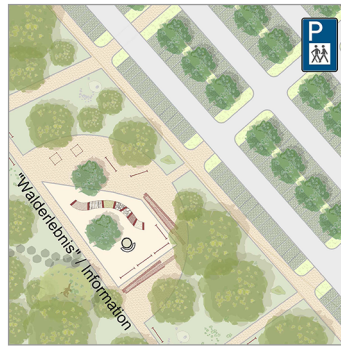
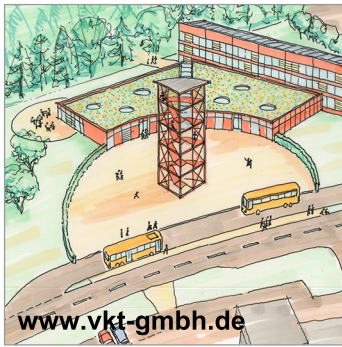
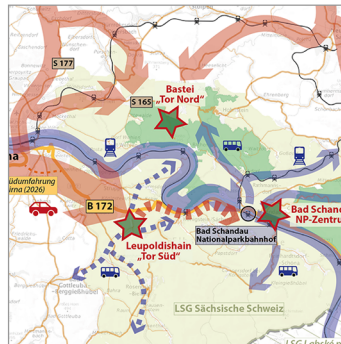




Auftraggeber:



Landschaft(f)t Zukunft e.V.
Schloßpark 8, 01796 Pirna



VERKEHRSPLANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

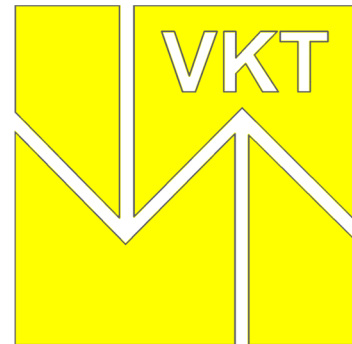
Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Telefon: +49 351 43639-0
Telefax: +49 351 43639-19
Email: dresden@vkt-gmbh.de

Dresden, 21.12.2022

Realisierungsstudie

Besucherzentrum
Sächsische Schweiz in
Königstein, OT Leupoldishain

Ergebnisbericht



Förderung durch:



Entwicklungsprogramm
für den ländlichen Raum
im Freistaat Sachsen
2014 - 2020

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des
ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete

Realisierungsstudie

Besucherzentrum Sächsische Schweiz
in Königstein, OT Leupoldishain

Ergebnisbericht

Bearbeitung:



VERKEHRSPLANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Telefon: +49 351 43639-0
Telefax: +49 351 43639-19
Email: dresden@vkt-gmbh.de

Dipl.-Ing. Christoph Sommer (Projektleiter)

Dipl.-Ing. Arnd Bärsch

Dipl.-Ing. Tobias Günther

Kooperationspartner:

Architekturbüro Patrick Müller aus Dresden

Auftraggeber:



Landschaft(f)t Zukunft e. V.

Schloßplatz 8
01796 Pirna
Telefon: +49 3501 5855020
Telefax: +49 3501 5855024
Email: info@landschaftzukunftev.de

Förderung durch:



Entwicklungsprogramm
für den ländlichen Raum
im Freistaat Sachsen
2014 - 2020

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des
ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete

Dresden, 21.12.2022



Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage und Auftrag	4
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Aufgabe und Ziel	6
1.3 Projektorganisation	6
2 Grundlagen und Randbedingungen	7
2.1 Räumliche Situation	7
2.1.1 Lage und strategische Bedeutung	7
2.1.2 Grundstücke und Standortumgebung	8
2.1.3 Flächenverfügbarkeit	9
2.2 Übergeordnete Vorgaben und Parallelplanungen	11
2.2.1 Siedlungsentwicklung	11
2.2.2 Tourismus	11
2.2.3 Verkehr	12
2.2.4 Erholungs- und Besucherkonzeption	14
3 Flächenlayout und Gebäudestruktur	15
3.1 Anspruch und Ziel	15
3.2 Vorüberlegungen zur Flächenzuordnung	15
3.3 Gebäude	17
3.3.1 Aussichtsturm / Landmarke	17
3.3.2 Besucherzentrum und Verwaltungsgebäude	19
3.4 Außenraum	21
3.4.1 Grundsätze	21
3.4.2 Außenanlagen und Freiflächen	22
3.4.3 Waldstreifen	22

