Sinne hoffen wir, daß Sie auch zukünftig mit uns gemeinsam für den Schutz unseres Gebirges eintreten. Wir würden uns natürlich freuen, Sie auch als Leser unseres nächsten Heftes, dann bereits die Nr. 6, begrüßen zu können.

Peter Rölke



1	Sächsische-Schweiz-Initiative
3	Nationalparkregion Das LSG Sächsische Schweiz in Auflösung
6	Ohne Vorrang der Ökologie keine gute Zukunft Offener Brief an den CDU-Abgeordneten Mannsfeld
7	Tiefflüge
8	Öffentlicher Verkehr
9	Autobahn Sachsen - Prag Chronik der Entscheidungen und Ereignisse Stellungnahme des Umweltministeriums Der Waldzustand im Raum Rosenthal - Gottleuba Planungsfall Autobahn - Existiert der Entlastungseffekt? Stellungnahme des Sachsenforums zur Autobahnplanung
27	Sanfter Tourismus Kleinhennersdorf - Ein lieblicher Ort in der Sächsischen Schweiz
31	Bergsteigen und Naturschutz Freiheitsberaubung? DAV-Ausschuß Klettern und Naturschutz
34	Zittauer Gebirge
35	Aktuelle Informationen

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

Unser besonderer Dank gilt:

Michael Ton, Dresden
Gunter Herrmann, Radebeul
Johanna Habsch, Dresden
Walter Ehrlich, Dortmund
Michael Dittrich, Freital
Andreas Eiselt, Königstein
Marie-Luise Eichner, Leipzig
Dr. med. Dorothea Roloff, Dresden
Dr. W. Wagner, Kurort Hartha
Prof. Dr. Ing. Kurt Junghans, Berlin
Dr. Helmut Klink, Heilbronn
Uwe Mildner, Dresden
Rainer Schubert, Halle
Rolf Reder, Schweinfurt
Prof. Dr.-Ing. habil. Hertel, Dresden
Hagen Reichel, Grimma/Sa.
Stefan Bengs, Penig
Wolfgang Bordt, Ulm
Dr. Erna Frauenstein, Pirna
Käte Hofmann, Dresden
Volkmar Krems, Dresden
Wolfhart Müller, Freiberg
Ralph-Peter Obst, Coswig
Thomas Büttner, Heidenau

Dr. Hans Gruner, Chemnitz
Synnöve Wustmann, Bad Schandau-Ostrau
Joachim Hering, Bad Schandau
Eberhard Jäkel, Dresden
Fam. Johannes Egermann, Bautzen
Eberhard Friebe, Neustadt/Sa.
Werner Michalk, Königsbrunn
Gunthard Muster, Vellmar
Olaf Penckert, Dresden
K.-H. Schneider, Neu-Ulm
Michael Stehr, Bautzen
Gisela Ulbricht, Dresden
Ludwig-H. Wucherpfennig, Hildesheim
Brigitte Zacher, Dresden
Marianne Claussnitzer, Dresden
Manfred Hieke, München
Wolfram Kundisch, Chemnitz
H. Nötzold, Dresden
Gabriele Retsch, Pirna
Prof. Dr. Helmut Richter, Leipzig
Matthias Weber, Heidenau
Fritz Leder, Dresden
Kurt Popp, Villingen
Siegfried Bartosch, Köln

Dr. Dieter Bernhardt, Leipzig
Kurt Cyron, Dresden
Harry Drechsel, Chemnitz
Volkmar Fischer, Freital
Heinz Franke, Dresden
Albrecht Gühne, Papstdorf
Viola Hartmann, Weinböhla
Joachim Kipping, Ingolstadt
Diethard Kundisch, Erfurt
Heinz Künzelmann, Lommatzsch
Rainer Ludwig, Borna/Sa.
Gertraud Mallow, Neuenhagen
Grit Marschner, Dresden
Katharina Mitschke, Dresden
Erika Müller, Radebeul
Jutta Scheibe, Leipzig
MR Dr. med. Peter Schmoll, Bad Saarow
M. Andreas Sembdner, Dresden
Frank Söhnle, Schmilka
Hartmut Straumer, Dresden
Stella Unger, Pirna 2
Dr. Anne Wächter, Langebrück
Wilfried Wutke, Leipzig
Fam. Bernhard Zielonka, Freital
Evi Widder, Wilhelmsfeld



Das LSG Sächsische Schweiz in Auflösung

Ein schwarzer Tag für die Natur in Sachsen:

Am 13. 10. 1992 beschließt der Landtag ein "Naturschutz"-Gesetz

Mit den Stimmen der CDU-Mehrheitsfraktion verabschiedete der sächsische Landtag am 13. 10. 1992 ein Naturschutzgesetz, gegen die Stimmen der Opposition. Es ist ein schwarzer Tag für die Natur in Sachsen. Wirtschaftsschutzgesetz wäre die wohl treffendere Bezeichnung dieses Gesetzes gewesen . . .

Seit dem Frühjahr 1992 hatte das Umweltministerium am Entwurf eines Naturschutzgesetzes für Sachsen gearbeitet. Allerdings machten die eigenen Unionsabgeordneten die Arbeit ihres Umweltministers Vaatz (CDU) zunichte, denn von ihnen wurde das vorgelegte Naturschutzgesetz erst einmal "wirtschaftsfreundlich" umgestaltet. Zu zwei Dritteln der Gesetzesvorlage gab es weitreichende Änderungsvorschläge, allein 40 von der CDU-Fraktion.

Da fast alle Anträge der Opposition rundweg abgelehnt wurden, kam es wenige Tage vor dem Parlamentsentscheid im Umweltausschuß des Landtags zum Eklat. Die SPD verließ demonstrativ eine Beratung des Umweltausschusses: der Verhandlungswille der CDU sei gleich Null. Mit über 50 % Stimmenanteil im Landtag kann die CDU verständlicherweise auf Änderungsvorschläge der Opposition verzichten . . .

Was herauskam, ist das schlechteste Landesnaturschutzgesetz in ganz Deutschland, so Bündnis 90 / Grüne. Und wenn

man genau hinschaut, was dieses neue Gesetz z. B. für die Sächsische Schweiz bedeutet, kann man dieser Meinung nur zustimmen.

Zwei Punkte sind es besonders, die der Wirtschaft eindeutig den Vorrang einräumen und sogar Rückschritte zu bisherigem Naturschutzrecht bedeuten:

Zum einen ist es die Beschränkung des Klagerechts der anerkannten Naturschutzverbände auf nur 3 % der Landesfläche, und zwar auf schon durch den Gesetzgeber sehr gut oder gut geschützten Objekte wie Nationalparks, Naturparks oder Flächennaturdenkmale.

Zum anderen ist es die Ausgliederung der Gemeinden aus den Landschaftsschutzgebieten mit der Begründung, daß dies mit dem neuen westdeutschen Recht nicht zu vereinbaren sei.

Bisher galten noch die Bestimmungen des Einigungsvertrages, noch galt der Landschaftspflegeplan für die Sächsische Schweiz, der das Landschaftsschutzgebiet als Einheit von Natur, Kulturlandschaft und Gemeinden betrachtete.

Dies ist nun zu Ende, denn fast alle Gemeinden sollen aus dem LSG Sächsische Schweiz ausgegliedert werden.

Das LSG Sächsische Schweiz wird durchlöchert

Der Begriff der Nationalpark-Region im Naturschutzgesetz wird zur bloßen Makulatur

Noch im Heft 4 hatten wir von der geplanten Ausgliederung einer LSG-Fläche für ein Gewerbegebiet bei Leupoldishain berichtet. Doch nun, ein halbes Jahr später, ist es weitaus schlimmer gekommen, denn jetzt steht die Auflösung des gesamten Landschaftsschutzgebietes Sächsische Schweiz bevor!

Keine Auflösung im juristischen Sinne, nein, es gibt schon noch LSG-Flächen, aber eine Auflösung im praktischen Sinne.

Der Gedanke der Nationalpark-Region wäre damit passé, seine Erwähnung im Naturschutzgesetz verkommt zur bloßen Makulatur . . .

Das LSG soll zukünftig nur noch aus einzelnen Bruchstücken bestehen, vorrangig aus den Waldgebieten. Doch gerade für die Vordere Sächsische Schweiz, für die Gebiete der Ebenheiten und Tafelberge, ist doch die bereits erwähnte Synthese aus Natur, Kulturlandschaft und Gemeinden charakteristisch und erhaltenswert.

"Eine Durchlöcherung des LSG wäre der unvergleichbar größte Rückschritt in der Geschichte des Landschaftsschutzes in Sachsen", schreibt Peter Hildebrand von der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz in seinem nachfolgend veröffentlichten Offenen Brief. Dem kann man sich nur anschließen.

Landschaftsplanung ist für Kommunen nur eine Kann-Bestimmung

War die geplante Errichtung eines Gewerbegebietes durch die Bürgermeisterin von Leupoldishain, Frau Schilter, noch als Einzelfall eines Gewerbegebietes im LSG zur Schaffung von Arbeitsplätzen gedacht, steht es nunmehr allen Gemeinden frei, Gewerbe anzusiedeln.

Ein LSG gibt es ja dann nicht mehr; und einen Landschaftsplan auch nur bei Bedarf . . .

Während Sachsens Umweltminister Vaatz erreichen wollte, daß die Gemeinden einen Landschaftsplan als Grundlage für die Bauleitplanung aufzustellen, ist die Erstellung von Landschaftsplänen seit dem 13. 10. 1992 nur noch eine Kann-Bestimmung. Jeder Kommune steht es frei, die Landschaftsplanung einzubinden oder auch nicht.

Dieser bloße Appell ans Bewußtsein der Kommunalpolitiker scheint ein gewagtes Spiel, denn nicht alle Gemeinden haben so weitsichtige, durchdachte Konzepte wie z. B. die Gemeinden Kurort Gohrisch, Kleinhennersdorf oder Reinhardtsdorf-Schöna in der Sächsischen Schweiz.

Projekte wie z. B. das Hotel mit Glasturm in Waltersdorf oder eine Vielzahl neuer Gewerbegebiete können nun schwierig verhindert werden.

Auch dem Hotelbau auf weithin sichtbarer Höhe östlich von Cunnersdorf steht nun nichts mehr im Wege. Aber hätte dieses Hotel nicht durch fachgerechte Landschaftsplanung näher an die bestehende Bebauung gerückt werden können?

Kompetenzbeschneidung für die Nationalparkverwaltung?

Die letzte der traurigen Neuigkeiten ist eine soeben veranlaßte Befugnisbeschränkung für die Nationalparkverwaltung. Bisher als untere Sonderbehörde des Umweltministeriums mit Weisungs- und Mitspracherecht für die gesamte Nationalparkregion ausgestattet, soll sie zukünftig nur noch "beratende Funktion" ausüben, insbesondere im LSG.

Überspitzt ausgedrückt: Ob die Nationalparkverwaltung für oder gegen ein Projekt oder eine Maßnahme ist, im Endeffekt hat ihre Meinung auf den Beschluß des Entscheidungsträgers keinen Einfluß mehr. Die Kommunen oder die Landratsämter können den Rat der Nationalparkverwaltung befolgen, wenn sie wollen, oder auch nicht.

Auch Dr. Stein, Leiter der Nationalparkverwaltung, ist über diese drastische Kompetenzbeschneidung nicht glücklich, wird seine Behörde doch damit weit weniger zur Erhaltung der Natur und der Landschaft der Sächsischen Schweiz beitragen können.



Felsen und Wälder prägen gemeinsam mit den Gemeinden und der Kulturlandschaft das Bild der Sächsischen Schweiz - hier der Rundblick auf das Rathener Gebiet vom Gamrig aus

Ausblick

Der Schutz der Sächsischen Schweiz als Ganzes, eines der wichtigsten Ziele unserer "Sächsischen-Schweiz-Initiative", ist mit der Ausgliederung der Gemeinden aus dem LSG und der Befugnisbeschränkung der Nationalparkverwaltung auf eine neue, bisher ungeahnte Weise stark gefährdet.

Unser Ziel wird weiterhin die Einrichtung einer National-

park-Region bleiben, in der ein Verbleib der Gemeinden im LSG nicht zu deren Nachteil sein wird.

Über unsere beabsichtigten Gespräche mit dem Umweltministerium, dem Umweltausschuß des Landtages und den Landkreisen sowie den aktuellen Stand werden wir in unserem nächsten Heft berichten.

Nachdenkliches...

Um noch einmal zum Ausgangspunkt zurückzukehren: Ursache für alle diese Rückschritte bei der Bewahrung der Schöpfung ist die Haltung der christlich-demokratischen Mehrheitsfraktion im sächsischen Landtag.

Dr. Klaus Mannsfeld, umweltpolitischer Sprecher der CDU-Fraktion, äußerte mehrfach, daß "das sächsische Naturschutzgesetz kein Verhinderungsgesetz für die sächsische Wirtschaft werden soll".

Und dies bezieht sich wohl nicht nur auf die gesamte sächsische Wirtschaft, sondern auch auf die Firmen einiger Abgeordneter.

Wenn man beispielsweise bedenkt, daß der parlamentarische Geschäftsführer der CDU-Landtagsfraktion, Klaus Leroff, ein neusächsischer Politiker, gleichzeitig Geschäftsführer der in Pirna-Krietzschwitz ansässigen CUT Gesellschaft für Consulting, Umweltschutz und Technologie mbH ist, fällt einem das Verständnis für die o. g. Entscheidung etwas leichter. Hatte doch gerade CUT mit den Bestimmungen des leidigen LSG Sächsische Schweiz zu kämpfen . . .

Die zukünftigen Projekte von CUT in der Sächsischen Schweiz sollte man mit Argusaugen begutachten, und um eine Übervorteilung ihrer Gemeinde brauchen sich die Bürgermeister keine Gedanken zu machen.

Denn: Schon ein Projekt der Firma CUT in Bad Muskau war ins Zwielicht geraten (siehe auch Dresdner Neueste Nachrichten / Die UNION). Eine unabhängige Kommission bezeichnete den Vertrag für das Sanierungsprojekt von Bad Muskau, seitens der Stadt unterzeichnet von der Bürgermeisterin Roswitha Thomaschk, als unseriös bezüglich der Honorare und zudem als für die kleine Stadt völlig überdimensioniert.

Der Ehemann der Bürgermeisterin, Ludwig Thomaschk, ist übrigens Landtagsabgeordneter in des Vertragspartners, nämlich CUT-Geschäftsführer Klaus Leroffs, CDU-Fraktion . .

WORT UND WERK



Hauptstraße 21
O-8060 Dresden
neben der
Dreikönigskirche
Tel. 549 61

- Buch
- Sächsisches Kunsthandwerk
- Christliche Kleinkunst

**Sie finden bei uns
ein umfangreiches Angebot
an Regionalliteratur.**

Offener Brief an den CDU-Abgeordneten Mannsfeld

Sehr geehrter Herr Dr. Mannsfeld,

Ihre in der Öffentlichkeit wiedergegebenen Äußerungen zur Naturschutzpolitik in Sachsen (DNN/DU v. 2./3./4. 10. 92) dürfen nicht unwidersprochen bleiben.

Das, was Sie gesagt haben, ist nicht nur höchst fragwürdig. Es ist auch bedrohlich, da Sie es doch als Angehöriger der machthabenden Partei, als ihr umweltpolitischer Sprecher und als Mitglied des Umweltausschusses des Sächsischen Landtages vertreten.

Ein ordentlicher Landschaftsplan, fordern Sie, soll ausgesetzt werden, die Gemeinden sollen den Zustand der Natur selbst prüfen (offenbar steht damit in Zusammenhang, daß aus den sächsischen Landschaftsschutzgebieten alle Gemeinden per Gesetz ausgegliedert werden sollen); Sie wollen dafür sorgen, daß das Sächsische Naturschutzgesetz kein Verhinderungsinstrument für die sächsische Wirtschaft wird; in Sachsen dürfe die Ökologie keinesfalls ein Übergewicht haben, damit nicht die wirtschaftliche Entwicklung außer Acht gelassen wird; Ökonomie und Ökologie müßten gleichberechtigt werden.

Was für ein Fehlverständnis von Naturschutz und welche Unkenntnis über das Verhältnis von Ökologie und Ökonomie!

Was mich am meisten betroffen gemacht hat: Die gleichen Ansichten habe ich 1986 auf der Umwelttagung der CDU in Burscheidungen gehört. Sie haben seinerzeit diese Tagung als CDU-Mitglied mitgetragen, ich war einer der fünf geladenen Gäste der kirchlichen Umweltbewegung der DDR. Es ist mir unbegreiflich, wie Sie, Herr Mannsfeld, heute noch die gleiche ideologieverhaftete Umweltpolitik vertreten können wie vor der Wende.

Naturschutz in seinem umfassenden Sinne ist doch im zu Ende gehenden 20. Jahrhundert die oberste Leitgröße für unsere Existenz geworden. Nur ein strenger konsequenter Naturschutz wird - und das gilt überall - die Wirtschaftstätigkeit auch langfristig sichern können.

So wäre die "Durchlöcherung" der Landschaftsschutzgebiete der unvergleichbar größte Rückschritt in der Geschichte des Landschaftsschutzes in Sachsen, und die Gemeinden mit der auf sie zukommenden Aufgabe überfordert.

Das Verbleiben der Gemeinden in unseren hochwertigen Landschaftsschutzgebieten ist schließlich eine wichtige Voraussetzung für die Bewahrung der Natur, der Landschaft und der Ortsbilder. Der nachhaltigen Vitalitätssicherung der Region steht das, wenn nur die richtigen Entwicklungskonzepte realisiert werden, überhaupt nicht im Wege, im Gegen-

teil. Strenger, umfassender Naturschutz ist in unserer Zeit niemals ein Hinderungsgrund für wirtschaftliche Entwicklung, weder global noch lokal.

Allerdings gehört dazu eine Abkehr von altlastigem Denken. Ökologie und Ökonomie sind absolut untrennbar und mit der Ökologie sind die Probleme der weltwirtschaftlichen Gerechtigkeit und des Friedens verzahnt.

Die Gesetze der Ökologie und die Zeichen der Zeit mißachtend (was z. T. noch sehr populär ist), entwerten und vernichten wir unsere natürlichen Lebensräume fortschreitend bis hin zur globalen Katastrophe und machen damit den denkbar größten ökonomischen Schaden. Ökologische Umbildung, Phantasielosigkeit und eine Politik, die sich opportunistisch-populistisch an unaufgeklärten Mehrheiten orientiert, sind die Meilensteine darin.

Gefragt ist dagegen "ein gesellschaftlicher ökologischer Imperativ" (Kurt Biedenkopf). Von der Priorität ausgehend (worüber die Bevölkerung nachhaltig aufzuklären wäre), werden wir immer die richtigen, allseits verantwortbaren und die Wirtschaft langfristig sichernden Entscheidungen finden. Nur mit dem zentralen Denkansatz der Ökologie ist BEWAHRUNG DER SCHÖPFUNG - die dringendste ressourcen- und generationsübergreifende Aufgabe unserer Zeit - noch möglich. Machen Sie sich, Herr Mannsfeld, doch bitte mit den fachlichen Grundlagen und den notwendigen Ideen vertraut, bevor Sie öffentlich darüber reden und politisch wirksam werden!

Bedenken Sie die Berichte des Club of Rome, den Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung, die Umweltperspektive der Vereinten Nationen bis zum Jahr 2000, die Ergebnisse der Ökumenischen Versammlung der christlichen Kirchen, und lesen Sie auch bei Albert Schweitzer oder Kurt Biedenkopf nach! Das wird Ihnen den rechten Weg weisen, die Angst vor der WENDE nehmen und den Mut für ein wirklich modernes Sächsisches Naturschutzgesetz geben können. Auch eine fortschrittliche Wirtschaftspolitik in Sachsen bedarf dieses innovativen Beitrages.

