



Verkehrsentwicklung in der Sächsischen Schweiz

Welche Möglichkeiten bestehen für eine Förderung des umweltorientierten Individualverkehrs?

Ab dem 1. Mai 1991 dürfen wir mit dem S-Bahn-Tarif der DR, der etwa nur halb so hoch ist wie der Normaltarif, aus dem Gebiet Dresden in die Sächsische Schweiz bis nach Schöna fahren. Das schnelle und unkonventionelle Handeln der DR-Direktion ist sehr zu begrüßen und bringt uns bei der Förderung des umweltorientierten Verkehrs ein Stück voran. Dennoch bleiben eine Fülle von Aufgaben zu lösen, um die Umwelt und die in der Region wohnenden Menschen spürbar zu entlasten.

Die folgenden Vorschläge können dabei als Diskussionsgrundlage für alle Interessierte dienen und letztlich in ein von der Sächsischen Landesregierung durchzusetzendes Verkehrskonzept einfließen.

Über die Umweltrelevanz der verschiedenen Mobilitäts- und Transportformen vom Fahrrad über Bus, Tram, Eisenbahn, Schiff bis zum PKW und LKW besteht eindeutige und wissenschaftlich begründete Klarheit, nämlich den PKW- und LKW-Verkehr, der in Deutschland und in der sächsischen Region unvermeidbar hoch ist, durch andere Transportarten oder durch günstige Raum- und Regionalplanung (Verkehrsvermeidung) zu ersetzen. Dabei ist es in der Sächsischen Schweiz wichtig, den motorisierten Individualverkehr in erster Linie durch die Eisenbahn und den öffentlichen Kraftverkehr (insbesondere im Kitzschschlucht und Bielatal) zu ersetzen, indem die Attraktivität gegenüber dem Auto verbessert wird und gezielt Maßnahmen durchgeführt werden, um die Menschen zum Umsteigen zu bewegen.

Maßnahmebereiche sind dabei:

1. Verkehrslenkende Maßnahmen

- Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs
 - günstige Linien- und Fahrplanangebote, entsprechend günstige Anschlußverbindungen ins Kitzschschlucht und Bielatal und evtl. auch ins Gebiet der Steine
 - tarifliche Maßnahmen (Umweltkarte und Verbundabonnemente, preiswerte Kraftverkehrstarife)
 - als flankierende Maßnahme: günstige Parkraumgestaltung in Dresden, Heidenau, Pirna (park and ride)

– kombiniertes Eisenbahn-Velo-System (kostenloser Fahrradtransport)

- Maßnahmen zugunsten der Fußgänger und Velofahrer in den innerörtlichen Bereichen der Sächsischen Schweiz
- Fahrradverleihstationen direkt neben den Bahnhöfen (so wie es in vielen Orten der Schweiz bereits funktioniert)

2. Betriebliche Maßnahmen

- Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung (fallbezogene Gebührenregelung, Parkverbot außerhalb der Parkplätze, Parkraumbeschränkung, Pfortneranlagen z. B. im Bielatal)
- Ökoverkehrssteuer für PKW in ökologisch hochsensiblen Gebieten (Vorbild österreichische Alpenregion) – die Einnahmen können vielseitig von den Kommunen für Umweltschutzaufgaben verwendet werden (z. B. für den Bau von Kläranlagen)

3. Bauliche Maßnahmen

- Maßnahmen auf den Straßen (Ein langsamer, gleichmäßiger und damit weniger Luft- und Lärmbelastung verursachender Verkehrsfluß in den Ortschaften wird durch bauliche Maßnahmen und Geschwindigkeitsbeschränkungen erreicht.)
- bauliche Gestaltung oder Abgrenzung von Radwegen
- innerörtliche Straßenverengung zugunsten von Fuß- und Radwegen

4. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen

- Fahrbeschränkungen (Durchfahrtsverbote, zeitlich oder örtlich limitierte Fahrverbote, Beschränkung für bestimmte Fahrzeugkategorien)
- Geschwindigkeitsbeschränkungen

- 5. Verkehrsvermeidende Maßnahmen (dezentrale Unterkunftsmöglichkeiten für Wochenend- und Mehrtagestouristen; durch diese verkehrsvermeidenden Maßnahmen erhöht sich nicht nur die Lebensqualität in der Region, sondern sie ermöglichen auch zusätzliche Einnahmen von Kommunen, Zimmervermietern und Gastwirten)

Die Sächsische Landesregierung steht in der Verantwortung, ein Verkehrskonzept für die Sächsische

Aufgrund der Absichten des Bundesverkehrsministers Krause, mittels besonderer Maßnahmegesetze den Neubau von Verkehrsobjekten (insbesondere für Straßen) zu forcieren, ist es nötig, dieses Problem hier anzusprechen. Der Sinn dieses Maßnahmegesetzes ist es, den Rechtsschutz Betroffener enorm zu verkürzen. Statt dem in der BRD üblichen und zeitaufwendigen dreistufigen Instanzenzug (Verwaltungsgericht, Oberverwaltungsgericht oder Verwaltungsgerichtshof, Bundesverwaltungsgerichtshof) stünde nur der Weg zum Bundesverfassungsgericht offen, um das Maßnahmegesetz auf seine Verfassungsmäßigkeit zu überprüfen.

Seit dem 1. Mai 1991 gibt es einen erweiterten S-Bahn-Tarif bis nach Schöna, auch der Halbstunden- bzw. Stundentakt wurde eingeführt. Den Verantwortlichen der Deutschen Reichsbahn gebührt für diese umweltfreundliche Entscheidung unser Dank!
Mit dem S-Bahn-Tarif wird das Zugfahren in die Sächsische Schweiz auch preislich wieder zur Alternative zum Auto.

Ein erster wichtiger Schritt zu einer Umweltfahrroute für die Sächsische Schweiz (siehe auch das Heft Nr. 1) ist damit erreicht, jedoch ist die Einbeziehung des Busverkehrs und der Kirmitzschalbahn noch nicht realisiert.

Preisstufe	gültig für	Erwachsene DM	Kinder (6 - 16 Jahre) DM
1	1 und 2	0,50	0,30
2	3	1,00	0,50
3	4 und 5	1,50	1,00
4	6 und 7	2,00	1,50
5	8 und 9	2,50	2,00
6	10 und 11	3,50	2,50
7	12 und 13	4,50	3,50
	Teilstrecken		

Ob bei einer Planung von neuen Verkehrsobjekten per Parlamentsbeschluß der notwendige gesamte und detailbezogene Sachverstand aufgebracht werden kann, ist mehr als zweifelhaft, wenn man die umweltpolitisch verfehlte Bevorzugung des Straßenverkehrs sieht.

Auf dieser Seite sind einmal die Tarifzonen und die Preise verzeichnet. Eine Fahrt vom Hauptbahnhof nach Schöna kostet also nur noch 2,50 DM.