3.4.4	Parkplatz	23
3.5	Funktionen	24
3.5.1	Überblick	24
3.5.2	Besucherinformation und Ausstellung	24
3.5.3	Erlebnisangebote	26
3.5.4	Handel und Gastronomie	28
3.5.5	Nicht-touristische Nutzungen	29
3.5.6	Einbettung in das TIZ-Gesamtkonzept	30
4	Mobilitätsdrehscheibe	31
4.1	Funktionale Einordnung	31
4.2	„Auffangparkplatz“	31
4.2.1	Funktion und Kapazität	31
4.2.2	Anfahrt / Erschließung	32
4.3	ÖPNV	33
4.3.1	Ausgangslage und Ziel	33
4.3.2	Einordnung in das ÖPNV-Gesamtangebot	34
4.3.3	Netzstruktur	35
4.3.4	Angebotsumfang	38
4.3.5	Umsetzungsschritte	39
4.4	Fuß- und Wanderwege	39
4.4.1	Ausgangslage	39
4.4.2	Ausbauempfehlungen	41
4.5	Radverkehr	43
4.5.1	Ausgangslage	43
4.5.2	Ausbauempfehlungen	44
5	Gesamtstrategie	46



5.1	Bedeutung	46
5.2	Regionales Parkraummanagement	48
5.3	Information und Kommunikation	50
5.4	Flankierende Maßnahmen	51
5.5	Restriktionen im motorisierten Verkehr	51
6	Betreibermodell	53
6.1	Lösungsansätze / Beispiele	53
6.2	Empfehlungen für Leupoldishain	54
7	Kostenschätzung	55
7.1	Inhalte und Grundlagen	55
7.2	Abschätzung Investitionskosten	55
7.2.1	Besucherzentrum	55
7.2.2	Verkehrsanlagen	56
7.3	Zusammenfassung der Baukosten	57
7.4	Betriebskosten ÖPNV-Angebot	58
8	Finanzierung	59
8.1	Allgemeine Hinweise	59
8.2	Förderung	60
9	Fazit und Ausblick	61
9.1	Ergebnis der Realisierungsstudie	61
9.2	Nächste Schritte	63

Tabellenverzeichnis

Bilderverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Anlagenverzeichnis

1 Ausgangslage und Auftrag

1.1 Ausgangslage

Die Sächsische Schweiz hat mit der Nationalparkregion eine besondere Bedeutung als Naturraum, waldreiche Kulturlandschaft, Tourismusregion und Heimat geschützter Tiere und Pflanzen sowie eindrucksvoller Landschaften. Rund 7 Mio. Tagesgäste besuchen jährlich die Sächsische Schweiz mit steigender Tendenz. Mehr als 80 % der Besucher reisen derzeit mit dem eigenen Pkw an¹. Das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen speziell durch Tagesausflügler bringt die Sächsische Schweiz besonders in den Bereichen Bad Schandau (Kirnitzschtal, Ostrau, Schmilka), Rosenthal-Bielatal sowie Kurort Rathen kapazitiv an ihre Grenzen. Staus bei der An- und Abreise, Konflikte durch Falschparker, zunehmende Belastungen der Bewohner und Feriengäste sowie Konflikte mit dem Umweltschutz in besonders sensiblen Naturräumen sind die immer deutlicher wahrnehmbaren Auswirkungen. Dazu zählen auch die hohen Waldbrandrisiken, wie gerade das Jahr 2022 nochmals deutlich gezeigt hat.

Die Überlastungen der touristischen „Hotspots“ an den Spitzentagen frustrieren alle Beteiligten und führen zu einer schlechten Wahrnehmung der Region insgesamt (**vgl. Bild 1**). Darunter leidet die touristische Anziehungskraft und damit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Angesichts weiter steigender Besucherzahlen liegt die künftige Herausforderung darin, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Natur- und Landschaftsschutz, nachhaltiger Nutzung und Bewirtschaftung, Regionalentwicklung und Tourismus zu gewährleisten.



Parkplätze nur für Frühaufsteher

Sächsische Zeitung

28.04.2018 07:35 Uhr

Bei schönem Wetter hagelt es im Bielatal Knöllchen. Ausflügler mit Auto wünschen sich mehr Liegeflächen.