Sachsen - ein Beispiel gegen die trotz staatlicher Umweltschutzmaßnahmen weltweit unvermindert fortschreitende Naturzerstörung - wäre das nicht die eigentliche Aufgabe christlicher Politik für unser Land?

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hildebrand

(Der Autor ist Wissenschaftlicher Sekretär der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz e.V.)

**Fazit 1992:****Tiefflüge wie nie zuvor über der Sächsischen Schweiz****Wie lange kann das Bonner Verkehrsministerium die Argumente der sächsischen Staatsregierung für ein Tiefflugverbot noch ignorieren?**

Hatten wir zum Zeitpunkt unseres letzten Heftes Nr. 4 im Frühjahr 1992 noch gehofft, die Fluganbieter und Privatflieger würden die Sächsische Schweiz meiden, belehrte uns die Realität eines Besseren.

Es waren mehr Tiefflüge als je zuvor zu registrieren.

Wie schon in den letzten beiden Jahren wurde kein Gebiet ausgeklammert, insbesondere der Lilienstein zählt zu den am meisten aufgesuchten Objekten. Wie da die geplante Wiederansiedlung der ausgesetzten jungen Wanderfalken gelingen soll, ist ein Rätsel . . .

Aber auch für die Einwohner, Touristen, Wanderer oder Bergsteiger ist es eine Zumutung, wenn man in kurzen Abständen von Tieffliegern überflogen wird. Die Nationalparkverwaltung hat in diesem Sommer bei Lärmmessungen immerhin 71 Dezibel ermittelt.

In nebenstehendem Kasten ist einmal eine Auswahl von charakteristischen Überflügen dargestellt, die teils von uns, teils von der Nationalparkverwaltung erfaßt wurden.

Die Empfehlung von Verkehrsminister Krause zum Nichtüberfliegen der Sächsischen Schweiz, die mit der Aufnahme in die Liste der Vogelschutzgebiete des Luftfahrthandbuchs verbunden war (siehe auch unser Heft 3), wurde von den Piloten im zurückliegenden Jahr glattweg ignoriert.

Gleichfalls ignoriert wurden auch die neuerlichen Vorstöße und Interventionen der Sächsischen Staatsregierung in Bonn für eine weniger lasche Regelung des Problems.

Bonn hält weiterhin daran fest, daß ein Flugverbot derzeit aus rechtlichen Gründen nicht durchsetzbar sei. Dabei hat die sächsische Regierung schon mehrfach auf die Möglich-

keit der Regelung mittels des § 11 der Luftverkehrsordnung (LuftVO) hingewiesen, der Flugbeschränkungen auch aus anderen Gründen als denen der Sicherheit des Luftverkehrs festlegen kann.

Allein der Wille fehlt in Bonn . . .

Man muß vermuten, daß hier wohl auch eine Lobby von Privatpersonen dahintersteckt, die sich auch zukünftig einen Rundflug mit ihrem Privat-Jet über Deutschlands schönsten Landschaften offenlassen will.

Umso mehr ist die intensive Suche nach Lösungen durch das sächsische Umweltministerium zu begrüßen, das mit einer kürzlich begonnenen fundierten Studie zu den Folgen der Tiefflüge über der Sächsischen Schweiz eine Untermauerung der Forderungen Sachsens anstrebt.

Unterstützung erhoffen wir auch vom Umweltausschuß des sächsischen Landtags. Mit dem Arbeitskreis "Umwelt und Landesentwicklung" der CDU-Landtagsfraktion konnten wir am 9. Oktober 1992 sprechen. Dr. Mannsfeld, Leiter dieses Arbeitskreises, sagte uns Unterstützung bei der Klärung des Problems zu.

Der Umweltausschuß des Landtags sollte baldmöglichst Initiativen ergreifen, damit der Landtag über den Bundesrat einen Entschließungsantrag an den Bundesminister für Verkehr zur Novellierung der LuftVO richtet.

Die fachliche Begründung für den Antrag müßte die Landesregierung erbringen, wofür mit der begonnenen Studie eine gute Voraussetzung geschaffen ist.

Wir hoffen, zu den ersten Ergebnissen der Studie und zur Unterstützung unseres Anliegens durch den Umweltausschuß des sächsischen Landtages im nächsten Heft berichten zu können.

Kleine Auswahl von Tiefflügen 1992

- | | |
|--------------------------|---|
| 4. April:
(Sonntag) | Ein Hubschrauber (kein BGS) kommt im Elbtal und überfliegt Bastei und Rauenstein im Tiefflug. |
| 16. Mai:
(Sonabend) | Der Pfaffenstein wird 2 x von einem Sportflugzeug überflogen. |
| 31. Mai:
(Sonntag) | 2 x Überflug durch ein Sportflugzeug Lilienstein / Wehlgrund / Rathen |
| 14. Juni:
(Sonntag) | 2 x Tiefflug über dem Königsplatz Hinterhermsdorf und Rundflüge Reservat Kirnitzschklamm / Raumberg / Großer Zschand |
| 21. Juni:
(Sonntag) | Überflüge im Bereich Bielatal / Grenzplatte |
| 26. Juni:
(Freitag) | Ein grüner Hubschrauber mit rot-gelbem Schwanz beginnt 12.00 Uhr seinen Rundflug im Wehlgrund und im Raaber Kessel, fliegt dann zum Lilienstein |
| 27. Juni:
(Sonabend) | Überflug des Liliensteins durch einmotorige Sportmaschine; am selben Tag Überflüge durch Sportflugzeug im Bereich Großer Zschand (u. a. Teichstein) |
| 28. Juni:
(Sonntag) | Wieder ein Tiefflug, diesmal durch ein Sportflugzeug, vom Rauenstein in Richtung Lilienstein. |
| 1. Juli:
(Mittwoch) | Überflug des Liliensteins in nur 50 m Höhe durch denselben Hubschrauber wie am 26. Juni; über der Westecke / Nordseite Schauflüge! Dies ist genau dort, wo z. Z. die Jungfalken ausgesetzt wurden . . . |
| 23. August:
(Sonntag) | Zwei Einpropeller-Sportflugzeuge überfliegen den Lilienstein und drehen dann in Richtung Tümpelgrund und Wehlen ab. |



Umweltfahrkarten nach Verkehrsverbund möglich

S-Bahn im Elbtal beispielgebend, Busverbindungen in die Region jedoch mangelhaft

Kaum eine andere Mittelgebirgsregion Deutschlands ist per Bahn so gut von einem großen Ballungsgebiet erreichbar wie die Sächsische Schweiz.

Nach wie vor befördern die S-Bahn-Züge der Deutschen Reichsbahn einen großen Teil der Wanderer, Bergsteiger und Touristen, vorrangig an den Wochenenden, in die Sächsische Schweiz. Aber auch an den Werktagen hat die Schienenverbindung eine wichtige Funktion für die zahlreichen Pendler nach Pirna, Heidenau und Dresden.

Die Preise sind gerade noch im akzeptablen Bereich, derzeit z. B. 10,- DM für eine Person von Dresden-Hauptbahnhof bis Schmilka und zurück. Insbesondere Familien seien aber die günstigen Familientageskarten empfohlen, die die Deutsche Reichsbahn für Wochenenden und Feiertage bietet (siehe auch unsere nebenstehende Werbung). Diese Familienkarte kostet nur 15,- DM, was sich z. B. bei o. g. Entfernung schon ab 2 Personen lohnt.

Wenn die eigentlich schon für 1992 angekündigte Fährverbindung von Schöna nach Hrensko 1993 endlich zustandekommt, sind die öffentlichen Verkehrsmittel auch für eine CSFR-Tour attraktiv.

Die kurze Zugfrequenz der S-Bahn, halbstündlich verkehrt sie bis Schöna von den frühen Morgenstunden bis spät in die Nacht hinein, kann als ein weiterer Pluspunkt gewertet werden, den es zu erhalten gilt.

Jedoch, so gut wie die Elbtalverbindung ist, so ungenügend sind ganz besonders im Winterhalbjahr die Busverbindungen in die Region. Ins Kirnitzschtal zur Neumannmühle fährt vormittags ein einziger, an schönen Tagen sogar überfüllter Bus, sonst nichts. Nachmittags für die Rückfahrt gibt es dann nur einen 17-Uhr-Bus.

Ins Bielatal sieht es ähnlich aus.

Und da gerade diese beiden Strecken schon längere Zeit einen schlechten Ruf haben, müßte selbst bei ausreichender Busfrequenz erst eine größere Werbekampagne gestartet werden, um auf den neuen Zustand hinzuweisen.

Die zusätzlichen Busse, die Ostern 1992 im Kirnitzschtal fuhren, waren deshalb fast ohne Fahrgäste . . .

In der im September 1992 vom Planungsbüro Fichtner / Schwarzbach vorgelegten Gesamtentwicklungskonzeption der Region sind deshalb die Vorschläge der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz berücksichtigt worden, neue Pendel- und Ringbusse einzurichten.

Eine gut frequentierte Direktverbindung Pirna-Bielatal ist geplant, auch Ringbusse Bad Schandau-Krippen-Klein-

gießhübel-Cunnersdorf-Pfaffendorf-Königstein-Bad Schandau sowie Sebnitz-Saupsdorf-Hinterhermsdorf-Neumannmühle-Ottendorf-Sebnitz.

Außerdem sollte die Rentabilität privater Kleinbuslinien geprüft werden.

Auf der Basis dieses verbesserten Busliniennetzes gewinnt unsere Idee einer Umweltfahrkarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel eine neue Aktualität.

Besser, Ihr Auto steht am Bahnhof als auf der B 6 oder B 172 im Stau.

Die Staus in Richtung Sächsische Schweiz, zur Stadt der Blauen Schwerter oder in Richtung Tharandter Wald überholt man am besten auf der Schiene.

Zum Beispiel im 30-Minuten-Takt mit der S-Bahn Dresden.

Eine Alternative für Familien, den Wochenendausflug ohne PKW zu planen, ist die Familientageskarte.

15,-

Gültig an Wochenenden sowie an gesetzlichen Feiertagen. Für bis zu 2 Erwachsene und bis zu 3 Kindern zahlen Sie nur

Beratung und Verkauf:

an allen Fahrkartenausgaben jedes Bahnhofs in Ihrer Nähe

Seitens der Deutschen Reichsbahn wurde eine grundsätzliche Bereitschaft für solch eine Umweltfahrkarte signalisiert.

Probleme sind jedoch die unklaren Verhältnisse bei den Busbetreibern und der ausstehende Verkehrsverbund.

Da eine vom Freistaat Sachsen finanziell unterstützte Umweltfahrkarte auch politische Unterstützung aus dem Parlament benötigt, legten wir unseren Vorschlag im Oktober 1992 dem Arbeitskreis "Umwelt- und Landesentwicklung" der CDU-Landtagsfraktion vor.

Dr. Mannsfeld als Leiter des Arbeitskreises sagte uns zu, die Idee einer Umweltfahrkarte im Rahmen des Möglichen gemeinsam mit dem Arbeitskreis "Bau und Verkehr" zu unterstützen. Eine Rückmeldung wurde uns zugesichert.

Im nächsten Heft werden wir Genaueres zu den geplanten, neuen Ring- und Pendelbuslinien mitteilen und hoffen, auch von Neuigkeiten in Sachen Umweltfahrkarte "Sächsische Schweiz" berichten zu können.



Autobahn

Autobahn Sachsen - Prag

Chronik der Entscheidungen und Ereignisse

Mit der Kabinettsentscheidung vom 3. 11. 1992, die eine endgültige Absage an die Vorzugstrasse zu bedeuten scheint, aber den in seiner Gesamtheit für Menschen und Natur unverletzlichen Korridor Südliches Dresden weiter favorisiert, hat die Diskussion zur Autobahn Sachsen - Prag ihren vorläufigen Höhepunkt erreicht.

Das Nein zum Grenzübergang Bielatal / Grenzplatte kann als unser erster wichtiger Erfolg bezeichnet werden, jedoch, die Gefahr für die Sächsische Schweiz und wertvolle Gebiete des Osterzgebirges ist durch die möglichen Autobahn-Grenzübergänge Bahratal / Hellendorf oder Breitenau noch immer aktuell.

Im folgenden sei im Telegrammstil versucht, einen Rückblick der Ereignisse und Entscheidungen, insbesondere seit April 1992 bis zum November 1992, zu geben.

1991

Im Frühjahr 1991 signalisiert Bundesverkehrsminister Krause im tschechoslowakischen Wirtschaftsministerium, man solle in Prag von einer Autobahn mit Grenzübergang in der Nähe von Rosenthal ausgehen.

Am 5. 6. 1991 beantragt die CDU-Fraktion des sächsischen Landtages: "... die Staatsregierung solle 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 / Heidenau / Pirna / Korridor Richtung Rosenthal einleiten...".

Damit scheint die Linienführung bereits Mitte 1991 festgelegt.

Durch den Protest von Bürgerinitiativen, Umwelt- und Naturschutzverbänden gegen diese schon von der DDR favorisierte Linienführung sieht sich das Wirtschaftsministerium gezwungen, eine Untersuchung von 7 Trassen in

5 Korridoren in ganz Sachsen durchzuführen. Damit werden die Firmen "Bender & Stahl" (Verkehrsteil) und "Schreiner" (ökologischer Teil) beauftragt.

Allerdings wird nur eine Trasse, die o. g. "Vorzugstrasse", als A 13 nach Bonn zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan gemeldet. Dies geschieht mit manipulierten Zahlen, zum einen mit zu niedrigen Baukosten und zum anderen mit einer sehr hohen Verkehrsdichte, die nur in Stadtnähe erreicht wird. Dadurch gewinnt das Projekt einen extrem guten Kosten-Nutzen-Faktor, der zur Aufnahme in den sog. "Vordringlichen Bedarf" berechtigt. Diese Einordnung ist bis heute nicht berichtigt.

Auf einer Veranstaltung der Friedrich-Ebert-Stiftung im November 1991 warnt der international anerkannte Verkehrswissenschaftler Prof. Knoflacher aus Wien vor einer Wiederholung der Fehler der Brennerautobahn, die der Region nichts gebracht hat außer Verkehr.

Januar 1992

Unter der Koordination von Maria Jacobi vereinigen sich alle an einer Verhinderung der Autobahn interessierten

Bürgerinitiativen und Verbände im "Autobahn-Netzwerk". Ein gemeinsames Handeln ist gesichert.

Februar/März 1992

Die Öffentlichkeit erhält keine Informationen über den Stand der Trassenprüfungen, alles geschieht hinter verschlossenen Türen.

Mehrere öffentliche Anhörungen in Dresdner Kirchen sollen Klarheit und Licht in den Planungsdschungel und eine Einbeziehung der Öffentlichkeit vor der Ende März geplanten Entscheidung bringen.

Am 30. 03. 1992 übergibt das Netzwerk dem Wirtschaftsminister Schommer ein Schreiben mit der Aufforderung, die Anmeldung der Autobahn für den Bundesverkehrswegeplan vorerst zurückzuziehen.

Durch die massiven Proteste wird erreicht, daß das Sächsische Ministerium für Wirtschaft und Arbeit (SMWA) die Entscheidung zur Vorzugstrasse auf Juni 1992 verschiebt.

April 1992

Die Einschätzung des Bonner Verkehrsministeriums auf den Antrag Sachsens ist inzwischen fertig.

Fazit: Einstufung in den vordringlichen Bedarf; trotz erheblicher Umweltprobleme soll gebaut werden. Von der Prüfung der 7 Trassen ist in Bonn offiziell noch nichts bekannt.

(siehe auch Einschätzung auf Seite 22)

Auf Anregung seiner Sektion Sächsischer Bergsteigerbund (SBB) spricht sich auch der Deutsche Alpenverein, der mit 500.000 Mitgliedern weltgrößte Bergsteigerverein, gegen eine Autobahn durch die Sächsische Schweiz aus und bringt dies in Schreiben an Verkehrsminister Krause, Ministerpräsident Biedenkopf, die Minister Vaatz und Schommer sowie an den CSFR-Präsidenten Havel zum Ausdruck.

Mai 1992

Das Wirtschaftsministerium, das Autobahnamt und die beauftragten Firmen "Bender & Stahl" und "Schreiner" prüfen weiter. Unabhängig davon läuft ein "Unbedenklichkeitsgutachten" für die Emissionen der Variante Dresden-Sächsische Schweiz, ausgeführt vom Büro "Lohmeyer" aus Karlsruhe im Auftrag des SMWA.

Erste inoffizielle Informationen zeigen, daß das ökologische Gutachten von Schreiner ergibt, die Trasse Dresden-Sächsische Schweiz wäre die ökologisch verträglichste aller Trassen. Damit wäre das Wunschergebnis des Auftraggebers, des SMWA, perfekt.

Die Gefahr für die Sächsische Schweiz wird immer größer. Deshalb entschließen sich das Netzwerk Autobahn und die Umweltverbände zu einer Demonstration am 3. Juni 1992 unter dem Motto "SOS Sächsische Schweiz - Bedrohung Autobahn". Zu den Organisatoren gehört auch der Sächsische Bergsteigerbund (SBB).

Auf einer Informationsveranstaltung in der Strehleener Kirche sinkt das Ansehen des Sächsischen Umweltministeriums (SMU) auf einen neuen Tiefpunkt. Herr Benedict, Leiter der Abteilung Landesplanung im SMU, versucht mit Halbwahrheiten, den Autobahnbau zu bagatellisieren.

Wozu eine Demonstration "SOS Sächsische Schweiz", sagt er, wenn doch der Nationalpark Sächsische Schweiz von einer Autobahn gar nicht berührt wird.

Rein formal hat er Recht. Aber als Chef der Landesplanung im Umweltministerium Sachsens hat er noch immer nicht begriffen, daß der Nationalpark nur ein Viertel der Gesamtlandschaft ausmacht und die Sächsische Schweiz in ihrer Gesamtheit wertvoll ist . . .

Auf diese Tatsache mußten ihn die Zuhörer aufmerksam machen.

Juni 1992

Die Demo am 3. Juni im Stadtzentrum von Dresden wird ein Höhepunkt im Widerstand gegen eine Autobahn durch die Sächsische Schweiz (siehe auch Bilderserie in diesem Heft).

Ein Info-Bus des Bonner Verkehrsministeriums, der für den Autobahnbau wirbt, wird wirkungsvoll umstellt. Es werden Resolutionen an Minister Krause, an den Ministerpräsidenten Biedenkopf, an die Minister Schommer und Vaatz übergeben.

Eine Fahrrad-Stafette bringt die Schreiben sofort zu den Adressaten. Umweltminister Vaatz wird aufgefordert, sich gegen den Bau einer Autobahn durch die Sächsische Schweiz auszusprechen und die Öffentlichkeit in die Planungen einzubeziehen.

In der Kreuzstraße 7 hatte das Wirtschaftsministerium (SMWA) am 3. Juni einen Sonderstand aufgebaut. Der 1. Vorsitzende des Sächsischen Bergsteigerbundes, Dr. Ulrich Voigt, erfährt von Herrn Naumann (SMWA), daß das Ergebnis der Studien in Kürze vorgelegt wird und der Korridor Dresden-Sächsische Schweiz die größten Vorzüge hat, er sei am ökologisch verträglichsten. Eine Einsicht in das Untersuchungsmaterial, das zu diesem "SMWA-Wunschergebnis" führte, sei selbstverständlich nicht möglich, so Naumann.

In den Tagen nach der Demo drängen das Netzwerk und die Verbände auf die Einbeziehung der Öffentlichkeit sowie auf Einsicht und Diskussion der Ergebnisse der Studien vor einer Kabinettsentscheidung.

