



## Stellungnahme

Leipzig, den 16.04.2018

An den  
Planungsverband Leipzig-Westsachsen  
Bautzner Str. 67  
04347 Leipzig

Per e-mail:  
post@rpv-west Sachsen

### **Beteiligungsentwurf Regionalplan Leipzig-Westsachsen in der Fassung vom 14.12.2017**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 29.03.2018 bitten wir Sie noch folgende Hinweise zu 2.3.3.4 Touristische Infrastruktur zu berücksichtigen.

Textergänzungen bzw. Streichungen des ADFC werden *kursiv blau* in den Originaltext eingefügt. Um die Bezüge der Begründungen zu verdeutlichen, werden sie hier unmittelbar nach den jeweiligen Grundsätzen und Zielen eingeordnet.

Zur exemplarischen Illustration unseres Anliegens fügen wir zudem unsere aktuelle Stellungnahme zur Radroute Grimma-Borna<sup>1</sup> bei.

**Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club Leipzig e.V.**  
Peterssteinweg 18  
04107 Leipzig

Dr. Christoph Waack  
Vorsitzender

Tel. 0341 | 22 54 03 13  
Fax 0341 | 22 54 03 14  
info@adfc-leipzig.de  
www.adfc-leipzig.de

Öffnungszeiten:  
Di. + Do. 14 – 18 Uhr

Steuernummer  
231/140/16837/K081

#### **Bankverbindung**

Leipziger Volksbank

IBAN:

DE39860956040307228068

BIC: GENODEF1LVB

Sie erreichen uns mit  
öffentlichen  
Verkehrsmitteln  
wie folgt:  
Haltestelle Münzgasse  
TRAM 10, 11

---

<sup>1</sup> Anlage 4: Regionale Hauptradroute Grimma-Borna, Abschnitt Bad Lausick bis Flößberg, Stellungnahme ADFC Leipzig, 16.04.2018

### 2.3.3.4 Touristische Infrastruktur

**Karte** Die Fernreitrouuten sind in Karte 17 „Erholung und Tourismus“ nachrichtlich dargestellt.

**Hinweis** Die Vorbehaltsgebiete Korridor (Radverkehr) sind in Karte 14 „Raumnutzung“ festgelegt. Weitere Festlegungen zum Radverkehr sind in Kapitel 3.8 enthalten.

Weitere Festlegungen zu Sportanlagen sind in Kapitel 6.4 enthalten.

#### Begründung zu 2.3.3.4 Touristische Infrastruktur

##### Hinweis

Die festgelegten Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Erholung im „Bereich der Originärausweisungen der Braunkohlenpläne“ sind aus regionalplanerischer Sicht besonders für die Errichtung großflächiger Freizeitanlagen und Sporteinrichtungen im Sinne von G 2.3.3.11 des LEP sowie für eine Neuerschließung von Gewässern bzw. Gewässerteilen für die Erholungs- und Sportnutzung im Sinne von G 2.3.3.12 des LEP geeignet. Ferner stellen diese Gebiete potenzielle, raumordnerisch geprüfte Standorte für die Errichtung von größeren Ferienhaus- und Ferienwohnungsanlagen gemäß LEP G 2.3.3.6 dar. So erfolgte bereits die Errichtung größerer Ferienhausanlagen am Markkleeberger See (Seepark Auenhain), am Störmthaler See (LAGOVIDA-Ferienresort) sowie am Schladitzer See (CAMP DAVID Sport Resort) bzw. liegen konkrete Planungen für weitere Standorte am Hainer, Seelhausener und Zwenkauer See vor.

Eine projektbezogene Prüfung der Geeignetheit geplanter Freizeit- und Sportanlagen ist nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten.

#### **G 2.3.3.4.1 Im Elbe- und Muldeverlauf sollen Einrichtungen des Wassertourismus unter Beachtung der Belange von Natur und Landschaft, des Hochwasserschutzes und der Schifffahrt entwickelt und geschaffen werden.**

##### Begründung zu Grundsatz 2.3.3.4.1

Entsprechend G 2.3.3.7 des LEP sollen Wasser- und Aktivtourismus in dafür geeigneten Regionen als attraktive Angebote des Tourismus ausgebaut und weiter entwickelt werden.