© Marko Förster

Bild 1: Staus und Parkchaos als Begleiterscheinungen des Ausflugsverkehrs

¹ Über 80% der Tagesgäste der Sächsischen Schweiz reisen mit dem Pkw an (79% nur Auto, weitere 7% mit Kombination Auto+ÖPNV), Quelle: Besucherbefragung im Nationalpark Sächsische Schweiz 2017 (Analyse & Transfer UG im Auftrag der Nationalparkverwaltung)

Mit der bis Ende des Jahres 2026² geplanten Fertigstellung der Südumfahrung in Pirna wird sich die Erreichbarkeit der Sächsischen Schweiz für motorisierte Besucher weiter verbessern; eine Verschärfung der genannten Probleme und Risiken ist absehbar.

Ein Gegensteuern in Form verkehrslenkender und verkehrsberuhigender Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr und eine Stärkung von Alternativen – insbesondere im ÖPNV – sind erklärtes Ziel der Regionalplanung³, entsprechen dem Leitbild des Tourismusverbandes⁴ und sind Bestandteil des Nationalparkprogramms sowie des Rahmenkonzeptes für das Landschaftsschutzgebiet Sächsische Schweiz⁵. Die langfristige Sicherung der Verträglichkeit von Naturschutz, Bewirtschaftung und Erholung im Wald sind das Hauptziel der „Erholungs- und Besucherkonzeption“⁶ des Sachsenforst für den Forstbezirk Neustadt, der auch große Teile des Landschaftsschutzgebietes Sächsische Schweiz umfasst. Die Sächsische Staatsregierung hat bei einer Kabinettsitzung vor Ort⁷ zugesichert, Projekte zur umweltverträglichen Weiterentwicklung von Tourismus und Mobilität in der Region gezielt zu unterstützen (u.a. Vorhaben „Sanfte Mobilität (SAMO) Sächsische Schweiz“).

Voraussetzungen dafür sind die Weiterentwicklung alternativer Mobilitätsangebote mit niedrigen Nutzungshürden, deren offensive Vermarktung und die Bereitstellung entsprechender Informationsangebote.

Parallel dazu ist eine Neuorganisation und Intensivierung von Informationsangeboten ohnehin angezeigt, um den veränderten Ansprüchen und Erwartungshaltungen der Gäste an eine „Tourismus- und Besucherinformation der Zukunft“ gerecht zu werden. Bedürfnisgerechte und situationsabhängige (Echtzeit-)Informationen sind die Voraussetzung für eine gezielte Besucherlenkung. Dazu braucht es zentrale Anlauf- und Informationsstellen an den Hauptanreiserouten.

Für den linkselbischen Teil der Region könnte diese Aufgaben ein attraktives Besucherzentrum in Kombination mit einer Mobilitätsdrehscheibe im Ortsteil Leupoldishain der Stadt Königstein übernehmen und damit gezielt den genannten Konflikten durch natur- und waldschädliches Verhalten der Besucher und der Übernutzung sensibler Naturräume entgegenwirken. Ein Ausstellungs- und Erlebnisbereich kann Wissen über die Region

² gemäß Baufortschritt und Planungsstand im Herbst 2022

³ Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge: Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge, 2. Gesamtfortschreibung 2020 (17.09.2020) mit dem Grundsatz G 2.3.2.8. zur „Durchführung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des motorisierten Individualverkehrs“)

⁴ Tourismusverband Sächsische Schweiz e. V.: Tourismusleitbild 2030 Sächsische Schweiz (03.05.2022) mit dem „Masterprojekt“: Erstellung und Legitimierung einer umfassenden Besucherlenkungs-konzeption für die gesamte Nationalparkregion Sächsische Schweiz zur Entlastung sensibler Räume und zur zielgruppenorientierten Lenkung.

⁵ Staatsbetrieb Sachsenforst, Nationalparkverwaltung Sächsische Schweiz: Rahmenkonzept für das Landschaftsschutzgebiet Sächsische Schweiz (Schriftenreihe des Nationalparks Sächsische Schweiz, Heft 8, Dez. 2017): Kap. 4.5 Verkehrslenkung – u.a. bedarfsgerechter ÖPNV-Ausbau, Einrichtung oder Erweiterung von P+R-Plätzen und Wanderparkplätzen in Randlage etc.