Juli 1992

Auf Grund der Proteste sieht sich das SMWA gezwungen, die Ergebnisse der bisher gelaufenen Studien vorzustellen. Am 4. Juli lädt Staatssekretär Dr. Münch vom SMWA die Vertreter von Netzwerk und Verbänden ein. Vorgestellt werden aber nur die Verkehrsstudie von "Bender & Stahl" und die Studie "Lohmeyer".

Die eigentlich brisanteste Studie von "Schreiner", die die ökologischen Folgen der 7 Trassen bewerten soll, sei zurückgestellt und wird bearbeitet, so Dr. Münch am 4. Juli.

Drei Tage später, zur Kabinettsentscheidung am 7. Juli taucht die "Schreiner-Studie" im Kabinett wieder auf. Sie war also doch nicht zurückgezogen worden . . .

Verunsichert durch die breiten Proteste, will sich das Kabinett noch nicht endgültig entscheiden. Nach dem Prinzip der "Salami-Taktik" beschließt man, erst einmal die

Korridore Chemnitz, Dresden-Nord und Zittau aus der Planung herauszunehmen und nur noch Dresden-Süd und Freiberg weiter zu überprüfen.

Der Korridor Freiberg erfüllt dabei wohl nur eine Alibifunktion, um die Öffentlichkeit nicht sofort vor den Kopf zu stoßen.

Im Juli 1992 antwortet auch Umweltminister Vaatz auf den am 3. Juni übergebenen Brief. Er verweist auf die anvisierte Expertendiskussion am 22./23. August und auf die laufenden Untersuchungen des Büros Hundsdörfer, die das SMU in Auftrag gegeben hat. Nach Abschluß dieser Untersuchungen will er sich eine Meinung bilden.

Die Sächsische Schweiz als einmaliges Gebiet auch ohne Studie als Tabuzone für eine Autobahn zu bezeichnen, kann und will sich der Umweltminister (noch) nicht entschließen...

August 1992

Am 22./23. August treffen sich Experten und die Umweltverbände zu einer Anhörung. Es hat den Anschein, so Peter Hildebrand in der Presseerklärung der Naturschutzverbände, als wolle das SMWA den Termin für eine Übereinstimmung mit der bevorzugten Untersuchung des Korridors Südliches Dresden nutzen.

Dieses Ziel schlägt fehl.

Die Naturschutzverbände, das Umweltministerium und das Entwicklungsforum bezeichnen die bisher vorliegenden,

vom SMWA in Auftrag gegebenen Studien auswärtiger Büros (Bender & Stahl, Schreiner, Lohmeyer) als für planerische Entscheidungen unbrauchbar.

Insbesondere das Lohmeyer-Gutachten wird als völlige Fehlleistung bezeichnet.

Hoffnungsvoll stimmt die unvoreingenommene, sachliche Betrachtungsweise bei der Vorstellung der Grundlagen der Hundsdörfer-Studie. Diese vom SMU in Auftrag gegebene Studie ist aber Ende August noch nicht abgeschlossen.

September 1992

Das SMWA treibt die Untersuchungen im Korridor Südliches Dresden voran. Die Firma Ökoplan war mit einer Feintrassenuntersuchung in diesem Korridor beauftragt worden. Man will in der Planung schon weiter vorangekommen sein, bevor im November die Entscheidung fällt.

Die "Wochenpost" recherchiert unterdessen in Prag. In der Ausgabe vom 3. 9. 1992 ist zu erfahren, daß seitens des SMWA bei den Gesprächen mit unseren Nachbarn nie von verschiedenen Grenzübergängen ausgegangen wurde.

Jaroslav Cipera, Leiter der Prager Autobahndirektion, sagt, daß seit Monaten in allen Beratungen mit deutscher Seite nur von einem Übergang zwischen Bahratal und Bielatal gesprochen wurde. Die Freiburger Trasse kenne er nur aus deutschen Karten, nicht aus gemeinsamen Erörterungen.

Auch Pavel Sejna, Leiter des Fachbereichs Straßenbau im Prager Wirtschaftsministerium, könne sich nicht erinnern, daß sein deutscher Verhandlungspartner, Dr. Bernd Rohde vom SMWA, bisher über andere Korridore gesprochen habe als über den Korridor 3, der an der Landeshauptstadt vorbei durch die Sächsische Schweiz führt.

Am 29. 9. lädt die Ev.-Luth. Superintendentur Pirna zu einer Podiumsdiskussion ein. Während Dr. Rohde (SMWA) noch behauptet, nichts sei entschieden, läßt Herr Stolle vom Bundesverkehrsministerium (BMV) die Katze aus dem Sack: Die Freiburger Trasse hätte eine so geringe Belegung, daß sie von Bonn niemals ernsthaft in Betracht gezogen worden wäre. Und da Bonn das Geld gibt und Herr der Planung ist, werde das BMV auch entscheiden, wo die Autobahn gebaut wird.

Also war die ganze Trassenprüfung von Anfang an nur eine Täuschung?

Auf die Frage, wie sich die Autobahn auf die Luft von Pirna auswirkt, kann oder will keiner der Beamten exakt antworten.

Traurig war das zeitweilige Abgleiten der Veranstaltung in politische, unsachliche und beleidigende Bahnen, verursacht durch den Pirnaer CDU-Stadtvorstand Kunze.

Superintendent Günther bringt die Diskussion auf christliche Werte und die Verfassung des Freistaates Sachsen. Er bemängelt insbesondere die unzureichende Aufklärung der Bevölkerung zu den Auswirkungen der Autobahn.

Oktober 1992

Die Planungen treten in ihre Endphase.

Vom 23. - 25. 10. tagen die Naturschutzreferenten des Deutschen Alpenvereins (DAV) in Dresden. Auf Vorschlag der DAV-Sektion Sächsischer Bergsteigerbund spricht man sich nochmals gegen eine Autobahn durch die Sächsische Schweiz aus. Nach einem Gespräch kreierte die Presse den Begriff "Geheimstudie". Gemeint ist das noch unter Verschuß gehaltene Hundsdorfer-Gutachten, welches eine Trassenführung im Korridor Südliches Dresden als unvertretbar und nicht durchführbar bezeichnet.

Durch das Nachhaken der Presse werden die Ergebnisse des Hundsdorfer-Gutachtens der Öffentlichkeit bekannt. Nur die Korridore Freiberg mit Tunnel und Zittau können vom Experten als gerade noch vertretbar bezeichnet werden (zu den Ergebnissen siehe grüner Kasten auf Seite 22).

Eine Woche vor der Entscheidung kommt es zu einem Gespräch zwischen den Umweltverbänden, vertreten durch die Grüne Liga, die Schutzgemeinschaft "Sächsische Schweiz" und den Sächsischen Bergsteigerbund, und Dr. Reinfried, Parlamentarischer Staatssekretär im Umweltministerium, der die Stellung des SMU für den Kabinettsbeschuß am 3. 11. 1992 darlegt (siehe auch nachfolgende Stellungnahme des SMU auf Seite 15).

Peter Hildebrand von der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz geht noch einmal in die Offensive, indem er darauf hinweist, daß das Kabinett unmöglich eine Entscheidung auf Basis der am 22. / 23. 8. als unbrauchbar erklärten Studien von Schreiner und Lohmeyer treffen kann. Einzig das Hundsdorfer-Gutachten lotet die Problematik in ihrer Tiefe aus.

November 1992

Trotz warnender Stimmen von Verbänden und vom Umweltministerium und trotz eindeutiger Negativ-Bewertung durch das Hundsdorfer-Gutachten entscheidet sich das Kabinett am 3. 11. 92 für eine bevorzugte Trassenführung im Korridor Südliches Dresden.

Das Kabinett akzeptiert jedoch Einwände des Umweltministeriums. Deshalb werden im Korridor 3 wenigstens Tabuzonen festgelegt und auch der Korridor 2 soll bis Februar 1993 einer Feinuntersuchung durch die Firma Ökoplan unterzogen werden. Erst danach soll eine endgültige Entscheidung zugunsten eines Korridores im Kabinett beraten werden.

Wirtschaftsminister Schommer hat aber schon die exakte Linie im "ausgewählten" Korridor 3 bereit (MDR, 3. 11. 1992): von Wilsdruff geht es am Tharandter Wald vorbei nach Dresden an den südlichen Höhenzug, dann immer stadtnah bis Pirna und zuletzt südlich mit einem Grenzübergang irgendwo zwischen Hellendorf und Liebenau.

Kurz darauf, am 5. / 6. 11. 1992, scheinen das Bundesverkehrsministerium und das SMWA erstmals mit der CSFR über einen anderen Grenzübergang als im Korridor 3 zu sprechen. Die CSFR signalisiert sofort, auf Grund geplanten Braunkohleabbaus eine Autobahn im Korridor 2 nicht übernehmen zu können. Die Recherche der "Wochenpost" scheint sich zu bestätigen: Mit der CSFR war nie ernsthaft über den Freiburger Korridor gesprochen worden.

War also die ganze Trassenprüfung von Chemnitz bis Zittau nur ein demokratisches Mäntelchen für die Öffentlichkeit?

10. 11. 1992: Bonn gibt der Presse bekannt, daß der Grenzübergang im Korridor 3 weiter eingeeengt wurde.

Liebenau fällt weg, nur ein schmales Stück zwischen Hellendorf und Breitenau käme in Frage.

Durch die unmittelbare Nähe der Trasse wäre die Sächsische Schweiz wieder ganz akut bedroht (der Biologe Dr. Kubitz erläutert dies in seinem Beitrag ab S. 15).

P. R.

"SOS Sächsische Schweiz - Bedrohung Autobahn"

Eine Demonstration in Dresden am 3. Juni 1992



Es ist die Ruhe vor dem Sturm. Die Organisatoren treffen sich auf dem Dresdner Altmarkt vor der Kreuzkirche. Uns bewegt die bange Frage: Wird jemand kommen?

Der Platz vor der Kreuzkirche füllt sich immer mehr. Der geplante Autobahnbau interessiert viele, betrifft er doch die Sächsische Schweiz und die Stadt Dresden. Etwa 2000 Teilnehmer werden geschätzt.

Vertreter der Verbände sagen einige Worte zum derzeitigen Planungsstand und stellen die Befürchtungen zur Realisierung der Vorzugsvariante durch die Sächsische Schweiz in den Mittelpunkt. Die Planung hinter verschlossenen Türen soll beendet werden, die Öffentlichkeit soll in die Entscheidungsprozesse einbezogen werden.





Von der Kreuzkirche führt der Demonstrationszug quer über den Altmarkt zu einem Infozelt und einem Infobus des Bundesverkehrsministeriums, die für den Autobahnbau werben.



Schlagartig schließt sich bei unserem Eintreffen das Infozelt aus Bonn. Bus und Zelt werden umlagert.

Die Werbung des Verkehrsministeriums ist heute gründlich schiefgegangen...



Das Thema unserer Demo und die Busaufschrift "Neue Wege braucht das Land" deuteten auf gewisse Differenzen in Sachen Verkehrswegebau hin.

Der Bonner Vertreter erhält einen Brief an Minister Krause.

Fahrradstaffeln überbringen Briefe an Sachsens Ministerpräsidenten Biedenkopf, an Umweltminister Vaatz und an Wirtschaftsminister Schommer.

Stellungnahme des Umweltministeriums zur geplanten A 13

Die durch das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung durchgeführten bzw. in Auftrag gegebenen landschaftsökologischen Untersuchungen erbrachten im Korridor Freiberg ein geringeres ökologisches Konfliktpotential als im Korridor Dresden-Süd.

In die Untersuchungen wurden dabei insbesondere Kriterien wie Schutzgebiete, Naturnähe, Mannigfaltigkeit von Fauna und Flora, Linienwiderstand und Landschaftsbild einbezogen.

Die Unterschiede in den Auswirkungen der beiden Korridore auf die Belange der Raumordnung werden vom Sächsischen Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung als wenig gravierend und damit als nicht ausschlaggebend für den Korridorentscheid angesehen.

Im Falle der Entscheidung für den Korridor Dresden-Süd auf Grund der Berücksichtigung weiterer Kriterien wie Verkehrsbelegung oder Kosten besteht das Umweltministerium auf den Ausschluß von Tabuzonen. Darunter ist

insbesondere das Landschaftsschutzgebiet "Sächsische Schweiz" zu verstehen.

Auch die Berücksichtigung einer Tunnellösung zur Querung des oberen Osterzgebirges erscheint unter ökologischen Gesichtspunkten unumgänglich.

Das Benennen des Grobkorridors mit dem geringsten ökologischen Konfliktpotential und die Einflußnahme auf die Wahl der umweltverträglichsten Trassierung stehen für das Umweltministerium derzeit im Vordergrund bei der Mitwirkung innerhalb dieses Verkehrsprojektes.

Das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung sieht die Priorität bei Verkehrsplanungen in integrierten Verkehrslösungen. Dies wird auch zukünftig eingefordert werden.

Dresden, 28. Oktober 1992

Dr. D. Reinfried
Parlamentarischer
Staatssekretär

Zu den ökologischen Ausgangsbedingungen und voraussichtlichen Folgen einer Autobahn Dresden-Prag:

Der Waldzustand im Raum Rosenthal-Gottleuba

Der nachstehende Artikel war fast abgeschlossen, als das Sächsische Kabinett am 3. 11. 1992 seine vorläufige Entscheidung für den Korridor 3 der Autobahn A 13 (Sachsen-Prag) traf.

Sind die befürchteten neuen Gefahren für die Wälder der Sächsischen Schweiz damit gebannt? Nicht wenige werden aufgeatmet haben angesichts der Absicht des Kabinetts, die bisherige Vorzugstrasse über Rosenthal fallenzulassen. Aber ein Gefühl ungeteilter Freude hat sich wahrscheinlich bei niemandem eingestellt, dem die Erhaltung der Lebensräume für Mensch und Natur am Herzen liegt: Eine Trassenvariante über Bahratal / Hellendorf, vorbei an Gottleuba, würde für die Sächsische Schweiz ein ähnlich hohes Risiko bringen, wie diejenige über Rosenthal.

Darüber hinaus bedeutet jede Favorisierung der Autobahn ein Festhalten an der bisherigen verkehrspolitischen Orientierung mit ihren Hypothesen zu Lasten der Zukunft. Läßt sich eine andere Realpolitik selbst dann nicht durchsetzen, wenn eine Persönlichkeit wie Professor Kurt Biedenkopf verantwortlich zeichnet, der für seinen Mut zum Unkonventionellen und seine perspektivische Betrachtungsweise bekannt ist? (z. B. den Beitrag "Wachstum bis zur Katastrophe?" in der "Zeit" vom 25. 9. 1991).

Lassen wir uns trotzdem nicht zur Resignation, zur freiwilligen Rückkehr in die Mut-, Hoffnungs- und Tatenlosigkeit

verleiten, sondern arbeiten wir an einer realistischen Bestandsaufnahme mit, ohne die auch in Sachen Wald keine verantwortliche Realpolitik möglich ist.

Die Höhenlagen des zentraleuropäischen Mittelgebirges zwischen Erzgebirge und mittleren Sudeten stellen weltweit das größte geschlossene Gebiet mit schweren durch Luftverunreinigung bedingten Waldschäden dar. Grad und Ausdehnung der Schäden nehmen noch immer zu, obwohl sich die Belastung seit etwa zehn Jahren nicht mehr vergrößert, in den beiden letzten Jahren sogar etwas verringert hat.

Erst die krasse, aber leider illusorische Reduktion des Schadstoffeintrages um ungefähr eine Zehnerpotenz könnte die volle Regeneration kranker, noch nicht irreversibel geschädigter Individuen und Ökosysteme einleiten.

Vom Siechtum sind inzwischen auch Wälder mittlerer Höhenlagen betroffen (Gebiete unterhalb der Kammzone und niedere Gebirgslandschaften, z. B. Elbsandsteingebirge, Böhmisches Mittelgebirge, Duppauer Gebirge). Allerdings vermögen Durchforstungsmaßnahmen und Wiederaufforstungen mit standortfremden Arten (z. B. Lärche, Murraykiefer) die ernste Situation bei oberflächlicher Betrachtung mancherorts, vor allem in Sachsen, zu verschleiern. Bei aller Würdigung der Verdienste Tharandter und Graupaer Forstwissenschaftler, die mit der Selektion relativ rauchresistenter Arten und Sorten das in der DDR-Zeit

Mögliche zur Regeneration geschädigter Wälder taten, muß die Schadensprävention durch Immissionsschutz den Vorrang haben, um unsere Ökosysteme zu erhalten und Gefahren von unserer Gesundheit abzuwenden. Daß der sterbende Wald Alarm für den menschlichen Organismus bedeutet, zeigen z. B. arbeitsmedizinische und epidemiologische Untersuchungen an der Medizinischen Akademie Dresden.

Angesichts des gegebenen einmaligen Belastungs- und Schädigungsgrades lassen sich Perspektive und Gefährdung der Mittelgebirgswälder im deutsch-böhmisch-polnischen "schwarzen Dreieck" nicht an den in den alten Bundesländern gängigen (auch dort nur bedingt aussagefähigen) Maßstäben messen. Sieht man den gegenwärtigen Stand mit den Erfahrungen aus der etwa 30jährigen Geschichte der Waldschäden im Zusammenhang, so wird die außerordentliche Labilität der hiesigen Waldökosysteme deutlich. Die Orientierung an gesetzlichen oder empfohlenen Schadstoffgrenz- und -richtwerten kann hier fast nur einer juristischen, kaum aber einer biologischen oder ökologischen Absicherung dienen. Wenn die Waldschäden von den sogenannten Reinluftgebieten (Kammlagen) zu emittierenden Regionen hin zurückgehen oder die mittlere jährliche SO_2 -Belastung von Zittau mit seinen sterbenden Wäldern nicht größer ist als diejenige von Dresden mit seinem noch relativ intakten Waldgürtel, muß nach anderen Beurteilungskriterien gesucht werden.

Grenzwerte können bei kritischer Anwendung durchaus Begutachtungs- und Entscheidungshilfen sein. Da sie aber auf einer starken Vereinfachung komplizierter Zusammenhänge beruhen, nimmt ihre Gültigkeit in dem Maße ab, wie man sich aus dem Normalbereich zu extremen Bedingungen hin bewegt. In der Nähe der ökologischen Kipp-Punkte von Biozönosen und Organismen sollte daher die starre, standardisierte Betrachtung einzelner Schadwirkungen einem komplexen, systemaren Lösungsansatz weichen.

In Rechnung zu stellen sind insbesondere

a) auf der Seite der Schadfaktoren:

Dauerpegel, Konzentrationsspitzen (oft extrem kurzfristig), zeitliche (auch tageszeitliche) Gradienten des Schadfaktors; die direkte Interaktion verschiedener Schadfaktoren (chemisch, physikalisch, biologisch; natürlich oder anthropogen); die simultane oder sukzessive Aktion verschiedener Schadfaktoren (mit oder ohne Interaktion);

b) auf der Seite der Ökosysteme und Organismen:

die unterschiedliche Empfindlichkeit von Ökosystemen, Biozönosen, Biotopen, Arten, Rassen, Individuen unter den Bedingungen der jeweiligen ökologischen Situation;



Auch am Zschirnstein sind große Teile des Waldes stark geschädigt.

die Veränderung der Empfindlichkeit durch die jeweilige ökologische Situation;

die Veränderung der Empfindlichkeit während der Individualentwicklung.

Zur Vermeidung irreparabler Umweltschäden muß wegen des Ausmaßes und der Tragweite heutiger Umweltsünden ebenso wie wegen der Begrenztheit der Ressourcen bei der Bestimmung von Grenzwerten - anders als bisher und heute - die Umkehr der Beweislast gefordert werden, d. h. das Risiko einer falsch positiven Aussage (= irrtümliche Erkennung auf eine Schadwirkung) darf nicht mehr mit der erhöhten Gefahr eines falsch negativen Urteils (= Nichterkennen einer Schadwirkung) erkaufte werden.