Die Elbe und die Mulde als regional bedeutsame Flusslandschaften, die sich regionsübergreifend sowohl im Norden nach Sachsen-Anhalt als auch im Süden in das attraktive Elbtal in Richtung Dresden bzw. die Täler von Freiburger und Zwickauer Mulde fortsetzen, bieten sich für eine touristische Nutzung an. Die Elbe als Binnenwasserstraße des Bundes sowie Abschnitte der Vereinigten Mulde (gemäß Anlage 2 zu § 17 Abs. 2 Satz 1 und 2 SächsWG) sind schiffbare Gewässer, die im Rahmen des Schifffahrtsrechts von jedermann mit Wasserfahrzeugen befahren werden dürfen (§ 17 Abs. 1 SächsWG). Sowohl die Elbe als auch die Mulde (in eingeschränkter Weise) verfügen über wassertouristische Traditionen und gute Voraussetzungen für die weitere Entwicklung des Wassertourismus, insbesondere für Wasserwanderer (vgl. auch Begründung zu Z 2.3.3.1.4 und Z 2.3.3.1.5.). Die raumverträgliche Entwicklung des Bootstourismus entlang von Elbe und Mulde stellt eine sinnvolle Erweiterung der vorhandenen touristischen Nutzungen, wie dem Wander- und Radtourismus, dar und ist unter Beachtung der fachspezifischen Belange möglich.

Dazu sollen in geeigneten Bereichen Anlagen der wassertouristischen Infrastruktur (z. B. Bootsanlegestellen, Rastplätze), insbesondere für den muskelbetriebenen Wasserwandertourismus, geschaffen werden. Dabei sind Synergieeffekte im Zusammenhang mit dem Radtourismus auf dem Elberadweg und dem Mulderadweg zu nutzen (z. B. Rastplätze, Gaststätten, Übernachtungsmöglichkeiten) und Angebote mit denen benachbarter Tourismusgebiete zu verknüpfen.

Anlagen der wassertouristischen Infrastruktur sollen bevorzugt in Zentralen Orten, an Standorten außerhalb von Vorranggebieten Arten- und Biotopschutz sowie von Vorranggebieten Hochwasserschutz (Überschwemmungsbereich) und an Standorten, die diese Vorrangfunktionen nicht beeinträchtigen, erhebliche Beeinträchtigungen von Flora und Fauna sowie Oberflächengewässern ausschließen und zugleich Aspekte der Verkehrserschließung berücksichtigen, errichtet werden. Die Errichtung wassertouristischer Einrichtungen ist, soweit genehmigungsbedürftig, im Rahmen der entsprechenden Genehmigungsverfahren (z. B. § 26 SächsWG; § 31 WaStrG) einzelfallbezogen und gebietskonkret hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit zu prüfen.

#### **G 2.3.3.4.2 Das bestehende Reitwegenetz soll gesichert und ausgebaut werden. Dabei sollen die Fernreitrouuten um regionale und lokale Reitrouuten unter Einbindung reittouristischer Angebote ergänzt werden.**

#### **G 2.3.3.4.3 Reiterhöfe sollen harmonisch in die Landschaft eingebunden werden und unter Ausschluss ökologisch sensibler Gebiete über ein ausreichendes und ausgeschildertes Netz an Reitwegen verfügen.**

### **Begründung zu Grundsatz 2.3.3.4.2 und Grundsatz 2.3.3.4.3**

Das Netz der Fernreitroutes, das in Karte 17 „Erholung und Tourismus“ nachrichtlich dargestellt ist, ist zu erhalten sowie durch ein Netz von regionalen und lokalen Routen unter Einbindung von reittouristischen Angeboten (z. B. zertifizierte Reiterhöfe, Reiterferienhöfe und Reiterraststationen) sowie von Ausflugszielen weiter zu vernetzen.