⁶ Erholungs- und Besucherkonzeption für den Forstbezirk Neustadt (Staatsbetrieb Sachsenforst seit 1.1.2022)

⁷ auswärtige Kabinettsitzung auf der Bastei am 17.05.2022

vermitteln, selbst als Ausflugsziel dienen und zur positiven Darstellung und Vermarktung der Region beitragen.

Die Kombination mit einem „Auffangparkplatz“ mit attraktiven Umsteigemöglichkeiten zum ÖPNV und weiteren multimodalen Angeboten schafft Alternativen zur einseitigen Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr und unterstützt damit die Verkehrs-entlastung in den Zielgebieten.

1.2 Aufgabe und Ziel

Das Besucherzentrum Sächsische Schweiz in Königstein, OT Leupoldishain (im Folgenden: *Besucherzentrum*) soll die beiden wesentlichen Zielsetzungen Besucher-information und Besucherlenkung (inkl. Verkehrs-entlastung) miteinander verknüpfen und darüber hinaus selbst zu einem attraktiven Ziel werden.

Schwerpunkte der Besucherinformation sind neben allgemeinen touristischen Themen der Sächsischen Schweiz vor allem die Präsentation der Besonderheiten der linkselbischen Nationalparkregion mit dem Landschaftsschutzgebiet (LSG) als Wald- und Kulturland-schaft, das Thema naturgemäße Waldbewirtschaftung und „Walderlebnis“ sowie die Werbung für lokale Besonderheiten („Geheimtipps“), die von hier aus möglichst zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV erreicht werden können.

Mit einer leistungsfähigen Mobilitätsdrehscheibe soll im Hauptanreisekorridor der motor-isierten Besucher ein attraktiver Umsteigepunkt für die (vordere) Sächsische Schweiz entstehen, um der einseitigen Ausrichtung auf die Pkw-Mobilität und den damit ver-bundenen Verkehrsüberlastungen in der Region entgegenzuwirken.

Mit regionalen Partnern (z. B. Forstbetrieb, Gastronomie, Erzeuger regionaler Speziali-täten, Tourismusdienstleister etc.) kann das Projekt zudem einen wichtigen Beitrag zur positiven Darstellung und Vermarktung der Region und zur wirtschaftlichen Stabilisierung des ländlichen Raumes und damit auch zum Erhalt der Standort- und Lebensqualität für die einheimische Bevölkerung leisten.

1.3 Projektorganisation

Die Realisierungsstudie ist ein gemeinsames Projekt des Landschaft(f)t Zukunft e.V. (feder-führend), der Stadt Königstein, des Tourismusverbandes Sächsische Schweiz e.V. und des Staatsbetriebes Sachsenforst (Forstbezirk Neustadt). Die Bearbeitung erfolgte durch die Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH in Kooperation mit dem Architekturbüro Müller aus Dresden, begleitet durch eine projektbezogene Arbeitsgruppe (**vgl. Bild 2**).

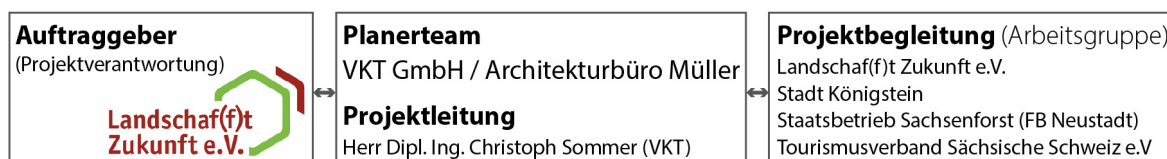


Bild 2: Projektorganisation

2 Grundlagen und Randbedingungen

2.1 Räumliche Situation

2.1.1 Lage und strategische Bedeutung

Die besondere Eignung des Standortes Leupoldishain für ein Besucherzentrum und eine Mobilitätsdrehscheibe begründet sich aus einer großräumigen Betrachtung seiner Lage im Bezug zu den Hauptanreisewegen der Gäste der Nationalparkregion Sächsische Schweiz (vgl. Bild 3).