Unter weitestmöglicher Beachtung der bisher dargestellten Grundsätze sind auch in diesem Jahr, ähnlich wie 1991, Ökosysteme und ihr Waldzustand kartiert worden (potentieller Trassenkorridor südlich von Pirna, siehe Karte), wobei jeder zweite Probeort des Jahres 1991 einbezogen wurde. Das Fortschreiten der Waldschäden seit 1991 und ihr gegebener Stand machen die anhaltende Gefährdung der Mehrzahl der hiesigen Ökosysteme deutlich:

1. Alle Bestände der linkselbischen Sächsischen Schweiz sind geschädigt.

Die stärksten Schäden betreffen die Kamm- und Plateaulagen in Grenznähe: Zum SO_2 aus Nordböhmen gesellt sich NO_x in geringerer Konzentration, das unter UV-Einstrahlung Sauerstoff-Radikale abspaltet. Diese beiden in zeitlich engbegrenzten Peaks einströmenden Noxen mit ihren unterschiedlichen Aktionsmechanismen gehen in ihrer komplexen Wirkung weit über die Summe der Einzelwirkungen hinaus. SO_2 -geschädigte Nadelbäume, die oft nur noch die jüngsten Nadeln besitzen, verlieren durch NO_x das verbliebene Regenerations- und Überlebenspotential.

2. Die Waldschäden haben seit 1991 im Mittel um fast eine halbe Schadstufe zugenommen:
 - a) Im LSG Osterzgebirge wurden erstmals Schäden an Buche, Erle, Esche und Bergahorn nachgewiesen ("neue Waldschäden", deren Hauptverursacher in den alten Bundesländern die Kraftfahrzeuge sind). Überdurchschnittlich hoch ist überall die Schadensprogression bei Laubgehölzen.
 - b) Sehr kraß haben sich die Schäden in Hang- und Kantlagen mit West- bis Südexposition verstärkt (trockene, arme Standorte, auf denen die Vorschädigung der Individuen und die damit verbundene Ausdünnung der Ökosysteme der sommerlichen Hitze und Dürre besondere Angriffspunkte bot).
 - c) Den zweiten Platz in der Verschlechterung des Waldzustandes nimmt der Trog des Nollendorfer Passes ein (Rosenthal). Zu einer b) ähnlichen, aber weniger extremen Exposition tritt hier eine ausgeprägte Gefährdung durch stark kontaminierte bodennahe Kaltluftmassen aus Nordböhmen im Spätwinter, d. h. während der frühen Reaktivierungsphase der Bäume.
 - d) Nur unwesentlich verschlechterte sich der Zustand der nicht dürre-, hitze- und strahlungsbelasteten Wälder (Schluchten, Nordlagen; hier ohnehin ein guter Ausgangszustand).

Die Ergebnisse zeigen:

1. Die Anfälligkeit der Bäume und Wälder nimmt mit dem Schädigungsgrad zu (Zunahme bei geringer Schädigung annähernd logarithmisch, bei mittlerer Schädigung annähernd linear, bei starker Schädigung annähernd exponential).
2. Starke Schadensprogressionen sind zumeist das Ergebnis komplexer Belastung (SO_2 , NO_x , UV, Dürre, Hitze, Spätfrost, Insekten...). Natürlicher Streß kann bei an-

thropogener (Vor-)Schädigung zu einem wesentlichen Schadfaktor werden.

3. Die "neuen Waldschäden" haben am stärksten zugenommen (krankende junge Organe, vorrangig bei Laubgehölzen).
4. Die Empfindlichkeit der Bäume für Schadenseinflüsse ist in bestimmten Phasen des Jahreszyklus erhöht (z. B. Spätwinter, Frühjahr).
5. Zur Prognose künftiger Schäden muß in Anbetracht der komplexen Ursachen ökologischer Schadprozesse (die in hohem Maß von der Vorschädigung der Individuen, Biozönoson und Biotope abhängen) von Beobachtungen und Untersuchungen an den betroffenen Standorten ausgegangen werden. Sie erlauben zwar nur relativ grobe Schätzungen, die aber zuverlässiger sind als gesetzliche Festlegungen und auch als die raffiniertesten Laboranalysen von isoliert betrachteten Teilaspekten.

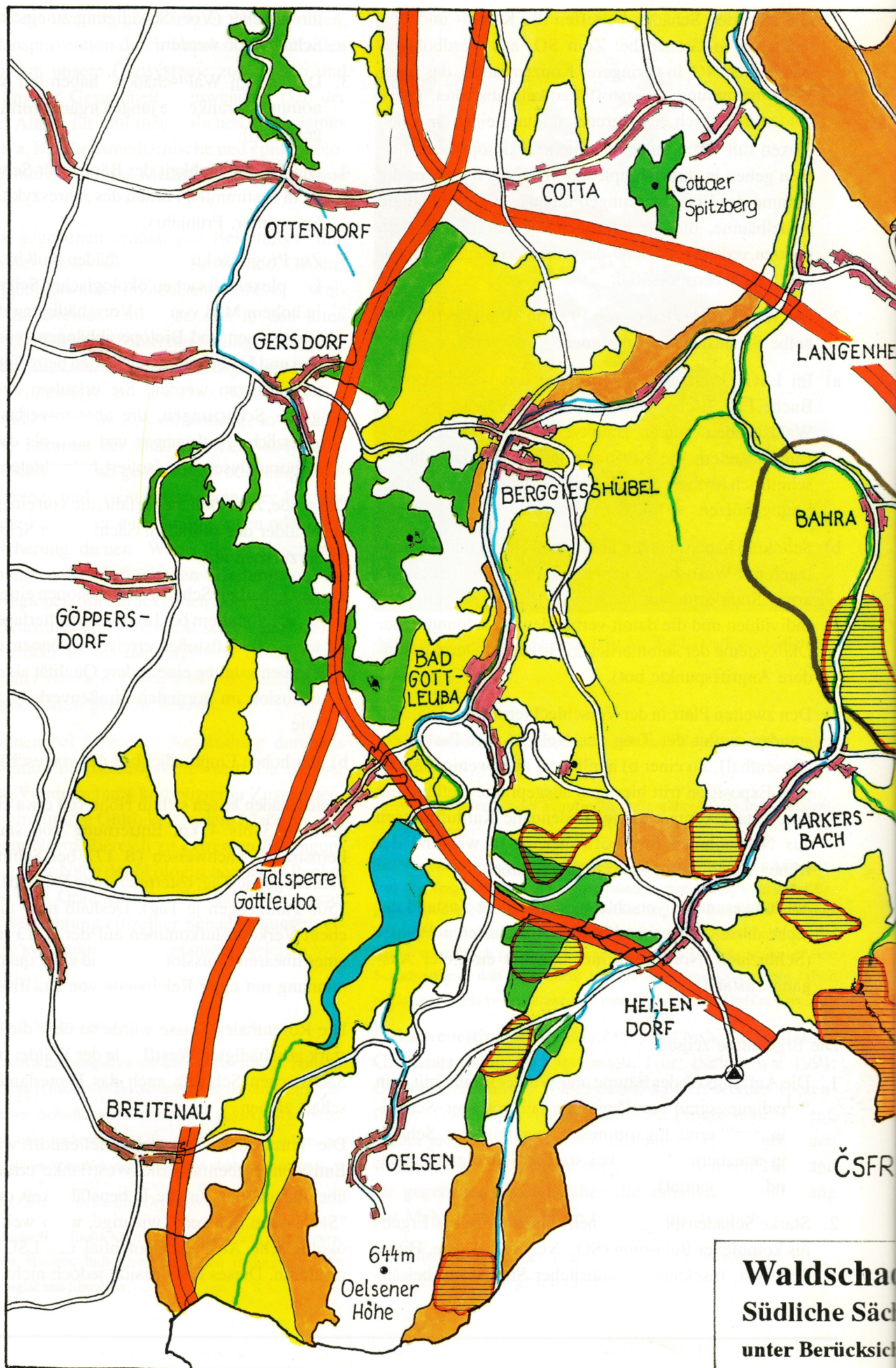
Die große, z. T. tödliche Gefahr, die von einer Autobahn auf die Wälder der südlichen Sächsischen Schweiz ausginge, ist herzuleiten aus

- a) den geballten Schadstoffemissionen einer solchen Trasse, die vor allem bei Inversionswetterlagen den Charakter eines Giftstoßes erreichen können und mit dieser Größenordnung eine andere Qualität als die Schadstoffdiffusion im normalen Straßenverkehr annehmen, sowie
- b) der hohen Empfindlichkeit der vorgeschädigten Wälder.

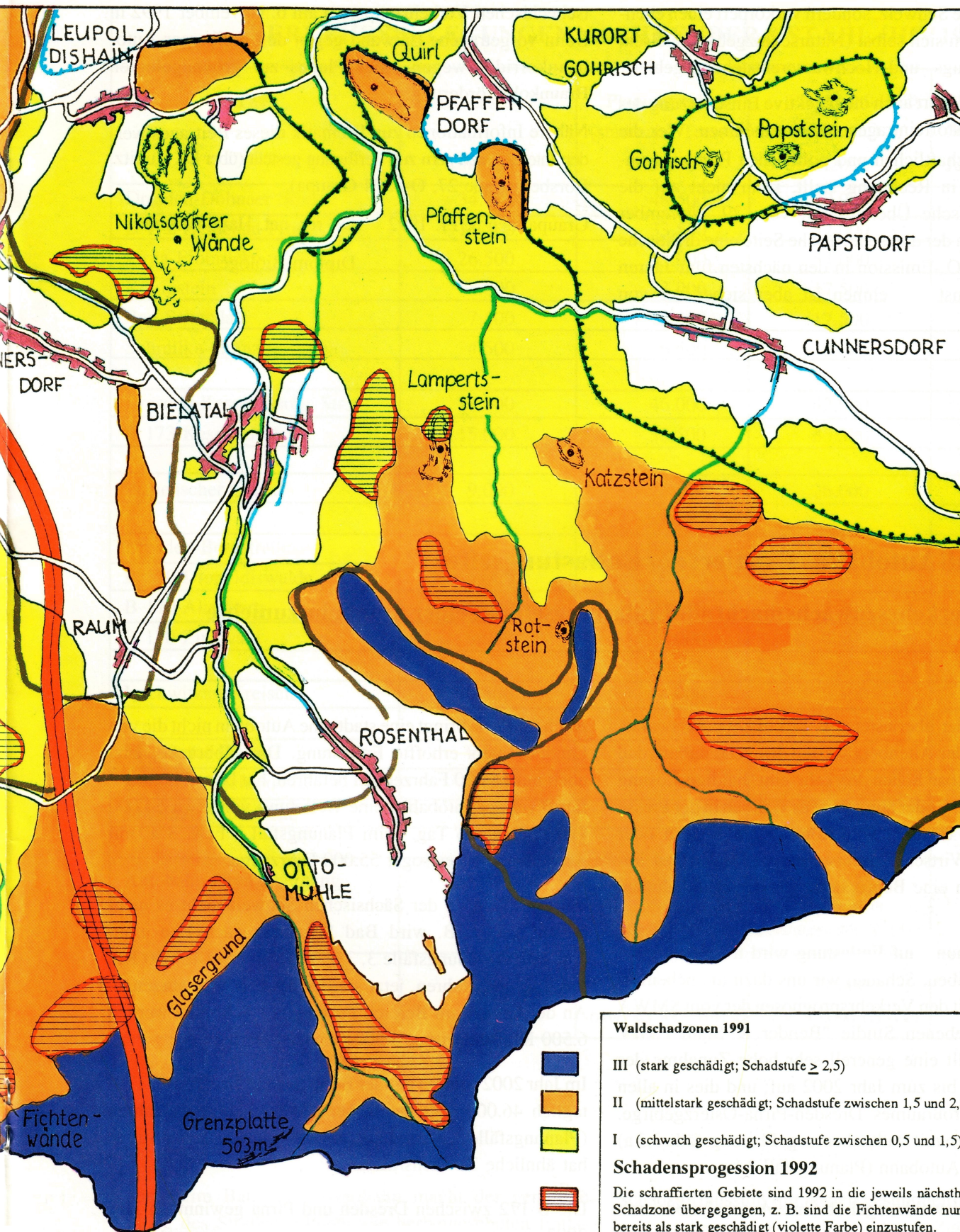
Waldschäden lassen sich in Höhe von etwa einer Schadstufe noch in 3 bis 4 km Entfernung von stark befahrenen Fernstraßen nachweisen (B 172 bei Schmilka mit 4500 Fahrzeugen je Tag, österreichische B 172 bei Walchsee mit 7500 Fahrzeugen je Tag). Deshalb muß man bei zehnfachem Verkehrsaufkommen auf der A 13 unter Annahme eines linearen Emissionsortes und einer quadratischen Verdünnung mit einer Reichweite von ca. 10 km rechnen.

Die Rosenthaler Trasse würde so über die Zerstörung der stark geschädigten Westflanke der Wälder in der südlichen Sächsischen Schweiz auch das Hinterland in Mitleidenchaft ziehen.

Die Trasse über Bahratal / Hellendorf würde mit ihren Emissionen ebenfalls die Westflanke erreichen und darüber hinaus das für die Lebensfähigkeit des Ökosystems "Sächsische Schweiz" wichtige, noch weitgehend intakte ökologische Ausgleichspotential des LSG Osterzgebirge zerstören. Dieses LSG besitzt jedoch nicht nur Bedeutung



Waldschau
Südliche Säch
unter Berücksicht



Waldschadenskarte
Östliche Schweiz / Osterzgebirge
Prognose des Einflusses einer Autobahn

für die Sächsische Schweiz, sondern verkörpert einen ebenso großen Wert in sich selbst (Naturschutzgebiete Oelsen, Trinkwassereinzugs- und Hochwasserentstehungsgebiet).

Zur Realpolitik gehört auch die objektive Einschätzung des künftigen Schadstoffeintrages aus Nordböhmen. Wer die immensen wirtschaftlichen und politischen Probleme unseres Nachbarn in Rechnung stellt, kann nicht auf die sächsisch-böhmische Übereinkunft vom 29. November 1991 bauen, nach der die tschechische Seite eine drastische Reduktion der SO₂-Emission in den nächsten fünf Jahren beabsichtigt. Ernst zu nehmen ist aber sicher der von

tschechischen Verkehrsexperten am 6. November 1992 in Bonn vorgetragene Einwand gegen den Freiburger Autobahnkorridor wegen eines Planes zur großangelegten Braunkohleförderung.

Nähere Informationen zur Thematik dieses Beitrages werden Interessenten gern zur Verfügung gestellt (über Dr. Kubitz, Borsbergstraße 27, O-8304 Graupa).

Graupa, den 8. 11. 1992 Dr. rer. nat. Harald Kubitz

Diplom-Biologe

Planungsfall Autobahn - Existiert der Entlastungseffekt?

Genereller Verkehrszuwachs macht alle Entlastungseffekte einer Autobahn zunichte

"Die Bürger an der überlasteten B 170 in Dippoldiswalde, Schmiedeberg oder Altenberg warten dringend darauf, daß für den unzumutbar hohen Verkehr eine baldige Lösung gefunden wird."; so oder ähnlich ist es vielfach in der Presse zu lesen, so ist es auch von Kommunalpolitikern oder Vertretern des Wirtschaftsministeriums (SMWA) zu hören, wenn es um eine Begründung für den Autobahnbau geht.

Aber: Die Hoffnung auf Entlastung wird trotz Autobahn eine Illusion bleiben. Schauen wir uns dazu die nebenstehende Tabelle mit den Verkehrsprognosen der vom SMWA in Auftrag gegebenen Studie "Bender & Stahl / HfV Dresden" an, fällt eine generell sehr hohe Zunahme des Straßenverkehrs bis zum Jahr 2002 auf; und dies in allen Gebieten des Großraumes Dresden-Pirna-Osterzgebirge, auch bei Varianten mit stadtnaher (sog. Planungsfälle 3,3 a) oder stadtferner Autobahn (Planungsfall 3 b).

So wird Dippoldiswalde, egal ob ohne Autobahn oder mit irgendeiner Variante der Autobahn, im Jahr 2002 mit 36.000 bis 38.000 Kfz pro Tag belastet, statt jetzt 15.000. In Altenberg werden trotz Autobahn 20.000 statt 10.000 Fahrzeuge rollen.

Auch für Pirna bringt eine stadtnahe Autobahn nicht die von Landrat Evers erhoffte Entlastung. Die Elbbrücke, jetzt noch mit 26.500 Fahrzeugen befahren, hat beim Planungsfall 0 (ohne Autobahn) eine Belastung von etwa 54.000 Fahrzeugen pro Tag, beim Planungsfall 3 bzw. 3 a (mit Autobahn) sind es sogar 55.000 Fahrzeuge.

Für die Städte in der Sächsischen Schweiz sieht es nicht besser aus; z. B. wird Bad Schandau nach Bau einer Autobahn (Planungsfälle 3, 3 a, 3 b) von etwa 12.000 Kfz pro Tag durchfahren, jetzt sind es noch 7.500 Fahrzeuge. An der Grenze im Bereich Postelwitz / Schmilka werden 6.500 Kfz statt bisher 4.500 prognostiziert.

Im Jahr 2002 werden auf der Bergstraße in Dresden (B 170) täglich 46.000 statt der bisher 18.000 Fahrzeuge fahren (Planungsfälle 3, 3 a und 3 b), auch die Kesselsdorfer Straße hat ähnliche Zuwachsraten.

Die B 172 zwischen Dresden und Pirna gewinnt im Jahr 2002 eine gewisse Entlastung nach dem Bau einer stadtnahen Autobahn. Der Wermutstropfen: Die Verkehrsbelastung der B 172 steigt laut Studie mit Autobahn auf das Doppelte, ohne Autobahn auf das Dreifache . . .

VERKEHRSBELEGUNGENNACHBENDER & STAHL / HfV 1992

Ort	Ist-Zustand Jahr 1991	Planungsfall 3 (stadtnahe Trasse) Jahr 2002	Planungsfall 3b (Liebenau) Jahr 2002	Planungsfall 0 (keine Autobahn) Jahr 2002
Dresden-Dohnaer Straße	34.000	48.500	70.000	71.000
B 172 Heidenau-Pirna	16.500	33.500	52.000	53.500
Pirna-Elbbrücke	26.500	55.000	54.000	54.000
Königstein	8.000	13.000	17.500	17.500
Bad Schandau	7.500	12.000	17.500	17.500
Schmilka-Grenze	4.500	6.500	8.000	11.500
Dresden-Kesselsdorfer Str.	18.000	46.000	42.000	42.000
B 173-Kesselsdorf	15.000	33.500	35.500	35.500
Plauenscher Grund	9.000	26.000	26.000	27.500
Dresden-Bergstraße	18.000	46.000	46.500	47.500
B 170-Dippoldiswalde	15.000	38.000	36.000	36.000
B 170-Altenberg	10.000	20.000	15.500	25.000
B 170-Zinnwald	9.000	7.000	4.500	16.000
Lockwitztal/Kreischa	3.500	14.000	8.500	8.500
Müglitztal-Dohna	9.000	17.500	19.000	20.500
Müglitztal-Schlottwitz	4.000	7.500	7.500	10.500
Müglitztal-Glashütte	2.000	5.000	8.000	6.500
Autobahn-Grenzübergang	entfällt	19.000 18.500 (nach Studie BMV 14.000 Kfz mehr; durch europäische Dimension der A 13)		entfällt
Gesamt-Kfz an der Grenze:	13.500	32.500 bzw. 46.500 (BMV)	31.000 bzw. 45.000 (BMV)	27.500

Selbst beim Bau einer Autobahn macht der generelle Anstieg des Straßenverkehrs alle herbeigesehnten Entlastungseffekte zunichte.