Aktiver Pferdesport wird im Bundesdurchschnitt von 1 % der Bevölkerung ausgeübt. Dazu kommt jedoch eine Vielzahl von Erholungssuchenden, die gelegentlich Angebote der Reit- und Fahrtouristik und des Pferdesports in Anspruch nehmen. Nicht immer sind Reiterhöfe jedoch harmonisch in die Landschaft eingefügt. Infolge der Mehrfachnutzung von Wegen durch Wanderer, Radfahrer und Reiter sind Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie Konflikte zwischen Wanderern und Reitern vorprogrammiert. Um derartigen Konflikten vorzubeugen, soll einer unkoordinierten Wegebenutzung durch Erarbeitung von Reitwegekonzepten, die auf einer Trennung touristischer Nutzungen aufbauen sollten, entgegengewirkt werden (vgl. Konzept „Reitwegeverbund der Landkreise Leipzig und Nordsachsen“, 2013-2015). Dabei sind sowohl die Belange der Erholung als auch die Belange des Naturschutzes sowie der Forst- und Landwirtschaft zu berücksichtigen. Beeinträchtigungen störungs- oder trittempfindlicher, für den Arten- und Biotopschutz besonders wertvoller Bereiche sind durch Einhaltung ausreichender Abstände von Reitwegen prinzipiell zu vermeiden. Insbesondere in landschaftlich sensiblen Gebieten ist zur Minimierung des Flächenverbrauchs und der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft eine Wegebündelung von landwirtschaftlichen und touristischen Wegen anzustreben (vgl. G 4.2.1.10).

Erfahrungswerte besagen, dass ca. 80 % aller Reiter 1 bis 2 Stunden im Gelände sind, sodass die Länge eines Reitwegs mindestens 10 bis 12 km betragen müsste, für einen zweistündigen Ritt sogar 20 bis 25 km. Eine Trennung von Reit- und Wanderwegen ist insbesondere dort zweckmäßig, wo ein hohes Reiteraufkommen und eine Konzentration von Wanderern und Erholungssuchenden zu verzeichnen ist.

Bei der Neuplanung von Reiterhöfen soll die Planung und Abstimmung der Reitwege gleichzeitig und im Einklang mit der Planung der Baulichkeiten und zugehörigen Grünflächen erfolgen. Die Reiterhöfe sollten durch regionale Reitwege an die Fernreitroutes angeschlossen werden.

**G 2.3.3.4.4** *Das bestehende Radwegenetz soll ausgebaut werden. Dabei sind vorrangig die historischen Wege- und Landschaftsstrukturen abseits von Straßen zu stärken und entsprechend den Radverkehrsanforderungen zu gestalten.*

**G 2.3.3.4.5** *Die Attraktivität und Perspektive des ländlichen Raumes gewinnt besonders durch die Wiederherstellung von Struktureichtum, Flurgehölzen und Obstbaumalleen. Im Kontext mit Naherholung und Tourismus werden damit auch die Regionalwirtschaft und die alltagsrelevanten Infrastrukturen des Umweltverbundes gefördert.*

### **Begründung zu Grundsatz 2.3.3.4.4 und Grundsatz 2.3.3.4.5**

Bei Übernahme dieser Grundsätze kann die ADFC-Ergänzung bei Ziel 3.8.4 entfallen und die zugehörige Begründung hier eingeordnet werden:

*Radwege abseits von Straßen sind wesentlicher Teil der ökologischen Mobilität des Umweltverbundes. Sie dienen der regionalen und nahräumigen Vernetzung des ländlichen Raumes im Einklang mit den Zielen des Natur- und Landschaftsschutzes. Besondere Bedeutung kommt ihnen beim Erhalt bzw. Wiederherstellung historischer Wege- und Gehölzstrukturen zu. Gemäß G 4.1.1.2 soll ein Netz von Saum- und Gehölzstrukturen strukturarme Ackerfluren gliedern, um bestehende Flurgehölze und Waldbestände miteinander zu verknüpfen.*