In Leupoldishain bietet sich die Chance, mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot einen Teil der Pkw-Besucher bereits am Eingang der Nationalparkregion „abzufangen“, zum Verweilen oder Umsteigen zu bewegen, sie zu informieren und dabei den Tourismus im linkselbischen Teil der Freizeitregion zu fördern. Bis auf wenige Ausnahmen (z. B. Bielatal) ist dieser Bereich deutlich weniger von Überlastungen betroffen und bietet entsprechende Kapazitäten für eine gleichmäßigere Besucherverteilung. In unmittelbarer Nähe liegen einige, zum Teil noch (zu) wenig bekannte Alternativen zu den touristischen „Hotspots“ der Region. Mit der Festung Königstein, dem Kurort Rathen, und dem Wander- und Klettergebiet Bielatal profitieren jedoch auch bekannte, stark frequentierte Ausflugsziele von der verkehrslenkenden Wirkung einer ÖPNV-Drehscheibe.

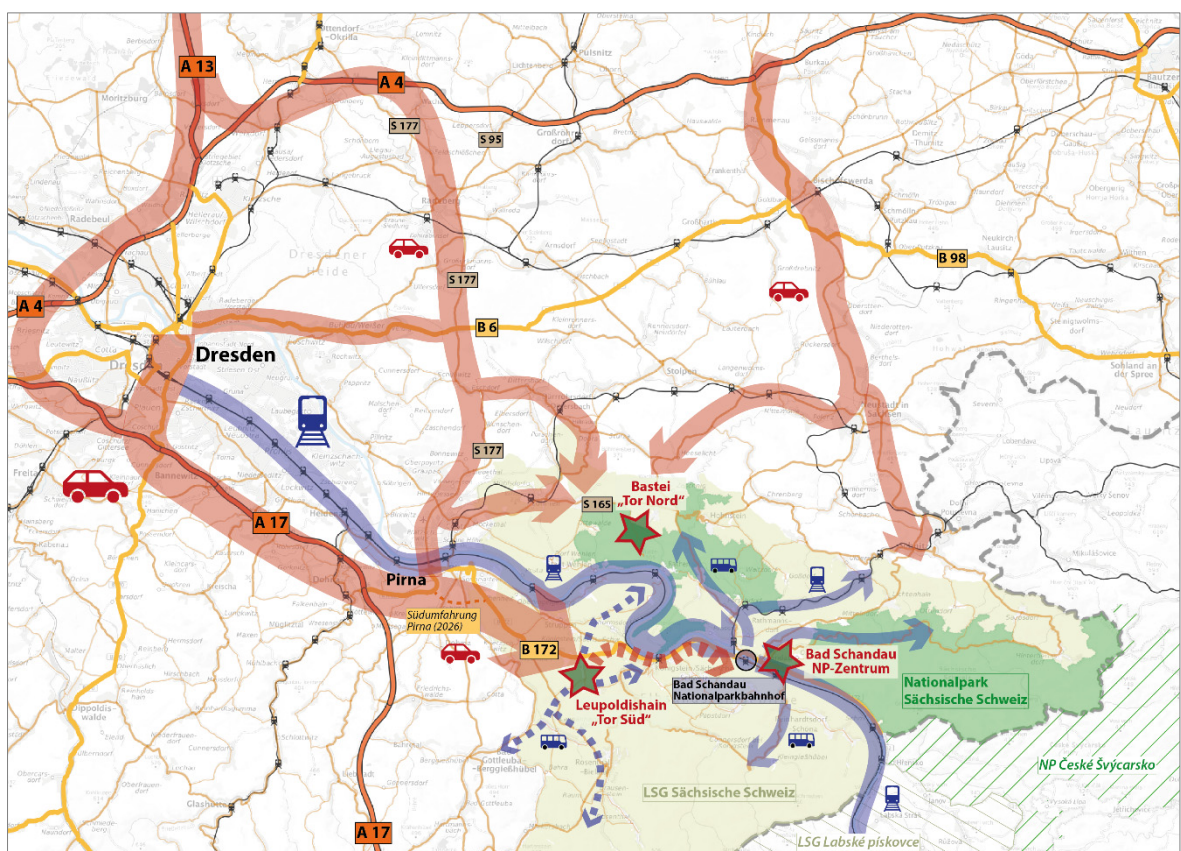


Bild 3: Anreisekorridore zur Sächsischen Schweiz

2.1.2 Grundstücke und Standortumgebung

Der Standort Leupoldishain liegt im LSG der Nationalparkregion Sächsische Schweiz und unterliegt damit entsprechenden Schutzvorschriften. Es handelt sich allerdings i.d.R. um eine weniger sensible Umgebung als beispielsweise in den Kernbereichen des Nationalparks. Die Randbedingungen für eine touristische Weiterentwicklung sind günstiger (z. B. Neuanlage von Wanderwegen, Spiel- und Rastplätzen, Parkplätzen etc.). Ein ausgewogenes Nebeneinander von Naturschutz, Waldbewirtschaftung und Erholung ist ausdrücklich vorgesehen⁸. Die Entwicklung des Standortes Leupoldishain für touristische Aktivitäten und Mobilitätsangebote kann auch als Angebot verstanden werden, welches aufgrund der restriktiveren Regeln im Nationalpark und anderen sensiblen Bereichen nicht umsetzbar wäre. Im Landschaftsschutzgebiet