Wenn man diese Zahlen unserer zukünftigen Verkehrsbelegung im Großraum Dresden und den damit verbundenen

Schadstoffausstoß mit seinen gesundheitlichen Folgen betrachtet, kann man Angst vor unserer Zukunft bekommen und sich fragen, ob die Politiker beim Planen der Autobahn im Dresdner Umfeld überhaupt den Ernst der Situation begriffen haben.

Das Hundsdörfer-Gutachten

Das Umweltministerium beauftragte das anerkannte Stuttgarter Ingenieurbüro Hundsdörfer, mit einem integrativen Gutachten dem SMU eine Entscheidungshilfe unabhängig von den umstrittenen Gutachten des SMWA (Bender & Stahl, Schreiner, Lohmeyer) zu schaffen.

Hundsdörfer wendet zum Erhalt eines Gesamturteils nicht die in den Wirtschaftswissenschaften übliche Kosten-Nutzen-Analyse mit Angaben in Geldwerten an, sondern er verwendet für die vorliegende Sensitivitätsanalyse eine "Punkte"-Bewertung.

Es kamen Wertewichtungen der Fachgruppen Wirtschaft, Verkehr und Kosten (1), Wohnumwelt und Raumordnung (2) sowie Naturhaushalt (3) zur Anwendung.

Für jede der Trassen über den Erzgebirgskamm (außer 3a, Hellendorf) wurde zur Minimierung der ökologischen Schäden eine Tunneltrasse entworfen.

Erstmalig einbezogen wurden Betrachtungen der Weiterführung der Trassen auf CSFR-Gebiet und die Gesamtwirtschaftliche Bewertung des Bundesministers für Verkehr (BMV, 1992).

Während das BMV den Untersuchungsraum in seiner europäischen Dimension betrachtet, wird der Bilanzraum von "Bender & Stahl" vorwiegend regional bewertet. Durch Umverteilungen von der A 7 und der A 9 gelangen demzufolge etwa 14.000 Kfz / Tag mehr auf die neugebaute A 13 als bisher angenommen. Damit ist die Belastung auf der stadtnahen Trasse noch größer; aber ein Freiburger Korridor (2, 2a) würde nun aller-

dings von der Belegung her wirtschaftlich und für das BMV kostenseitig vertretbar.

Nach einer sehr aufwendigen nutzungsanalytischen Abwägung ergibt sich bei gleicher Wichtung der o. g. drei Fachgruppen folgende Rangfolge:

Rang 1: Variante 7 (Bautzen-Zittau-Liberec)

Rang 2: Variante 7L (wie 7 nur mit Verlängerung bis Senftenberg)

Rang 3: Variante 0 (Ausbau der 3 Bundesstraßen 174, 170, 178)

Rang 4: Variante 2aT (Freiberg-Most nördlich mit Tunnel)

Rang 5: Variante 2 T (Freiberg-Most südlich mit Tunnel)

Während die Trassen 2 und 2a auch ohne Tunnel noch auf Rang 7 und 8 liegen, rangieren alle Dresden-nahen Varianten ohne Tunnel (3, 3a, 3b) in dieser Reihenfolge auf den letzten Plätzen (Ränge 15, 13, 16). Trasse 3 mit Tunnel liegt auf Rang 10 und Trasse 3b mit Tunnel auf Rang 12. Für Variante 3a (Hellendorf) ist auf Grund des Geländes überhaupt kein Tunnel möglich, sie kommt nur auf Rang 13.

Hundsdörfers Fazit: Nur die Korridore Zittau (7, 7L) und Freiberg (2aT) sind positiv zu bewerten. Bei allen anderen Trassen überwiegen die negativen Folgen, und es besteht die Gefahr, daß sie einer Planfeststellung nicht standhalten.

Die zusammenfassende Ergebnisdarstellung des BMV zum Projekt SN 1004 / Autobahn Dresden-Prag vom 9. 4. 1992:

"Die vielschichtige und überaus hohe Empfindlichkeit des gesamten Untersuchungskorridors (Südliches Dresden - d. R.) läßt eine Abgrenzung relativ konfliktarmer Bereiche nicht zu. Als besonders kritisch einzuschätzen sind Trassen entlang des Elbtals sowie die Durchschneidung der Sächsischen Schweiz und des LSG Osterzgebirge.

Im Dresdner Umland bewirkt die Trasse die Zerschneidung sämtlicher, sternförmig auf den Ballungsraum gerichteter Landschafts- und Nutzungsstrukturen und der Ausgleichsfunktionen.

Zudem zeichnen sich unerwünschte Sekundäreffekte ab: Die Verlagerung von Gewerbeansiedlungen in den Bereich der geplanten Trasse und damit eine zusätzliche Belastung der bisher erhaltenen Freiräume südwestlich von Dresden.

Im Vergleich zu den übrigen untersuchten Vorhaben weist das Projekt das höchste Konfliktpotential auf.

Die Trassenführung einer Autobahn durch den vorgeschlagenen Korridor erscheint nach umwelttechnischen und ökologischen Aspekten nicht vertretbar."



Die neue Vorzugstrasse des Wirtschaftsministeriums

Nachdem die Landschaftsschutzgebiete Sächsische Schweiz, Zschonergrund und Plauenscher Grund im November 1992 vom Sächsischen Umweltministerium zu Tabuzonen für einen Autobahnbau ernannt wurden, wird im Wirtschaftsministerium und in Bonn nun folgende Trassenführung favorisiert:

Zuerst Verlauf wie Trasse 3b direkt westlich oder östlich der Gemeinde Branauersdorf, dann direkt oberhalb Tharandt mit einer Großbrücke über die Weißeitz weiter bis Somsdorf. Heranführung der Trasse von Oelsa/Rabenau an die Südhöhen der Stadt Dresden etwa in den Bereich Pösendorf/Rippien/Kreischa/Sobigau (gestrichelte Darstellung in der Karte). Der genaue Verlauf ist noch unklar.

Dann führt die neue Vorzugstrasse wie die alte Trasse 3 bis Pirna und von dort in starkem SW-Knick wie die Trasse 3a direkt oberhalb der Kurorte Berggießhübel und Bad Gottlieb zu einem Grenzübergang bei Hellendorf oder Breitenau.

Untersuchte Autobahntrassen der geplanten A 13 Sachsen-Prag

Korridor Freiberg

- 2 Autobahnabzweig Nossen - Niederbobritzsch - südliche Trassenführung mit Grenzübergang bei Reichenberg-Bienenmühle
- 2a wie 2 bis Niederbobritzsch, dann nördliche Trassenführung an Frauenstein vorbei zum Grenzübergang bei Neuhermsdorf
- 2b wie 2 nur mit westlicher Umgehung des LSG Osterzgebirge - Verlauf südwestlich von Brand-Erbisdorf, dann wieder zum Grenzübergang Reichenberg-Bienenmühle

Verbindungen insbesondere der Trasse 2 und 2a sind von den Planern gedacht.

Korridor Südliches Dresden

- 3 alte stadtnahe Vorzugstrasse mit Grenzübergang Bialatal / Grenzplatte (vorerst zurückgestellt)

- 3a wie 3 nur ab Pirna über Berggießhübel / Bad Gottlieb zum Grenzübergang Hellendorf; seit November 1992 wird auch eine Trasse 3a mit Grenzübergang bei Breitenau von Verkehrsminister Krause favorisiert

- 3b stadtnähere Trasse Tharandt, Oelsa, Karsdorf, Glashütte mit Grenzübergang nördlich von Liebenau

Wir danken dem Landesvermessungsamt Sachsen für die freundliche Genehmigung für den ausschnittweisen, verkleinerten Abdruck der "Topographischen Übersichtskarte von Sachsen / 1 : 200.000 (Gen.-Nr. 678/92).



A 13: Altlasten im Denken und Planen

Daß die Sächsische Schweiz durch die gegebene Trassenführung der Autobahn über Hellendorf oder Breitenau im Korridor 3 nicht betroffen wird, ist falsch. Die Nationalparkregion wird einem unerhört zusätzlichen Verkehrsdruck ausgesetzt, die direkten und indirekten Immissionsbelastungen werden das Waldsterben mit all seinen Folgen beschleunigen, und das im Osterzgebirge liegende Reaktionspotential für die linkselbische Sächsische Schweiz wird gravierend gestört.

Darüberhinaus ist eine Autobahn im gesamten Korridor 3 in jeder Hinsicht unvertretbar. Sie ist mit enormen ökologisch-ökonomischen Schäden und mit dem Verlust hoher ideeller Werte verbunden. Hinzu kommt, daß die Autobahn keine Entlastung des Regionalverkehrs bringt, sondern unsere Verkehrsprobleme noch verschlimmert, auch die auf der B 170 und B 172. Auch alle sonstigen mit der Autobahn erhofften Vorteile sind nur auf andere Weise, also ohne Autobahn, natur- und menschenverträglich erreichbar.

Wer tatsächliche Verkehrsproblemlösungen will, muß sich für ein dezentrales, integriertes, ökologisches und sozialverantwortbares Verkehrskonzept und für diesbezügliche

seriöse Planungen einsetzen. Es gibt gute Vorschläge und Angebote dafür.

Daß sich das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit über solche Erkenntnisse hinwegsetzt, Expertenurteile mißachtet und stattdessen mit fragwürdigen "Gutachten" die Planungen rechtswidrig vorantreibt und daß die Bevölkerung über die Folgen eines Autobahnbaues in unserer Region nicht aufgeklärt wird, reicht, um den Rücktritt von Staatsminister Dr. Schommer zu fordern. Wer zu bequem ist, politisch-ideologisch gehemmt oder fachlich unfähig, allseits verantwortbare Verkehrsproblemlösungskonzepte zu erstellen, sollte gehen. Auch eine Wirtschaftspolitik, die nicht vorrangig Vermeidung oder Minimierung von Verkehr zum Ziel hat, ist anachronistisch und nicht mehr akzeptabel. Daß sich das Sächsische Kabinett den Vorschlägen Dr. Schommers angeschlossen hat, spricht auch für einen verfehlten Denkansatz in der Gesamtpolitik. Was nützt uns Demokratie, wenn durch unaufgeklärte Mehrheiten Fehlentwicklungen eingeleitet werden!

Peter Hildebrand

Wissenschaftl. Sekretär der Schutzgemeinschaft
Sächsische Schweiz e.V.

Verkehrswissenschaft



Stellungnahme des "SACHSENFORUMS" zum derzeitigen Stand der Autobahnplanungen A 13 Sachsen (Dresden) - Böhmen (Prag)

Das "SACHSENFORUM" hat als eine Vereinigung gemeinschaftlichen Planens im Sommer diesen Jahres eine Broschüre erstellt und an führende Persönlichkeiten im Freistaat Sachsen, im Bundestag und in der Europäischen Gemeinschaft übergeben. Der Titel dieser Broschüre "Transeuropäische Verkehrswege (TEV)" offenbart zugleich die Herangehensweise der Autoren: Nach der Öffnung der innerdeutschen Grenze und der Chance zur europäischen Vereinigung treten völlig veränderte Verkehrsströme in Europa auf. Neben den mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit erfaßten neuen West-Ost-Strömen treten im Bereich des Freistaates Sachsen zwei starke transeuropäische Relationen auf. Sachsen wird durch eine ausgeprägte skandinavisch-balkanische Relation und eine süd- und südwestdeutsch-schlesisch-osteuropäische Relation gekreuzt. Insofern haben alle durch Sachsen gelegten und die vorhandenen großräumigen Verkehrswege europäische Bedeutung.

Insbesondere wird eine Autobahn Sachsen - Böhmen (in der engeren Planung Dresden - Prag) nach der Veränderung der europäischen Landkarte nicht mehr nur die "Postkutschenfunktion" (vom Altmarkt zum Wenzelsplatz) haben können, für die sie noch zum Zeitpunkt der Vereinbarung des Grenzübergangspunktes bei Rosenthal zwischen der CSSR und der DDR im Sommer 1989 bestimmt war. Eine Autobahn durch Sachsen wird attraktiv und daher anziehend für den großräumigen Nord-Süd-Verkehr sein.

Eine Bewertung des Vorhabens Autobahn Sachsen (Dresden) - Böhmen (Prag) soll unter Aspekten des Straßennetzes, der Verkehrstechnik und des Umweltschutzes erfolgen.

1. Straßennetz

1.1 Lückenschluß

Ein Blick auf die europäische Straßenkarte zeigt überdeutlich, daß zwischen Sachsen und Prag eine Autobahnücke besteht. Mit ihrer Schließung wären Skandinavien und der Balkan autobahnmäßig verbunden.

Die Begründung einer Verkehrswegeplanung mit einem Lückenschluß ist allerdings so unbrauchbar wie alt.

Ein Netz hat definitionsgemäß Lücken. Eine konsequente Lückenschlußstrategie führt zur geschlossenen Fläche, auf der jeder Punkt von jedem anderen auf dem kürzesten Weg erreicht werden kann. Konsequenterweise müßte man die Fläche geschlossen betonieren.

1.2 Entlastungseffekte

Die Autobahn wird mit einem Entlastungseffekt für den Regionalverkehr im osterzgebirgischen Raum (B 172) und für den Stadtverkehr in Dresden begründet. Aus diesem Grunde stehen sowohl Lausitzer als auch mittelerzgebirgische Korridore nicht mehr zur Disposition.

Wenn man von einem Entlastungseffekt spricht, ist man eigentlich geneigt, als Bezugsbasis den gegenwärtigen Verkehr zu sehen. Ein infrastrukturelles Projekt müßte dann zukünftig für eine absolute Entspannung in sensiblen Zonen sorgen. Nicht so beim Projekt Autobahn Sachsen-Böhmen. Die vorliegenden Belegungsstudien weisen eindeutig ein absolutes Wachstum des Verkehrs sowohl in der Stadt Dresden als auch im Erzgebirgsvorraum aus. Insofern sind "Entlastungseffekte" nur relativ zwischen den Varianten der Autobahntrassen feststellbar und letztendlich für den Bürger uninteressant, da er einen realen und nicht relativen Rückgang des Autoverkehrs erwartet.

1.3 Die Stadtnähe der Autobahn

Im stadtnahen Korridor würden sich städtischer und überregionaler Verkehr konzentrieren und damit die höchste Belegung aufweisen. Er wird deshalb aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten gegenüber den anderen untersuchten Korridoren favorisiert.

Es ist von prinzipiellem Gewicht, wenn die Frage nach dem "Betriebsprogramm" einer Autobahn vielleicht erstmals analog dem Betriebsprogramm auf Eisenbahnstrecken gestellt wird. Für die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsweges und für die Qualität des über ihn abgewickelten Verkehrs ist die Definition des Betriebsprogrammes als Präambel einer Verkehrswegeplanung von entscheidender Bedeutung.

Während auf Eisenbahnstrecken - im Bewußtsein der Abhängigkeit der Leistungsqualität vom Betriebsprogramm - eine Harmonisierung der Reisegeschwindigkeiten der Züge in tageszeitlichen Abschnitten geradezu Ausgangspunkt der Planung ist, spielt die Kenntnis desselben Zusammenhangs auf der Straße keine Rolle. Im Gegenteil, nach wie vor werden die Fehler früherer Jahre in Westdeutschlands Straßenplanung wiederholt: Stadt- und überregionaler Verkehr werden vermischt.

Das reduziert die Leistungsqualität und die Verkehrssicherheit, und es erhöht die Investkosten infolge städtischer Auf- und Abfahrten sowie die Umweltbelastung durch inhomogenen Verkehr mit Stauneigung.

Eine Favorisierung eines Korridors infolge einer Mischung von ansonsten erwünschtermaßen zu hemmendem Verkehr muß als untauglicher Versuch einer Zukunftslösung gelten.

1.4 Die Korridorauswahl

Die Wahl eines Korridors für einen Verkehrsweg erfolgt nach verschiedenen Gesichtspunkten. Großräumige Verkehrswege - dazu gehört das System der Autobahnen - sollten auch nach großräumigen Gesichtspunkten geplant werden. Dazu stehen zwei Prinzipien zur Verfügung:

- a) Benutzung von Transportnachfragemodellen und Befriedigung der Nachfrage mit Verkehrswegen und Beförderungsangeboten
- b) gezielte Steuerung von Verkehrsströmen durch differenzierte Förderung bzw. Limitierung von Verkehr.

In der Vergangenheit wurde und gegenwärtig wird weitgehend das Prinzip a) benutzt, das gut mit "Kapazitätsanpassungsprinzip" beschrieben werden kann. Diese Namensgebung beschreibt wohl mehr den Versuch, der wachsenden Verkehrsnachfrage durch wachsende Verkehrsinfrastruktur zu begegnen, als daß tatsächlich Kapazitätsausgleiche möglich würden.

Es ist eben eine Tatsache, daß die Planung von Verkehrswegen um so aufwendiger und damit zeitintensiver wird, je mehr Verkehrswege vorhanden sind. Insofern war und ist mit diesem Prinzip - trotz Investitionsbeschleunigungsmaßnahmen - allein schon durch planungstechnische Kumulation von Schwierigkeiten keine Zukunftssicherung möglich.

Das Prinzip b) beruht auf dem politischen Willen, die Region zu stärken. Obgleich wir gerade erst in den Anfängen mit der Regionalisierung von Verkehrsunternehmen stecken, bedarf es bereits bei der Planung der Infrastruktur der Anwendung dieses Prinzips. Wenn wir die Regionalisierung der Wirtschaft und des Verkehrs fordern, dann meinen wir die Anwendung von im Stadtverkehr bekannten "pull and push"-Maßnahmen auch auf die Region. Prinzipiell kann gelten, daß Verkehrswege in Sanierungsgebieten eine positivere Rolle spielen, als in Kultur- und Naturlandschaften.

Regionale Re-Kultivierung von durch Industrie geschundener Fläche (mittlerer Erzgebirgsraum) braucht einen neuen Wirtschaftsansatz, auch mit Straßen. Kulturlandschaften werden mit Autobahnen nicht prosperierender.

Insofern ist die Korridorfrage für einen Verkehrsweg prinzipiell mit der Notwendigkeit für einen neuen Verkehrsweg verbunden. Sein Korridor- und Existenzproblem muß mit dem Prinzip b) beantwortet werden. Dort, wo Verkehr zur Sanierung des Umfeldes am stärksten beitragen kann, sind auch neue Verkehrswege in einem differenzierten Niveau sinnvoll.

Einwänden, die auf mangelnde Verkehrsbelegung gerade dieser Region verweisen, muß man entgegenen, daß die Belegungsrechnungen weder die ost- noch südosteuropäische Transformationen noch einen durchgehenden Verkehrsweg Skandinavien-Nord/-Ostseeraum-Magdeburg-Halle/Leipzig-Chemnitz-Prag untersuchten, sondern den Autobahnanschluß nach Prag nur als Abzweig von der Autobahn Plauen-Chemnitz-Dresden bzw. als Verlängerung der Autobahn Leipzig-Dresden oder Berlin-Dresden sahen. Um es deutlich zu sagen, die Unsicherheiten der Eingangsdaten gestatten, sowohl die eine wie die andere Aussage zur Belegung zu machen. Auch deshalb ist eine Zuwendung zum Prinzip b) notwendig. Das setzt die Kartierung der Region in Klassen differenzierter Verkehrs- und Umweltsensitivität voraus, wie sie neuerdings bei der Straßenraumgestaltung in Städten Anwendung findet.

2. Wirtschaftsentwicklung und Verkehr

Das oft gehörte und infolge seiner 40jährigen Existenz auch weitgehend geglaubte Phänomen, daß Wirtschaftswachstum die Zunahme an Verkehr als unvermeidliche Begleiterscheinung hinzunehmen hat, muß schlicht aus existentiellen Gründen (Ressourcen, Klima) aufgebrochen werden. Dies ist keine Utopie!