*Die Bewahrung der Kulturlandschaft in ihrer naturräumlichen Eigenart und landschaftlichen Erlebniswirksamkeit mit ihren charakteristischen Nutzungsformen und typischen Landschaftselementen (Z 4.1.1.6) kann durch Radwege funktional untersetzt werden. So können auch Obstbaumalleen wieder entstehen, die durch intensive Landwirtschaft und Straßenausbau weitgehend verloren gegangen sind. Ein hochwertiger Wegebau in Asphaltbauweise verknüpft mit der Anreicherung von Hecken und Flurgehölzen (Z 4.1.1.3), dient dem Radverkehr und Naturschutz gleichermaßen.*

*Beispielhaft sei hier die Dahleener-Heide-Radroute (SNR II-07) zwischen Wurzen, Lüptitz und Hohburg genannt. Die abwechslungsreiche Führung durch Feld, Flur und Wald mit hoher Ausbau- und Verbindungsqualität abseits von Straßen findet offensichtlich starken Zuspruch im Alltags- und Freizeitverkehr und trägt zur nachhaltigen Verbindung von Stadt und Land bei.*

*Die unmittelbare Erlebbarkeit des ländlichen Raumes stärkt Identifikation und Wertschätzung. Radverkehrsförderung ist somit auch ein wichtiger Bestandteil der regionalen Wirtschaftsförderung. Gemäß G 4.1.1.11 ist um die Stadt Leipzig ein „Grüner Ring“ weiterzuentwickeln, der vielgestaltige Landschaftsbereiche vernetzt, die Umweltqualität sowie die Voraussetzungen für die landschaftsbezogene Naherholung weiter verbessert und in der Kernstadt fortgesetzt wird.*

**G 2.3.3.4.6 Radwege- und Wanderwegenetze sind weitgehend zu trennen und mit separater Wegweisung auszustatten, um nutzerspezifischen Anforderungen gerecht werden zu können.**

**Begründung zu Grundsatz 2.3.3.4.6**

*Die Anforderungen an Rad- und Wanderwege unterscheiden sich erheblich hinsichtlich Nutzerverhalten, Geschwindigkeit und Ausbauqualität. Eine weitgehende Trennung dieser Wege, sofern topografisch möglich, bietet für beide Wegesysteme spezifische Entwicklungschancen. Während bei Radverkehr der Trend mehr zu asphaltierten Oberflächen für Ganzjahresnutzung bei geringem Rollwiderstand und Unterhaltungskosten geht, stehen bei Wanderwegen andere Aspekte im Vordergrund. Ohne ausgewiesene Radverkehrsnutzung werden hier naturnahe Beläge, weniger Befestigung und abschnittsweise schmale oder ausgesetzte Wegführung möglich. Entsprechend unterschiedlich können auch Erlebnisräume, Informationen und Beobachtungspunkte ausgestaltet werden.*

*Touristische Ziele und übergeordnete Infrastruktur sind für beide Nutzergruppen weitgehend deckungsgleich und entsprechend zugänglich zu gestalten. Durch spezifische Wegweisung können die Wegesysteme unabhängig voneinander entwickelt werden. Beispielsweise in Belgien gibt es für Rad- und Wanderwege separate Knotenpunktsysteme mit verschiedenen Materialien und Design.*

*Vor allem im Zusammenhang mit Flüssen bieten sich abgestufte Wegequalitäten an. Während die alte Bahntrasse von Grimma nach Wurzen als Radweg beispielhaft ist, kann linksseitig der Muldewanderweg ohne Radverkehrsanspruch deutlich geringer ausgebaut sein und auch die Ufernähe erlebbar machen. Durch verschiedene, facettenreiche Angebote verbessert sich die touristische Marke und Wahrnehmung insgesamt. Zugleich wird durch Gestaltung und Kennzeichnung das Konfliktpotential infolge unterschiedlicher Nutzeransprüche reduziert. Auch im Nahbereich bieten sich Differenzierungen an. Während der Radverkehr im Wald und in Parkanlagen auf Hauptwegen oder am Rand geführt werden sollte, können Wander- und Spazierwege in sensibleren Bereichen und mit anderen Materialien ausgebildet werden.*

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Christoph Waack

Vorsitzender des ADFC Leipzig e.V.