gelten bau- und naturschutzrechtlichen Beschränkungen, die bei Weiterführung des Projektes zu berücksichtigen sind. Konflikte mit den Vorschriften des Landschaftsschutzgebietes betreffen vor allem den Neubau von Gebäuden. Allerdings können angesichts der Industriebrachen und unansehnlichen Gewerbenutzungen sowohl der optische Eindruck der betrachteten Grundstücke als auch die Übergänge zwischen Siedlungsgebiet und Landschaft nur verbessert werden (**vgl. Bild 4**). Insgesamt bestehen gute Chancen, mit einer Umnutzung durch das Besucherzentrum die bebauten und versiegelten Flächen gegenüber heute zu reduzieren.



Bild 4: optischer Eindruck der betrachteten Grundstücke im Bestand

⁸ Nutzfunktion sowie Schutz- und Erholungsfunktion gem. Sächs. Waldgesetz §1

2.1.3 Flächenverfügbarkeit

Die in der Realisierungsstudie betrachteten Grundstücke liegen auf dem Gemeindegebiet der Stadt Königstein. Die Zufahrt zum östlichen Teil des Areals (Einmündung Königsteiner Str.) liegt wie der Anschluss zur B 172 (Kreisverkehr) auf Gemeindegebiet Struppen.

Beim für das Besucherzentrum vorgesehenen Areal handelt es sich um Teile des ehemaligen Wismut-Betriebsgeländes. Es umfasst eine Brache mit Bauruinen (ehemalige Wohnheimgebäude) sowie gewerblich genutzte Grundstücke (u. a. Gerüstbaufirma, Kfz-Service, Holzbau) und Lagerflächen (**vgl. Bild 5** und **Bild 6**). Aufgrund der Lage im LSG bestehen für die derzeitigen Gewerbenutzungen nur Bestandsschutz, aber keine Ausbau- oder Erweiterungsmöglichkeiten. Mit dem bald abgeschlossenen Rückbau und der Neugestaltung von ehemaligen Wismut-Flächen ergeben sich an diesem Standort umfangreiche Entwicklungsmöglichkeiten für die Region.



Bild 5: Brachen- u. Gewerbeflächen im Westteil / Gewerbe- u. Lagerflächen im Ostteil