Seit der Energiekrise in den 70er Jahren ist es der deutschen Wirtschaft außerhalb des Verkehrssektors gelungen, eine Entkopplung zwischen Energieverbrauch und Wirtschaftswachstum zu erreichen.

Das Gegenteil liegt im Verkehrssektor vor. Der Energieverbrauch im Straßengüterverkehr wächst seit ca. 30 Jahren 2...3 fach gegenüber dem Brutto-Inland-Produkt. Eine Tendenz zur Umkehrung dieser Elastizitätsfunktion ist auch unter optimistischen Randbedingungen für die Ausnutzung technischer, finanz- und ordnungspolitischer Maßnahmen infolge des Zuwachses von Verkehrsleistung nicht zu erwarten.

Diese Umkehrung wird allerdings durch den Beschluß der Bundesregierung, die CO₂-Emission bis zum Jahre 2005 (im Bezug auf 1988) um 25% zu reduzieren, unabdingbar notwendig.

Prinzipiell kann Verkehrsleistung bei konstantem Verkehrsaufkommen durch Verringerung der Transport- und Reiseweite oder/und Erhöhung der Transport- und Reisezeit reduziert werden. Wirtschaftlich ist nur die Verringerung der Transportweite.

3. Vorschläge eines Maßnahmenkataloges

3.1 Verkehrsnetz

- * Prinzipielle Untersuchung zum Zielstandard eines dem Verdichtungsraum Sachsen mit mittelfristiger EG-Außenlage entsprechendem Verkehrswegenetz ohne extensive Erweiterung, allerdings erheblicher Qualitätssteigerung auf der Basis eines bereits dichten Straßen- und Schienennetzes;
- * Gegenüberstellung der Kosten für den 6-streifigen Ausbau der A 4 incl. Umweltkosten und der Neubau A 13 zu einem vernetzten Straßen- und Schienenverkehrssystem analog hochwertiger Systeme im Ausland;
- * Prinzipielles Überdenken der Querung der Autobahn durch das Stadtgebiet Dresden (A 4 und A 13). Eventuelle Nutzung der A 4 im Stadtgebiet Dresdens als städtische Schnellstraße und Planung einer Nordumgehung der A 4 / A 13 außerhalb der Kulturlandschaft Meißen-Dresden-Sächsisch-Böhmische Schweiz.

3.2 Regionale Effekte

- * Berechnung der regionalen Effekte für kleinräumige gegenüber großräumigen Lösungen
 - ** Demografische Entwicklung (Anzahl, Altersstruktur, Erwerbstätigkeit, Ausbildungsstruktur)
 - ** Wirtschaft (Arbeitsplätze, Branchenstruktur, Verwaltung, Sicherheit, Versorgung, Entsorgung, Wertschöpfung, Standortqualität)
 - ** Siedlungsstruktur (Gewerbe-, Wohn-, Siedlungsflächen, zeitliche und räumliche Entfernungen zwischen Wohnen und Arbeiten / Ausbildung / Einkaufen / Freizeit)
 - ** Verkehrsinfrastruktur (Längen und Flächen des Straßen-, Schienen-, Wasser- und Luftverkehrsnetzes)
 - ** Verkehrsverhalten (Wege je Zeit, Verkehrszwecke, Fahrtlängen,

Motorisierungsdichte, modal-split, Verkehrsleistungen, Wirtschaftsverkehr)

- ** Ökologische und soziale Wirkungen (Ressourcenverbrauch, Emissionen und Belastungen, Lebensqualität wie Verkehrs- und soziale Sicherheit, Urbanität, Natur- und Kulturerlebnis, Erholung, regionales Erscheinungsbild, Luft-, Wasser- und Bodenqualität)

3.3 Ordnungspolitische Maßnahmen

Die weitgehend als hilfreiche Maßnahme angesehene Internalisierung externer Kosten ist wahrscheinlich aus objektiv physikalisch-technischen Gründen der Zuschneidung der Belastungsverursachung nicht möglich zu realisieren. Um diese Schwierigkeiten zu überwinden, wäre ein gesamtgesellschaftlicher Konsens notwendig, der in absehbarer Zeit politisch nicht durchsetzbar ist.

Es wird deshalb vorgeschlagen, die physikalisch einfach meßbare Emission von CO₂ als Konzession zu vergeben, die vermarktet werden kann. Damit wäre auch regionalabhängig eine Limitierung möglich.

Sachsen sollte ein Pilotprojekt vergeben.

4. Zusammenfassung

- * Die gegenwärtige Praxis der Verkehrsplanung, die Vergangenheit mit Modifikationen über Verkehrsnachfragemodelle fortzuschreiben, kann den gewaltigen Transformationen innerhalb Deutschlands und außerhalb der östlichen EG-Grenze mindestens wegen der Genauigkeit der Eingangsparameter nicht entsprechen. Die Kapazitätsanpassungsstrategie hat das Mengenproblem des Verkehrs nicht lösen können, es verschärft im Straßengüterverkehr nicht nur das Umweltproblem, sondern nunmehr auch wirtschaftliche Effizienzprobleme.

Die Anpassungsstrategie widerspricht vollends den von der Bundesregierung beschlossenen Reduktionsverpflichtungen für CO₂-Emissionen.

- * Die regionalen Reisezeiteffekte von Autobahnen sind nur nachweisbar in wenig verdichteten Gebieten. Dort sind sie allerdings auch nicht positiv zu bewerten, da sie zu mehr Pendlerverkehr und zur Entsiedelung aufrufen. In dicht besiedelten Regionen (in Sachsen im Durchschnitt 267 Einw./km²) sind regionale Effekte weit besser und billiger erzielbar mit dem qualitativen Ausbau des Schienen- und Bundesstraßennetzes.
- * Mit dem Prinzip der Stärkung der Region ist die Reduktion fahrzeugkilometrischer Leistung möglich, wenn die für den Stadtverkehr entwickelten "push and pull"-Maßnahmen auch für die Region angewandt werden. Der qualitative Ausbau eines vernetzten Wirtschafts- und Verkehrssystems nach differenzierten Umwelt- und Verkehrssensitivitäten analog moderner Straßenraumgestaltung in der Stadt stärkt die regionale Kooperation und reduziert Verkehrsentfernungen.
- * Es wird ein Maßnahmenkatalog zu den Aspekten der Netzgestaltung, der regionalen Effekte von Infrastrukturmaßnahmen und ordnungspolitischer Regelungen vorgeschlagen.

Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Günter Hertel, Dresden



Auf die Gemeinden in der Sächsischen Schweiz wird nach Verabschiedung des neuen Sächsischen Naturschutzgesetzes eine noch höhere Verantwortung zukommen, sind doch ihre Entwicklungs- und Bebauungsvorhaben von großer Bedeutung für das Landschaftsbild des Gebirges.

Etliche Gemeinden haben bereits richtungsweisende durchdachte Konzepte für die Entwicklung eines sanften Tourismus, für die Erhaltung traditioneller Ortsbilder und die behutsame Einpassung neuer Bauvorhaben erstellt.

Wir möchten im folgenden einmal einer kleineren Gemeinde, nämlich Kleinhennersdorf, die Gelegenheit geben, von sich, ihrer Entwicklung, ihren Ideen und ihren Problemen zu berichten.

Kleinhennersdorf

Ein lieblicher Ort in der Sächsischen Schweiz

Ein kleines Dorf und seine Landschaft im Licht und Schatten unserer Zeit

1439 erstmals urkundlich erwähnt, von Kleinbauern, Steinbrechern und Kleinstgewerbetreibenden entwickelt (viele mußten auch "auspendeln", um Arbeit zu finden), erlebte Kleinhennersdorf als "Sommerfrische" rege Zeiten. Sport- und Naturbegeisterte fanden hier Urlaubs- und Wochenendbleiben. Albert Kunze, Pionier der freien Wandkletterei ("Essenkunze"), war hier zu Hause.

Zu realsozialistischen Zeiten wurde Kleinhennersdorf 14 Jahre einer Nachbargemeinde angegliedert, durfte einige wenige Typenhäuser bauen und trotzdem verloren die Einwohner und Stammgäste nicht den Mut. Manches konnte selbst gebaut werden. Das Dorf wurde noch vor der Wende verkabelt, so daß keine Antennen dem Wald zu konkurrieren brauchten. Die Identität mit Dorf und Landschaft blieb. So nahmen die Einwohner nach der Wende selbst wieder die Geschichte in die Hände. Eine eigene kleine Gemeindeverwaltung wurde aufgebaut. Denn in Neubeginn-Zeiten hat immer nur ehrliches Miteinander geholfen. Bürgernähe! Zusammenarbeit und Hilfe direkt! Aber alle hatten sich auch die Fragen zu beantworten:

Welchen Platz soll unser Dorf in unserer so verehrten Landschaft einnehmen?

Wie wollen wir es entwickeln?

Wie wollen wir Einfluß auf die Erhaltung unserer Umgebung nehmen?

Wir wohnen in einer einmalig schönen und interessanten Gegend. Das verpflichtet!

Naturfreunde aus den alten Bundesländern sagen uns oft: Erhaltet Eure noch so ursprüngliche unverbaute Landschaft! Wiederholt nicht unsere Fehler! Seht Euch erst bei uns um, bildet Euch selbst ein Urteil!

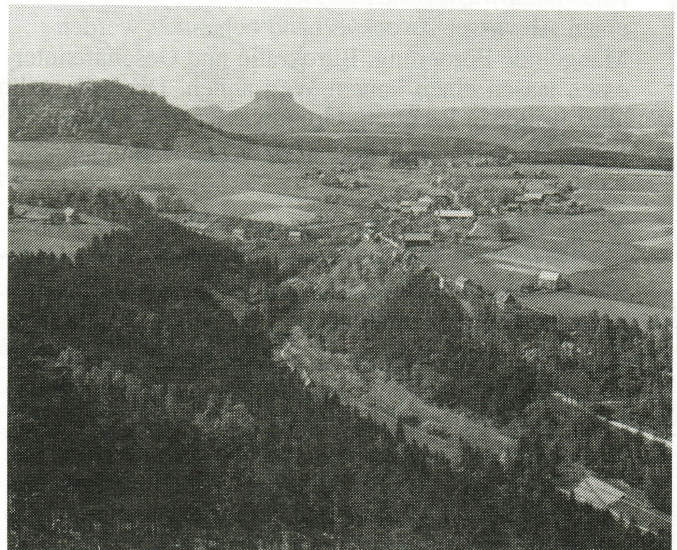
Also wurde umgesehen und -gehört und Grundsätze formuliert:

- Die Eigenart der Sächsischen Schweiz besteht nur aus der Gesamtheit und dem Zusammenspiel der Felsformationen, Tafelberge, Ebenheiten und Tälern, den Wäldern, den Landwirtschaften und den Orten.
- Es können nicht Einzelelemente stark gefördert und andere vernachlässigt werden, ohne die Sächsische Schweiz zu schädigen.
- Alles Tun muß sich dem Erhalt unserer Lebensgrundlage - der Natur - unterordnen.

- Orte, die sich der Landschaft unterordnen müssen und wollen, können nur existieren, wenn sie durch Finanzausgleich (-umverteilung) gestützt werden - als Perle des Landes, des Bundes und der vielen Erholungssuchenden aus den Ballungsgebieten.

Für die Gemeinde Kleinhennersdorf gibt es deshalb folgende Prinzipien:

- Nur mit allen Orten der Sächsischen Schweiz zusammen kann erhalten und sinnvoll entwickelt werden. Das hat durch das neue Naturschutzgesetz noch größere Bedeutung erlangt.
- Kleinhennersdorf soll sich, wie entstanden, auch weiterentwickeln.
 - Landwirtschaft, aber nicht intensiv
 - Kleinstgewerbe (einschl. solider Gastronomie)
 - attraktiver Wohnort mit hohem Wohnwert
 - attraktiver Erholungsort auch und besonders für Ältere und Kinder
 - der Ort soll nicht in die Landschaft wachsen, sondern sich in sie einbetten, d. h. keine Zersiedelung, keine störende untypische Bebauung, kein Gewerbegebiet, gefühlvolle Erweiterung



Blick auf Kleinhennersdorf, im Hintergrund der Lilienstein

3. Die alten Sünden müssen nach ihrer Wichtigkeit beseitigt werden.
 4. Neue Sünden wollen wir vermeiden.
Idealisten! Grau ist alle Theorie!
Glaubwürdig ist nur, wer mit eigenem Beispiel vorangeht!
Deshalb nach zwei Jahren deutscher Einheit eine knappe Zwischenbilanz:
- * Die Gemeinde baut Wanderwege aus, hat Rastplätze, Wegweiser und Sitzgruppen geschaffen. Der Status "Erholungswald" nach deutschem Waldgesetz, für die Sächsische Schweiz typisch und zweckmäßig, wird leider nicht diskutiert.
 - * Die Gemeinde hat ihren Wohnungsbestand verbessert, eine Wohnung neugebaut und beantragt, und bittet um die Rückübertragung ihres nie strittigen Eigentums aus Bundesfinanzvermögen - ein irrsinniger Verwaltungsaufwand.
 - * Ein Festplatz mit Freisitz, und zum Kinderplanschbeken ein TÜV-geprüfter Spielplatz wurden gebaut, die Bibliothek wieder eröffnet, ein Fremdenverkehrsbüro funktioniert. Freiflächen im Ort wurden gestaltet, einwohner- und gastfreundlich.
Ergebnis: Die Gästezimmer sind oft alle belegt, viele dankende Worte erreichen uns.
 - * Der Ort hat sich Gestaltungsgrundsätze formuliert, z. B.
 - technische Anlagen (Rohrleitungen, Gasbehälter, zusätzliche Satellitenantennen usw.) sollen von öffentlichen Wegen nicht einzusehen sein;
 - zum Bauen sollen ortsübliche Materialien (Sandstein, Holz usw.) zur Ansicht bevorzugt werden;
 - keine kleinliche Bevormundung der noch Bauwilligen und keine Uniformierung neuer Häuser wie bisher und trotzdem keine untypische Bebauung;
 - gefühlvolle, ins Ortsbild passende Werbung.
 - * Den Güllefluß in den Bach und den Misthaufen vor dem Bäckerladen haben die Marktwirtschaft beseitigt - die Haushaltabwässer und Fäkalien sollen gemeinsam durch einen Abwasser-Zweckverband behandelt werden . . . Mangelnde Förderung, Bürokratie und Geschäftsinteressen lassen einen langen Weg ahnen. Derweile geht alles weiter in Richtung Grundwasser und Elbe.
 - * Neue Straßendecken und neue Wasserleitungen sind gebaut.
 - * Vieles Wichtige ist vorbereitet und soll im nächsten Jahr überraschen: Wanderparkplatz, Feuerwehrhaus, Dorfteichgestaltung usw.

Doch Ehre, wem Ehre gebührt!

Fördermittel, ABM, ein unvorstellbar hoher Einsatz der Gemeindeverwaltung und sehr bescheidene Einnahmen sind die Grundlagen der Erfolge.

Ein Problemkreis scheint unlösbar für den Ort und die Sächsische Schweiz: der Verkehr per Verbrennungsmotor. Daß wir ihn auf ein Mindestmaß begrenzen wollen, sagen alle - aber wie, wenn alle dagegen handeln?

Es fehlt ein tragendes Verkehrskonzept!

- Durchgangsverkehr muß um die Sächsische Schweiz herum geleitet werden, großräumig!
- Der öffentliche Nahverkehr muß zum Benutzen verleiten, attraktiv sein und damit stark gestützt werden.
- Gäste müssen ihre Autos gern auf einem schönen Parkplatz stehenlassen und zu Fuß weitergehen können.
- Die notwendigen Fahrten der Einwohner und Gäste müssen gering gehalten werden! Eine Dienstleistung zu vielen Bürgern, und nicht viele Bürger zu einer Dienstleistung!
- Die Sicherheit auf den landschaftsbedingt sehr schmalen Straßen muß erhöht werden. Radfahrer, Fußgänger, Alte und Kinder sollen nicht mehr flüchten müssen.

Und die Praxis? Oh je!

- * Der öffentliche Nahverkehr ist teuer, fährt ungünstig und ist nicht attraktiv. Eine rühmliche Ausnahme und Vorbild gibt es: die Deutsche Reichsbahn betreibt eine preiswerte S-Bahn-Linie Meißen-Dresden-Schmilka.
- * Völlig ungelöst ist der ruhende Verkehr. Wanderparkplätze sind ebenso selten wie Parkmöglichkeiten in den Orten. Sicher, am Anfang ist alles teuer, aber besser als Straßen zuparken oder Autotouristik statt Wandern. Die Gemeinde Kleinhennersdorf bemüht sich um Flächen - mit kleinen Erfolgen und ungeahnten Schwierigkeiten.
- * Einwohner und Gäste des Erholungsgebietes werden gezwungen, ihre Autos häufig zu benutzen: Poststellen, Lebensmittelverkaufsstellen verschwinden. Also setzt man sich ins Auto und fährt zur nächsten Einkaufsmöglichkeit. Gemeindeangestellte und Gemeindeverwaltungen sollen eingespart werden. Also setzt man sich ins Auto und fährt wegen vieler kleiner Probleme zur nächsten Behörde.

Gemeindereform zur rechten Zeit! Wie soll die viele bürokratische Kleinarbeit erledigt werden? Wo bleiben Bürgernähe, kurze Wege, schnelle Lösungen und Vertrauen?

Das Aufbautempo Ost war ebenso eine Fehleinschätzung wie das Tempo der Gemeindereformen.

- * Die schmalen Straßen, in kleinen Orten ohne Fußwege und oft freundlich mit Hecken gesäumt, werden von allen Verkehrsteilnehmern gleich genutzt - Also Gleichberechtigung? Die Gemeinde Kleinhennersdorf hat sich für den Ort um "Verkehrsberuhigte Zone - Tempo 30" bemüht, um das bestehende Tempolimit 30 durchsetzbar zu machen. Gegen die Bürokratie? - Erfolglos. Ein Glück, daß wir noch verkehrsferne Wanderwege haben.

Wie kommen wir aus dem Dilemma heraus?

Jetzt sparen! Aber nicht um jeden Preis und koste es, was es wolle. Unkomplizierte Regelungen, gesunder Menschenverstand und Verantwortungsbewußtsein - das ist die Lösung!

Dem Bemühen des Rates und der Gemeindeverwaltung Kleinhennersdorf zur Ortsentwicklung und -gestaltung (mit den bescheidenen Mitteln und Möglichkeiten) wird viel Anerkennung gezollt. Glücklicherweise von denen, die den Ort und die Gemarkung nutzen und besuchen.

Paul Fröhlich
Stellv. Bürgermeister

Informationen über Kleinhennersdorf können Sie gern erhalten beim

Fremdenverkehrsamt
Kleinhennersdorf
(in der Gemeindeverwaltung)
O-8321 Kleinhennersdorf
Telefon: 035028 / 288

Im Zentrum der Sächsischen Schweiz (Nähe Bad Schandau)

Ganzjährig Ferienwohnungen am
Waldesrand gelegen.
Für je 2 Personen (1 x Aufbettung möglich).
Jeweils separater Eingang sowie Garten-
und Parkplätze vorhanden

Wohnung pro Nacht 50,- DM, auf Wunsch
auch mit Frühstück.

20

Christine Oehme
Alter Schulweg 69
O-8321 Kleinhennersdorf

Touristische Informationen



Empfehlungen für Übernachtungsmöglichkeiten in der Sächsischen Schweiz

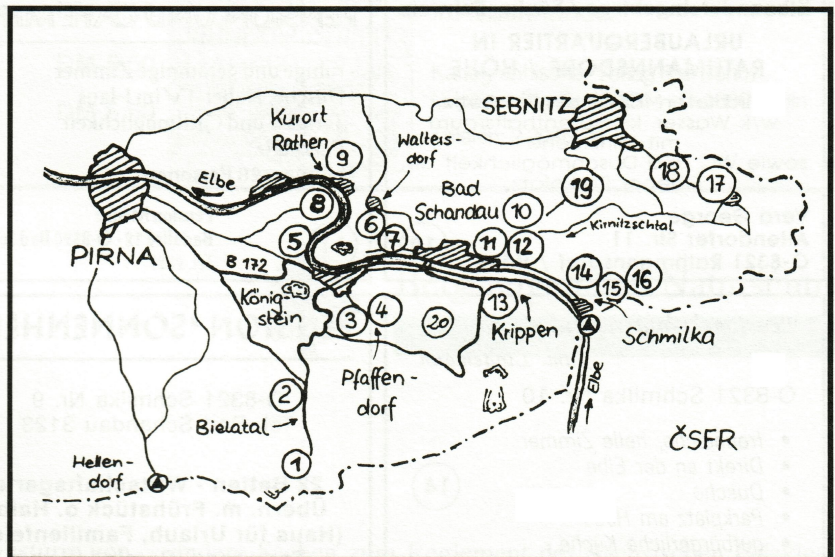
Auch in diesem Heft wollen wir unseren Lesern und zukünftigen Gästen der Sächsischen Schweiz wieder eine Reihe von Privatquartieren, Pensionen, Ferienwohnungen und Gaststätten empfehlen.

Mit diesem kleinen Beitrag für einen sanften Tourismus wollen wir dazu beitragen, daß die potentiellen Gäste von den kleinen, oft familiären Übernachtungsmöglichkeiten erfahren und somit der Tourismus für die Bewohner der Sächsischen Schweiz eine Zukunft hat.

Die Notwendigkeit von Hotelneubauten, auch wenn diese oft mehr Luxus und Komfort zu bieten haben, könnte durch ein breites Angebot von Übernachtungskapazitäten durch einheimische Vermieter, Pensionen und Gaststätten kompensiert und in Frage gestellt werden.

Neue 100-Betten-Hotels, wie vielerorts zumeist von Fremdinvestoren geplant, bergen ganz sicher die Gefahr, den einheimischen Privatvermietern und Pensionen das Wasser abzugraben. Dies schon deshalb, weil einheimische Kleinvermieter oder kleinere Pensionen aus finanziellen Gründen schwer dieselbe Werbestrategie wie die neuen Investoren nachvollziehen können.

Allen Freunden der Sächsischen Schweiz seien also die nachfolgend aufgeführten Übernachtungsmöglichkeiten für den nächsten Besuch besonders empfohlen.



VILLA WALDHEIM SCHWEIZERMÜHLE

1

1 FW 2 Pers. DU/WC; mit Frühst. 28,- DM/Pers.
1 FW 2x2 Pers. w/k Wasser; mit Frühst. 20,- DM/Pers.
1 Zweibettzimmer w/k Wasser; m. Frühst. 20,- DM/
Pers.

Etagendusche, alle Zimmer m. FS, Aufbettung möglich

M. Küchler
Schweizermühle 137b, O-8325 Rosenthal
Tel. 035033/209

Gelegen im herrlichen Wander- u. Klettergebiet
Bielatal

Gasthof Hermsdorf
O-8321 Bielatal
Sächsische Schweiz
Tel. Rosenthal 201

2

Gepflegte Getränke, gutbürgerliche Küche
dazu ideal für Wander- u. Klettergruppen:
3 Bungalow m. je 2x4 Betten
Küche, WC und Dusche
Aufbettungen möglich

Zwei neue Wanderkarten von Rolf Böhm erschienen

Nachdem wir in unserem Heft 4 erstmalig von den Wanderkarten von Rolf Böhm berichtet hatten, können wir nun auf zwei Neuerscheinungen hinweisen.

Seit kurzem sind auch Detailkarten für das Basteigebiet und für das Bielatal erhältlich. Die Karten enthalten wie alle ihre Vorgänger neben den üblichen kartographischen Informationen eine Vielzahl historischer und touristischer Angaben: Wegsäulen, Forstgrenzsteine, Rastplätze, Aussichtspunkte sowie alle Klettergipfel.

Das anschauliche, mit viel Mühe gestaltete plastische Kartenbild unterscheidet sich wohltuend von in aller Eile auf den Markt gebrachten Kartenangeboten größerer westlicher Verlage.

Seine Karten sollen, wie Rolf Böhm selbst sagt, auch eine Reise in die Vergangenheit und die Zukunft sein. So hat er über 200 Jahre alte Flur- und Ortsnamen wieder aufgenommen, aber auch neue Planungskarten herangezogen: die Bielatalekarte enthält z. B. bereits ein kleines Stück der umstrittenen Autobahntrasse.

Wir wollen unseren Lesern wieder anbieten, die Karten von Rolf Böhm über Beate Franze, Münchner Platz 16, O-8027 Dresden zu erhalten. Natürlich sind nicht nur die beiden neuen Karten zu haben, sondern auch alle anderen unten aufgeführten Karten.

Bei Interesse schicken Sie uns bitte Ihre Bestellung und legen den Betrag (Preise siehe unten) in bar oder per Scheck bei oder Sie bezahlen nach Erhalt der Karten per Rechnung.

Wanderkarten der Sächsischen Schweiz

im Übersichtsmaßstab 1 : 40 000

Sächsische Schweiz

DM 7,50

im Detailmaßstab 1 : 10 000

Schrammsteine & Affensteine

DM 5,50

Kleiner Zschand

DM 3,50

Großer Zschand

DM 5,50

Hinterhermsdorf und die Schleusen

DM 5,50

Neu: **Die Bastei**

DM 5,50

Neu: **Bielatalgebiet**

DM 5,50



von Rolf Böhm, Dresden

Erhältlich
in allen Bergsportläden
und
im Buchhandel

Kartographischer Verlag Rolf Böhm
Leipziger Straße 47/1504 · O-1080 Berlin
Telefon: 2 29 59 03



Bergsteigen und Naturschutz

Freiheitsberaubung?

Der nach der Öffnung der Grenzen erwartete Ansturm von Kletterern auf die Sächsische Schweiz blieb zwar weitestgehend aus, doch die Vielfalt der Sprachen und Dialekte nahm auf jeden Fall zu. Sicher sind alle Klettergäste beeindruckt von der einzigartigen Landschaft des Elbsandsteingebirges mit der großen Auswahl an Klettermöglichkeiten. Von vielen erfuhren wir jedoch auch, daß die sächsische Art der Absicherung der Kletterwege ebenfalls einen unvergeßlichen, meist abschreckenden Eindruck auf sie hinterlassen hat. Wenn man bedenkt, daß viele von den Hakenalleen Südfrankreichs verwöhnt sind, kann man diesen Eindruck durchaus verstehen. Doch daß dies und

andere Sachen zum Reglement des Sächsischen Felskletterns gehören, war den wenigsten bekannt.

Kürzlich hatten wir in der Südpfalz Gelegenheit, uns ausgiebig mit einem dort beheimateten Kletterer zu unterhalten, dessen Meinung über Verhalten und Bewußtsein des Klettervolkes sicher von vielen vertreten wird und uns angesichts der Gegenbeispiele, welche wir in den folgenden Tagen erleben mußten, sehr zu denken gab. Sofort, als er unseren Dialekt hörte, zog er Assoziationen zur Sächsischen Schweiz und zu seinem letzten Klettertrip dahin. Im Laufe des Abends kamen wir sowohl auf Traditionen als auch auf Kletterregeln in Sachsen zu sprechen. Uns wurde

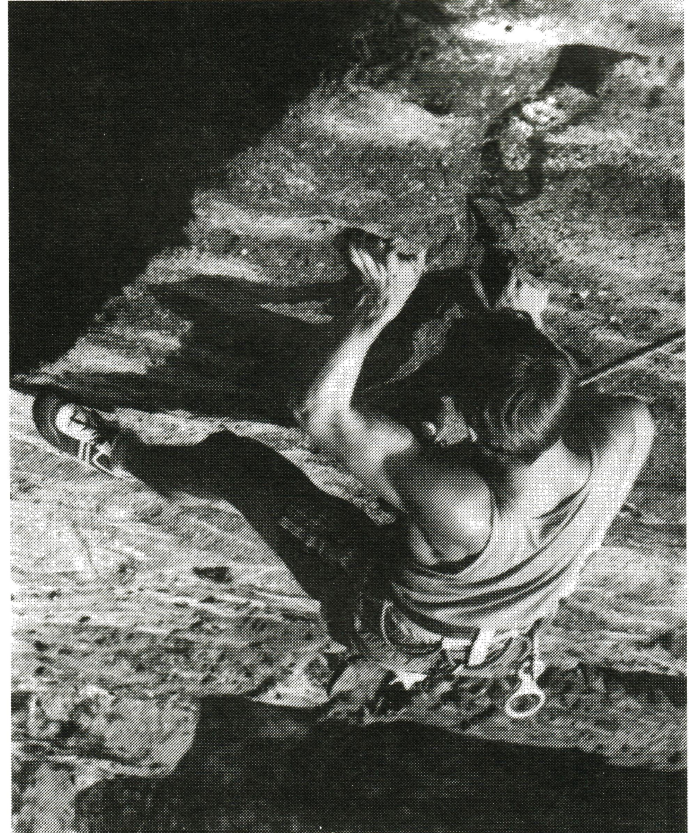
die Meinung entgegengebracht, daß Regeln und Verbote freiheitliche Beschränkungen sind, welche für einen Bürger der BRD unakzeptabel seien. Außerdem sei das Bewußtsein unter den Kletterern so ausgeprägt, daß jeder den Fels so verläßt, wie er ihn vorgefunden hat. Demzufolge können trotz Verbot in einem Kletterweg des Elbsandsteins auch Keile und Friends gelegt werden. Unsere Kletterregeln seien ein Überbleibsel des alten DDR-Regimes und deshalb überholt. Unser Gesprächspartner vertrat trotz des Hinweises, daß die sächsischen Kletterregeln schon vor etwa 80 Jahren von Rudolf Fehrmann begründet wurden, so hartnäckig diese Meinung, daß es uns leider nicht gelang, ihn davon zu überzeugen, das nächste Mal ohne Klemmkeile und Magnesia in die Sächsische Schweiz zu reisen.

In den folgenden Tagen konnten wir uns von dem hohen Bewußtsein der Kletterer überzeugen: In der Südpfalz wird angestrebt, daß Magnesia erst ab dem oberen siebenten Schwierigkeitsgrad verwendet wird. Trotzdem fanden wir kaum Wege des fünften und sechsten Grades, welche nicht weiß bepudert waren, von den schwierigen Wegen ganz zu schweigen. Ein Kletterer, der sich schon vor dem ersten Kletterzug die Hände tüchtig einpuderte, wies uns darauf hin, daß er bei seiner Sechse das gleiche Recht auf Magnesiaverwendung hat, wie die beiden neben ihm, welche sich gerade an einem Achter schafften. Am Beispiel der Magnesiabenutzung mußten wir erleben, wie die Buntsandsteinfelsen der Südpfalz in starkem Maße geschändet und in naher Zukunft auch zerstört werden, weil bei den meisten Kletterern ohne Rücksicht auf die Gesteinsart der Griff in den Magnesiabeutel schon automatisch erfolgt, ohne daß sie sich dessen noch bewußt werden.

Daß auch in der Sächsischen Schweiz trotz Verbot zunehmend Magnesia und Klemmkeile verwendet werden, ist nicht mehr zu übersehen. Dies beweist eigentlich schon, daß die oben geschilderte Meinung über die Einhaltung bzw. Nichteinhaltung von Verboten und Kletterregeln kein Einzelfall ist. Denn es gibt leider immer mehr, welche sich nicht an die sächsischen Kletterregeln halten wollen, da sie sich in ihrer kleinen Freiheit eingeschränkt fühlen. Wer sich

nicht den hier üblichen Kletterregeln anpassen kann, sollte nicht versuchen, unser Klettergebiet seinen Gewohnheiten anzupassen, sondern es meiden! Da es mittlerweile für jeden Kletterstil das dazugehörige Gewand gibt, dürfte dies auch keine Probleme mehr geben. Warum kann nicht mit dem Elbsandsteingebirge ein Klettergebiet so erhalten bleiben, daß es sich (für uns wohltuend) von anderen Klettergebieten unterscheidet?

Silvia Schwab



Klettern ohne Magnesia - Ist das Freiheitsberaubung?



ELBSANDSTEINGEBIRGE



O-8352 Hohnstein
Obere Straße 35
☎ 246



Alles für den Klettersport
Wandererbedarf
Modische Sportbekleidung
Führerliteratur, Karten
Bücher, Videos

Ausrüstung
für's
Draußensein

Jetzt
auch in
Bad Schandau!



Der Insider
O-8320 Bad Schandau
Marktstraße 4
☎ 2372

Auch sonnenabends geöffnet!

Magnesiagebrauch im Elbsandstein?

Verständlich, weil natürlich, das leistungsorientierte Handeln der Sportjugend. Daß es dabei immer wieder verbesserte "Hilfsmittel" geben wird, ist auch klar. Der Klettersport macht dabei keine Ausnahme.

Bei dieser Betrachtung kann man schon beim Seil - ja, auch das ist ein Hilfsmittel - beginnen und eben beim Magnesia enden.

Der Magnesiabeutel ist inzwischen weltweit ein Prestigeobjekt des Sportkletterers. Ein Selbstverständnis, welches aber die differenzierte Anwendung nicht ausschließt.

Das gerade ist der springende Punkt - vor der schon reflexartigen Bewegung, dem Griff in den Beutel, sollte der Sportkletterer, was er ja sonst immer tut, seinen Kopf gebrauchen.

Jedes Gestein hat seine ihm eigene Spezifik, welche das Klettern in unterschiedlichen Gebieten auch erst interessant macht, der Sandstein des Elbgebirges ist dabei keine Ausnahme.

Kurz gesagt, er gleicht einem sensiblen Menschen, außen hart und rau, innen weich und empfindlich.

Benutze ich Magnesia, so macht sich an der Route nach mehrmaligem Durchstieg oder Probieren, wegen des Zuschmierens der Poren (Zwischenräume in der kristallinen Oberfläche) obligatorisches Putzen erforderlich. Putzen bedeutet aber verstärkter, abtragender Einfluß auf die ohnehin schwache Kruste des Sandsteins.

Magnesiabenutzung am Elbsandstein verschmiert die Routen (optisch und im Detail) und ist egoistisch dem Nachfolgenden gegenüber.

Der Felsen als stiller Dulder wird in der Oberfläche zugeschmiert und später durch Putzen zerstört, weil abgenutzt.

Apropos Abnutzung - auch die Anwendung von falschen oder schmutzigen Kletterschuhen zerstört den Fels. Deshalb weiche Sohle und Abstreicher am Einstieg.

Wir, die sportlich ambitionierten Kletterer sollten zum Felsen, den Landschaftsraum mit eingeschlossen, zu allererst ein partnerschaftliches Verhältnis aufbauen, denn sein Fortbestand ist uns lebensnotwendig.

Leider gibt es Unbelehrbare, deshalb auch gesetzliche Bestimmungen, wonach bei Fehlverhalten garantiert Geldbußen ins Haus stehen.

Bernd Arnold

DAV-Ausschuß Klettern und Naturschutz

Wie bereits in Heft 4 der SSI berichtet wurde, arbeitet die Arbeitsgruppe Natur- und Umweltschutz des SBB auch in diesem bundesweiten Gremium mit. Zwischenzeitlich fanden zwei weitere Arbeitstreffen statt, bei denen sich die Ausschußmitglieder neben der Behandlung von zentralen Themen auch mit den regionalen Besonderheiten und Problemen der jeweiligen Klettergebiete vertraut machen konnten.

Vom 22. bis 24. 5. 1992 trafen wir uns in der Jahn-Hütte bei Rotterode im Thüringer Wald. Bei diesem Treffen, das von den Bergfreunden des Thüringer Bergsteigerbundes mustergültig vorbereitet war, standen als zentrale Themen die geplante Felsbiotoperfassung und ein Sanierungskonzept für die außeralpinen Klettergebiete auf der Tagesordnung.

Diskutiert wurde eine Checkliste für die Felssanierung, die einerseits eine Unterstützung bei der praktischen Arbeit vor Ort geben soll und andererseits auch als Argumentationsmaterial gegenüber staatlichen Stellen gedacht ist. Dabei muß genügend Spielraum für regionale Besonderheiten bleiben, und die jahrelange Erfahrung gerade der sächsischen und thüringischen Bergsteiger müssen Berücksichtigung finden.

Aus den Berichten der Regionalvertreter ging hervor, daß die gegenwärtigen Probleme sehr differenziert sind. Während unser SBB-Vertreter erfreulicherweise von keinen akuten Problemen im Spannungsfeld Klettern und Naturschutz berichten mußte, gibt es in anderen Regionen z. T. schwierige Situationen und Auseinandersetzungen mit staatlichen und ehrenamtlichen Naturschützern. Hier bereitet vor allem das Biotopschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg große Sorgen. Bleibt nur zu hoffen, daß eine Signalwirkung nicht von derartigen Gesetzen, sondern eher von der historisch gewachsenen Einheit von Klettern und Naturschutz im Elbsandsteingebirge ausgeht.

Ein weiteres Arbeitstreffen fand vom 16. bis 18. 10. 1992 in Morschreuth in der Frankenjura statt. Zentrale Themen waren diesmal die Diskussion zu einem überarbeiteten Vorschlag zum Sanierungskonzept und zu den Kletterkonzeptionen der Länder. Weiterhin wurden erste Erfahrungen bei der Erfassung der Felsbiotope ausgewertet.

Unser Vertreter hob in seinem Bericht erneut die Einheit von Klettern und Naturschutz hervor, die in der sächsischen Kletterethik begründet ist und auf einer Selbstbeschränkung beruht. So vertreten wir nach wie vor die Meinung, daß das Felsklettern in der Sächsischen Schweiz nur an den freistehenden Gipfeln - dies sind nur 5 % der Gesamtfelsenfläche - ausgeführt werden soll und keine neuen Massivwände erschlossen werden dürfen. Wir denken, daß diese Herangehensweise im Zusammenhang mit einer offenen und kritischen Zusammenarbeit mit staatlichen Stellen mehr einbringt als der nachträgliche Kampf gegen Paragraphen.

So hoffen wir, unser Ziel - die Erhaltung der Möglichkeiten zur Ausübung des Klettersports im Einklang mit den Erfordernissen des Naturschutzes - verwirklichen zu können. In diesem Sinne versucht auch der DAV-Vorstand bei Kontakten mit dem Bundesumweltministerium seinen Einfluß bei der Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes geltend zu machen.

Eine kleine Episode noch am Rande: Die im Nationalpark Sächsische Schweiz verwendeten Markierungszeichen für Zugänge zu Kletterfelsen und für gesperrte Wege, die wir von unseren tschechischen Bergfreunden übernommen haben, gelten jetzt bundesweit.

Ein Beispiel dafür, daß auch Erfahrungen aus dem Osten bei gutem Willen aller Beteiligten von Nutzen sein können. Ein kleiner Beitrag zur deutschen Einheit, der hoffentlich Schule macht.

Dr. Hans Hilpmann



Naturschutz und Tourismus im Zittauer Gebirge - ist beides vereinbar?

Das Zittauer Gebirge, in der äußersten südöstlichen Ecke Sachsens gelegen, hat mit seinen zahlreichen Sandsteinfelsen nicht nur geologisch viele Ähnlichkeiten mit der Sächsischen Schweiz, auch die Probleme von Tourismus und Bergsport einerseits und Aufgaben des Naturschutzes andererseits sind vergleichbar.