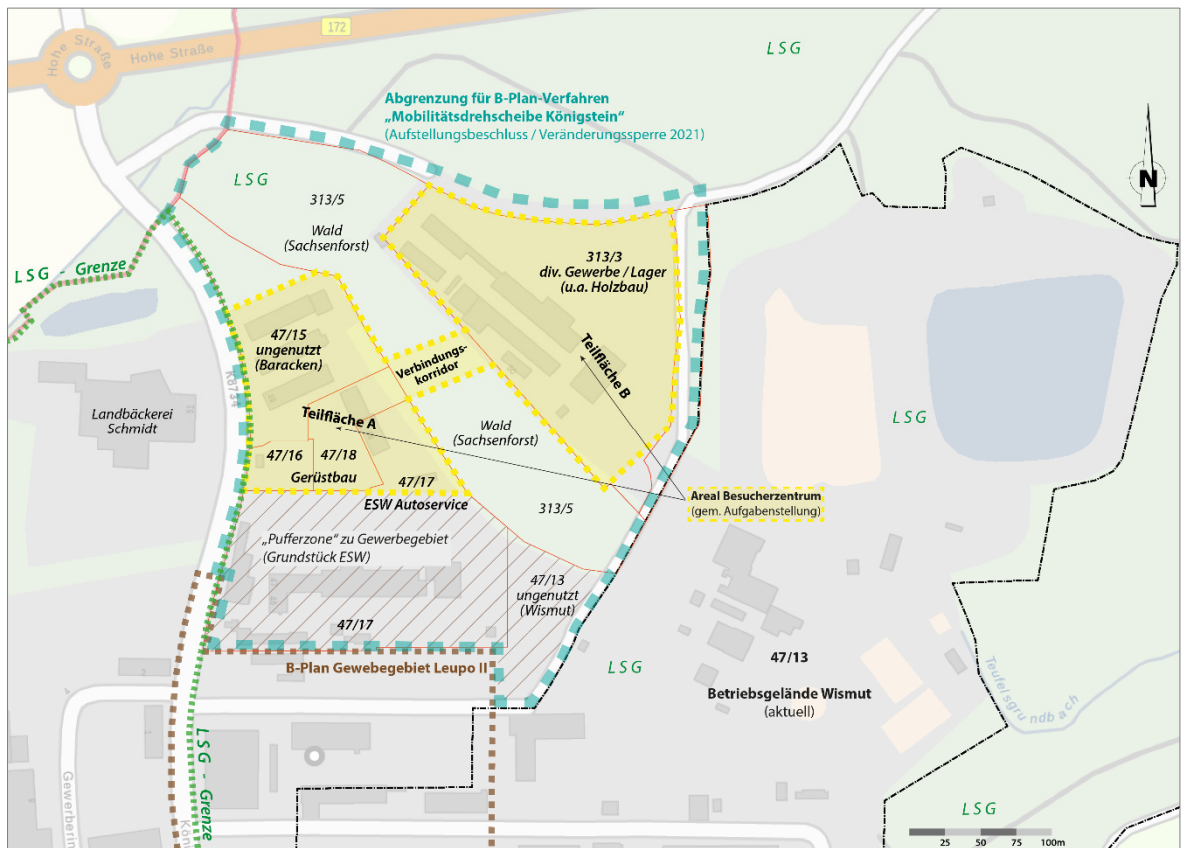


Bild 6: Betrachtete Grundstücke und Nutzungen

Grundlage der Studie ist die Annahme, dass die Flurstücke 47/15, 47/16, 47/18, 313/3 sowie eine Teilfläche vom Flurstück 47/17 erworben werden können und der Rückbau der darauf befindlichen Bestandsgebäude möglich ist. Der nördliche Bereich von Flurstück 47/15 stünde für Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung. Vom Flurstück 47/17 der Kfz-Werkstatt (ESW) wird für das Besucherzentrum nur der kleinere nördliche Teil mit dem Bürogebäude benötigt. Der größte Teil des Geländes mit Werkstatt, Tankstelle und Betriebs- und Lagerflächen ist davon nicht betroffen. Die bestehende Geländekante eignet sich als natürliche Abgrenzung. Nach einem Ende der gewerblichen Nutzung bietet sich der Bereich als „Pufferzone“ zum angrenzenden Gewerbegebiet, als Fläche für Ausgleichs- bzw. Renaturierungsmaßnahmen oder bei Bedarf als Erweiterungsoption für das Besucherzentrum an. Dies gilt auch für die östlich angrenzende Teilfläche des Flurstücks 47/13 im Besitz der Wismut (außerhalb des Betriebsgeländes). Um ungeklärte Restflächen zwischen Besucherzentrum und Gewerbegebiet Leupoldishain II zu vermeiden, umfasst das bereits gestartete B-Planverfahren⁹ die Gesamtfläche der betrachteten Grundstücke.

In ersten Vorabklärungen signalisierten die Grundstückseigentümer die grundsätzliche Bereitschaft zum Verkauf der Flächen, dem Abtausch von Teilflächen oder einer Stand-

⁹ Bebauungsplan „Mobilitätsdrehscheibe Königstein“, Aufstellungsbeschluss inkl. Veränderungssperre (Nr. 13/SR/2021, 23.04.2021)

ortverlegung in das geplante Gewerbegebiet Leupoldishain II. Offenheit besteht auch gegenüber einer inhaltlich noch zu klärenden Beteiligung bzw. Mitwirkung bei der Realisierung des Besucherzentrums (Stand: Sommer 2022).