Auch das Zittauer Gebirge ist ein beliebtes Wander- und Klettergebiet, nur eben kleiner und räumlich begrenzter als die Sächsische Schweiz. Deshalb sind auch die Rückzugsgebiete für gefährdete Tierarten nicht allzu groß, umso mehr ist ein Miteinander von Bergsteigern und Naturschützern wichtig und wird bereits praktiziert.

Wir freuen uns, erstmals einen Beitrag zu dieser schönen Mittelgebirgslandschaft, die oft zu Unrecht etwas im Schatten der größeren Sächsischen Schweiz steht, in unserem Heft veröffentlichen zu können und danken dem Naturschutzverein "Zittauer Bergland" e.V. für die folgenden Zeilen.

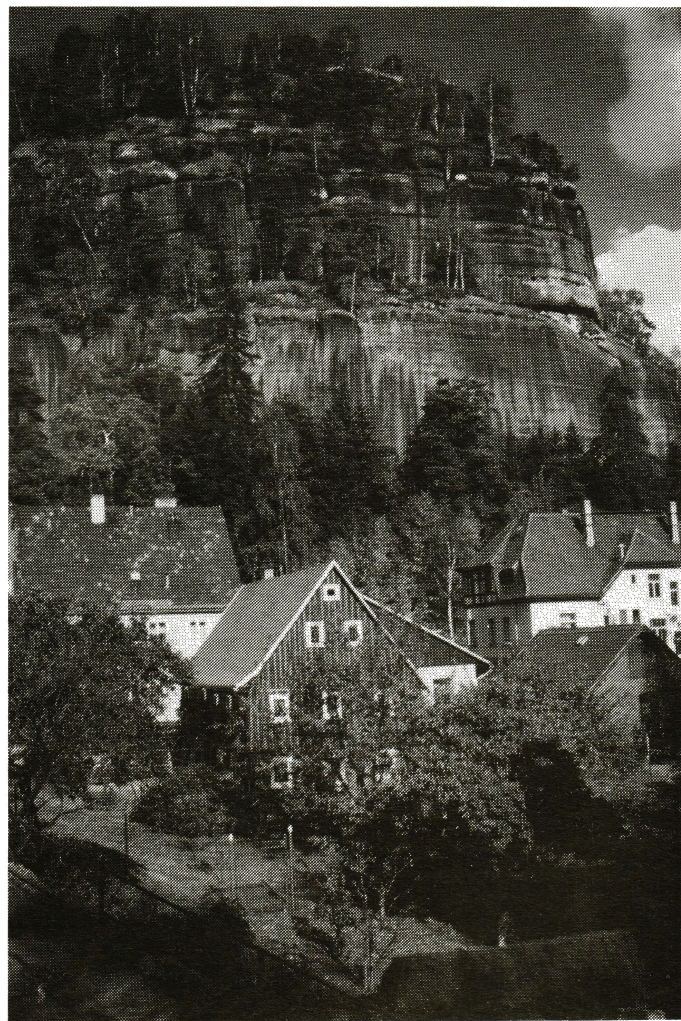
Neben der Sächsischen Schweiz zählt der Landkreis Zittau mit seiner vielgestaltigen und reizvollen Mittelgebirgslandschaft zu den Gebieten im Freistaat Sachsen, die einer vielfältigen Nutzung ausgesetzt sind. Besonders die intensive wirtschaftliche und touristische Beanspruchung erfordern einen mindestens ebenso intensiven Schutz von Natur und Landschaft, um den Zielen und Grundsätzen des Naturschutzes und der Landschaftspflege gerecht zu werden.

Im Zittauer Gebirge hat der Tourismus gute Chancen, sich zu einem wichtigen Teil des wirtschaftlichen Aufschwungs im Dreiländereck zu entwickeln.

Aufgrund der Tatsache, daß Tourismus und Fremdenverkehr von der Natur in ihrer Gesamtheit abhängig sind, gilt es ein ausgewogenes Maß zwischen Nutzung und Verbrauch sowie Schutz und Erhalt der Natur und Landschaft zu finden. Eine intensive Nutzung setzt eine intensive Pflege voraus, sonst wird in kurzer Zeit die Natur ausgelaugt und verbraucht und somit für den Tourismus nicht mehr anziehend und attraktiv sein. Der langfristige Erhalt der Natur und Landschaft ist somit auch für den Tourismus überlebensnotwendig. Natur erleben heißt, mit der Natur leben. Zum vollkommenen Naturgenuß gehört auch die Begegnung mit der heimischen Tier- und Pflanzenwelt. Das Zittauer Gebirge ist nicht nur reich an einer reizvollen Landschaft, sondern wir sind auch noch in der beneidenswerten Lage, eine Fauna und Flora ausweisen zu können, die in weiten Teilen Deutschlands als einzigartig bezeichnet werden darf.

Das Zittauer Gebirge ist neben der Sächsischen Schweiz ein bevorzugtes Kletter- und Wandergebiet. Die schwer zugänglichen Felsmassive und Felstürme sind vielfach die Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten der besonders geschützten, weil besonders gefährdeten Tierarten. Der Konflikt scheint unausweichlich, denn die letzten Rückzugsgebiete dieser Tierarten werden auch durch den Klettersport genutzt. Hierbei gilt es ganz besonders, einen gemeinsamen Weg zu finden, um einerseits den gesetzlich festgeschriebenen Schutz von Natur und Landschaft zu garantieren und andererseits den Klettersportlern Möglichkeiten einzuräumen, ihre Interessen zu wahren. Es wurden aber auch Stimmen laut, die die getroffenen Maßnahmen zum Schutz und Erhaltung der stark bedrohten Arten anzweifeln.

Aufgrund dieses hohen Konfliktpotentials im Zittauer Gebirge wurde eine Artenschutzkommission gebildet, die sich speziell für den Schutz und die Erhaltung der besonders geschützten Arten einsetzt. Diese unabhängige Arbeitsgruppe, die aus mehreren Sachverständigen besteht, erarbeitet Empfehlungen zu den notwendigen Schutzmaßnahmen, die die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz und Erhalt der genannten Arten beinhalten. Soweit es aus



Gründen des Artenschutzes vertretbar ist, werden den Kletterern Möglichkeiten eingeräumt, ihre Interessen zu verwirklichen.

Der Deutsche Alpenverein e.V. hat ein Merkblatt veröffentlicht, das dem Schutz und Erhalt von Natur und Landschaft gerecht wird. Der Aufruf des Alpenvereins, "Sanft klettern - der Natur zuliebe", bestärkt uns in der Hoffnung, daß es möglich sein wird, die Natur und Landschaft auch im Zittauer Gebirge zu erhalten.

Naturschutz und Tourismus sind vereinbar.

Naturschutzverein "Zittauer Bergland" e.V.

Nationalpark "Böhmische Schweiz" geplant

Auf tschechischer Seite sind Vorbereitungen für die Einrichtung eines Nationalparks "Böhmische Schweiz" ange laufen. Vorgesehen sind dafür die rechtselbischen großen Wald- und Felsgebiete vom Prebischtorgebiet über die Felsen bei Jetrichovice bis zum Oberlauf der Kitzsch (Kyjovske udoli).

Freundes- und Förderkreis Pfaffenstein

Vom neuen Eigentümer des Pfaffensteins, der Schutzge meinschaft "Sächsische Schweiz", ist ein Aufgabenkatalog für die Zukunft des Tafelberges erarbeitet worden.

Die Schutzgemeinschaft möchte den Pfaffenstein bei Auf rechterhaltung der touristischen Nutzung zu einem Beispiel vorbildlichen und behutsamen Umgangs mit der Natur werden lassen.

Es ist eine gute Zusammenarbeit mit der Gemeinde Pfaffen dorf begonnen worden, die Gemeinde wird auch Mitspra cherechte bei Entscheidungen zum Pfaffenstein erhalten. So ist auch, zwar wohl nicht von heute auf morgen, die Wiederer öffnung der Berggaststätte vorgesehen.

Geplant ist außerdem die Einrichtung eines "Freundes- und Förderkreises Pfaffenstein" unter Einbeziehung von Ein wohnern Pfaffensteins, Repäsentanten des Landkreises bzw. der Sächsischen Schweiz sowie Vertretern geeigneter Ver eine und Verbände.

Unterlauf der Biela ist oft biologisch tot

In regelmäßigen Abständen ist der Unterlauf der Biela biologisch tot. Der Bach ist dann eine weiße, undurchsich tige Brühe, die sich in die Elbe ergießt; so geschehen z. B. am 28./29. Juni 1992.

Der Grund dafür ist die Abwassereinleitung der Papierfabrik Königstein. Auf unsere Nachfragen wollte der Leiter der Sonntagsschicht am 28. 6. keine Auskunft geben und erklär te, dies sei kein unnormaler Zustand, eine Havarie läge nicht vor.

DAV-Naturschutzreferenten-Tagung in Dresden

Vom 23. bis 25. Oktober 1992 war Dresden das Zentrum der Naturschutzbewegung des Deutschen Alpenvereins. Rund 200 Naturschutzreferenten und Naturschützer aus Sektionen in ganz Deutschland trafen sich ein Wochenende lang im Haus für Kultur und Bildung. Nach übereinstimmender Meinung der Teilneh mer der jährlich stattfindenden Naturschutzreferenten-Tagung erwies sich der Sächsische Bergsteigerbund als ein hervorragen der Gastgeber.

Von herausragender Bedeutung für den SBB war eine Resolu tion, die die Tagung zum Thema Autobahn Dresden-Prag verabschiedete. Die Resolution, die sich gegen jeden Autobahn bau im Elbsandsteingebirge richtet, fand in den Medien große Beachtung.

Die Tagung - übrigens die erste bei einer ostdeutschen Sektion - stand unter dem Motto "Ökologie und Ökonomie - für immer geteilt?".

Unter diesem Leitsatz diskutierten am ersten Abend miteinan der Prof. Manfred Rochlitz (IG Tourismussoziologie Dresden), Peter Hildebrand (Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz), Dr. Dieter Angst (Staatssekretär im Sächsischen Umweltmini sterium), Dr. Bernd Rohde (Abteilung Straßenbau im Sächsi schen Wirtschaftsministerium), Prof. Günter Hertel (Verkehrswissenschaftliche Fakultät der TU Dresden) und Dr. Werner Mankel (Industrie- und Handelskammer Dresden). Dabei prall-

Am Montag, dem 29. 6. erklärte uns der Umweltbeauftragte des Betriebes, die Einleitungsbedingungen würden erfüllt... Außerdem warte man auf Fördermittel für die Abwasserrei nigung. Hoffentlich fließen diese genauso schnell wie die 5 Millionen für die Straßenbegradigung unter der Festung Königstein.

Endlich Tempo 100 unter der Festung Königstein...

Während ein großer Teil der Kommunen der Sächsischen Schweiz auf Fördermittel z. B. für die Abwasserentsorgung wartet, sind andere Fördertöpfe noch längst nicht leer.

5 Millionen DM für das Aufschwungwerk Ost waren 1992 für den Straßenbau noch übrig. Damit wurde die B 172 unterhalb der Festung Königstein, nachdem man eine Schneise in den Wald des Landschaftsschutzgebietes gehauen hatte, begradigt und auf Tempo 100 ausgebaut. Und dies, obwohl man nur 1 km weiter im auf 30 km/h beschränkten Nadelöhr der Stadt Königstein steckt...

Autofahren auf gesperrten Waldwegen?

Immer öfter werden Autofahrer auf gesperrten Waldwegen angetroffen, so z. B. auf der Taubenbachstraße im Forstamt Cunnersdorf oder auf den Wegen zwischen den Zschirnsteinen. Oft gelingt es nicht, die Fahrzeugführer mit einem Hinweis auf das Fahrverbot zurückzuschicken.

Verstöße gegen das Befahren gesperrter Waldwege, geregelt im Sächsischen Waldgesetz GBl. 14/1992 vom 21. 4. 1992, § 11-13, werden durch den betreffenden Forstamtsleiter per Bußgeld- bzw. Ordnungsstrafverfahren (Waldgesetz § 52) geahndet.

Jeder sollte entsprechende Verstöße mit einer Kurzbeschrei bung (z. B. Kfz-Nummer, Zeit, Ort, Zeugen) an die Natio nalparkverwaltung oder direkt an den zuständigen Forst amtsleiter weiterleiten.

ten die Meinungen aufeinander. Der kleinste gemeinsame Nenner war wohl, daß keiner für eine noch größere Vergeudung von Ressourcen eintrat, als wir sie heute in unserer Gesellschaft vorfinden.

Bleibende Eindrücke hinterließen die fünf Exkursionen, die am Samstag für die Tagungsteilnehmer veranstaltet wurden. Ein großer Teil der Naturschutzreferenten war noch nie in Dresden oder im Elbsandsteingebirge gewesen. Sie waren sich nach einem Besuch im Bielatal, eines von vielen Zielen der Ausflüge, einig, daß ein Autobahnbau durch die Sächsische Schweiz katastrophale Auswirkungen haben würde.

Damit den DAV-Naturschutzreferenten Dresden in Erinnerung bleibt, dazu trugen zahlreiche Mitglieder des SBB bei: Die Bergfinken sorgten für die musikalische Umrahmung, Frank Richter stellte in einem Dia-Vortrag die Sächsische Schweiz vor, und Mitglieder der Naturschutzgruppe sorgten für eine fachkundige Information auf den Exkursionen und stellten den aus ganz Deutschland Angereisten die Autobahnpläne im Rah men einer Ausstellung vor.

Viele der Teilnehmer äußerten sich dahingehend, daß sie sicher nicht das letzte Mal in Dresden, insbesondere in der Sächsischen Schweiz, waren!

Wolfgang Dausch, DAV München



Mitteilungsblatt des SBB

Der Sächsische Bergsteigerbund e.V., Sektion im Deutschen Alpenverein, gibt seit 1990 ein Mitteilungsblatt, "Der neue Sächsische Bergsteiger", heraus. Es erscheint quartalsweise und wird im Rahmen des Beitrages an alle bezugsberechtigten Mitglieder ohne Bezugsgebühr geliefert.

Neben vereinsinternen Mitteilungen, Terminen und Veranstaltungen sind Berichte über interessante Unternehmungen, Touren und Fahrten sowie vielfältige Informationen aus der Welt des

Bergsports mit dem Schwerpunkt "Sächsische Schweiz" enthalten.

Nichtmitglieder des SBB können den "Neuen Sächsischen Bergsteiger" auch im Abo beziehen (8,- DM pro Jahr incl. Versand ab 1993). Fordern Sie Heft 4/1992 als kostenloses Probeexemplar an!

Zuschriften, Beiträge und Abo-Wünsche sind an Michael Schindler, Rathener Straße 33, O-8046 Dresden zu richten.

SBB-Hütte im Bielatal

Unsere Hütte befindet sich in zentraler Lage im Bielatal unweit der Ottomühle, genau gegenüber der Station des Bergunfalldienstes (auf daß man diesen nicht benötigt!).

In der Selbstversorgerhütte mit 25 Plätzen ist alles vorhanden, was man zum Kochen, Essen, Trinken, Waschen und Duschen braucht. Mitzubringen sind nur Schlafsäcke und Hausschuhe.

Von Freitag ab 19.00 Uhr bis Sonntag / Feiertag 16.00 Uhr ist die Hütte mit ehrenamtlichen Hüttdiensten besetzt. Sie sind die Ansprechpartner für alle Gäste.

Da die Hüttdienste nur am Wochenende wirken, ist eine Anmeldung in der Woche (betreffs Schlüssel usw.) bitte extra abzustimmen.

Termine, insbesondere für größere Gruppen sind anzumelden bei Heiko Meck bzw. Lutz Schmiedchen, Ritzenbergstraße 5 O-8010 Dresden.

Kleine Gruppen können auch unangemeldet kommen, allerdings mit einem gewissen Risiko, ob auch Plätze frei sind. Deshalb

empfehlen wir auch für kleine Gruppen eine kurze Anmeldung an o. g. Adressen.

Die Preise betragen:

<u>für SBB- bzw. DAV-Mitglieder:</u>	<u>für Nichtmitglieder:</u>
Erwachsene 5,- DM	Erwachsene: 10,- DM
Kinder und Jugendl. 2,- DM	Kinder und Jugendl. 4,- DM
Studenten 2,- DM	Studenten 4,- DM.

Damit soll unsere Bielatal-Hütte etwas vorgestellt sein, aber: Erleben ist besser als Erzählen.

Bleibt mir noch, allen fröhliche Stunden und interessante Bekanntschaften in der Hütte zu wünschen, schöne Kletterwege nach den Regeln des Sächsischen Bergsteigens und schöne Wanderungen mit Besinnung auf die Einmaligkeit der Bielatal-Landschaft, die hoffentlich nicht durch eine nahe Autobahn verurteilt wird.

Heiko Meck

In eigener Sache



1993 werden unsere Hefte 6 und 7 erscheinen

Zusätzlich zu unserer Überzeugung, daß die Sächsische Schweiz auch zukünftig unser Engagement brauchen wird und eine breite Öffentlichkeitsarbeit wichtig ist, haben uns Ihre Briefe und Karten und Ihre Unterstützung moralischer und finanzieller Art in unserer Absicht bestärkt: Es soll auch 1993 zwei weitere Hefte geben, auch wenn die Herausgabe unseres Heftes in ausschließlich ehrenamtlicher Arbeit einen immensen Aufwand bedeutet.

Ein herzlicher Dank nochmals an alle, die mit ihrer Spende maßgeblich zum Gelingen des Heftes und gleichzeitig zu unserer erneuten Unabhängigkeit von Sponsoren o. ä. beigetragen haben.

Sie werden es sicher bemerkt haben, leider war unser Heftpreis von 2 DM nun doch nicht mehr zu halten, zukünftig muß unser Heft 3 DM kosten.

Leicht gefallen ist es uns nicht, in den allgemeinen Trend der Preiserhöhungen einzustimmen. Doch wir hoffen, daß wir uns mit der Beibehaltung einer möglichst hohen Qualität und auch eines ansprechenden Äußeren im Sinne unserer Leser entschieden haben.

Sie können unsere für 1993 geplanten Hefte 6 und 7 wieder mit beiliegender Karte bei Beate Franze, Münchner Platz 16, O-8027 Dresden, bestellen, entweder nur Heft 6 oder beide Hefte. Für Interessenten sind auch noch Exemplare der Hefte 1 - 4 zu erhalten.

Bitte überweisen Sie den Betrag auf unser Konto 452829345 bei der Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 551 42) oder legen Sie einen Scheck oder den Betrag in bar bei. Wir möchten Sie bitten, uns freundlicherweise keine Briefmarken mehr zur Bezahlung zu schicken.

Abschließend möchten wir Ihnen bei einem beabsichtigten Einkauf von Wander- oder Bergsportartikeln die in unserem Heft mit einer Werbung vertretenen Bergsportgeschäfte empfehlen.

Damit verbleiben wir mit besten Wünschen für eine schöne und besinnliche Advents- und Weihnachtszeit

Ihr Redaktionsteam

Impressum

Herausgeber:

Sächsischer Bergsteigerbund (SBB), Sektion des Deutschen Alpenvereins (DAV);
Geschäftsstelle Ehrlichstraße 2, O-8010 Dresden

Redaktion:

Beate Franze, Anne Kautz, Klaus Kallweit, Christian Walter, Andreas Hummel, Peter Rölke

Titelfoto:

"Im Großen Zschand" sowie Rückseite von Frank Richter

Fotos im Text von:

Jeannette Graf, Peter Rölke, Gemeinde Kleinhennersdorf - Herr Fröhlich, Markus Walter

Auflage:

4000

Gesamtherstellung:

Druckerei G. Richter, Meißen

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



Menschliche Größe ist,
auf einem Weg,
den man schon lange
gegangen ist,
umzukehren.

Peter Bloch