2.2 Übergeordnete Vorgaben und Parallelplanungen

2.2.1 Siedlungsentwicklung

Auf den ehemaligen Betriebsflächen der Wismut entwickelt die Stadtentwicklungsgesellschaft Pirna im Auftrag der Stadt Königstein das Gewerbegebiet Leupoldishain II. Vorgesehen sind ca. 22 ha neue Gewerbeflächen. Ein B-Plan¹⁰ liegt im Entwurf vor. In der zugrundeliegenden Machbarkeitsstudie¹¹ wird für die nördlich angrenzenden, hier betrachteten Flächen eine nachhaltige touristische Entwicklung empfohlen. Mögliche Bestandteile sind u.a. ein Informations- und Erlebniszentrum, ein Auffangparkplatz, die Kooperation mit der lokalen Gastronomie (Landbäckerei Schmidt), die Integration der „Festungsbahn“, Multifunktionsflächen. Die Waldstrukturen sollen erhalten und neue Grünbereiche zur Abschirmung gegenüber dem Gewerbegebiet geschaffen werden. Diese Empfehlungen sollen im vorgesehenen Bebauungsplan „Mobilitätsdrehscheibe Königstein“ (Aufstellungsbeschluss) umgesetzt werden.

2.2.2 Tourismus

Das Besucherzentrum ist Bestandteil des Konzeptes für Tourist-Info-Zentren (TIZ), welches im Auftrag des Tourismusverbandes Sächsische Schweiz erarbeitet wurde¹². Im Vordergrund der Betrachtung stehen die Standorte Bastei und Leupoldishain, die als „Tore der Destination“ und wichtige Knotenpunkte zur Information und Lenkung der Gäste entwickelt werden sollen. Die Themensetzung unterscheidet sich aufgrund der Lage und der örtlichen Randbedingungen. Leupoldishain liegt außerhalb des Nationalparks im LSG (Bastei im/am NP). Die Bastei ist bereits ein touristisches „Highlight“, Leupoldishain soll sich zum touristischen Ziel entwickeln und dabei vor allem die folgenden Aufgaben übernehmen:

- Besucherinformation und -lenkung in der Nationalparkregion Sächsische Schweiz,
- Mobilitätsdrehscheibe: Auffangparkplatz, Umstieg zum regionalen ÖPNV (u. a. „Bahnhof“ zur Festung), ergänzende Mobilitätsangebote (z. B. Fahrradverleih),
- „Erlebniswelt“ mit den Schwerpunkten „Walderlebnis“ / Waldpädagogik in der Natur- und Kulturlandschaft des LSG,
- Regionalmarkt und
- Sitz regionaler Institutionen (z.B. Sachsenforst).

¹⁰ Bebauungsplan Leupoldishain Gewerbe II, Bauabschnitt A (Gewerbepark), Stand: 16.07.2021

¹¹ „Machbarkeitsstudie Gewerbegebiet Leupoldishain II“ im Auftrag der Stadt Königstein (Kasparetz-Kuhlmann, 5.11.2019)

¹² Konzept für neue Tourist-Info-Zentren im Rahmen der „Destinationsentwicklung Sächsische Schweiz – Nachhaltige Strategien und effiziente Strukturen“, Konzeptpapier (Tourismusverband Sächsische Schweiz e.V., BTE – Tourismus- und Regionalberatung, 2022)

Entscheidend ist das Zusammenwirken der unterschiedlichen Funktionen. Das betrifft vor allem die Mobilitätsdrehscheibe als Voraussetzung für die Errichtung eines Besucherzentrums an diesem Standort.

2.2.3 Verkehr

Der übergeordnete Rahmen für die künftige Lenkung des touristischen Verkehrs liegt mit dem 2021 abgeschlossenen „Konzept für ein dynamisches **Verkehrs- und Parkleitsystem** der Modellregion Sächsische Schweiz“¹³ vor. Leupoldishain ist darin einer der wichtigsten Standorte (Kategorie M „Mobilitätszentrum“) für das Parkraumkonzept und die Besucherlenkung mittels Park-and-Ride-Angeboten (**vgl. Bild 7**).

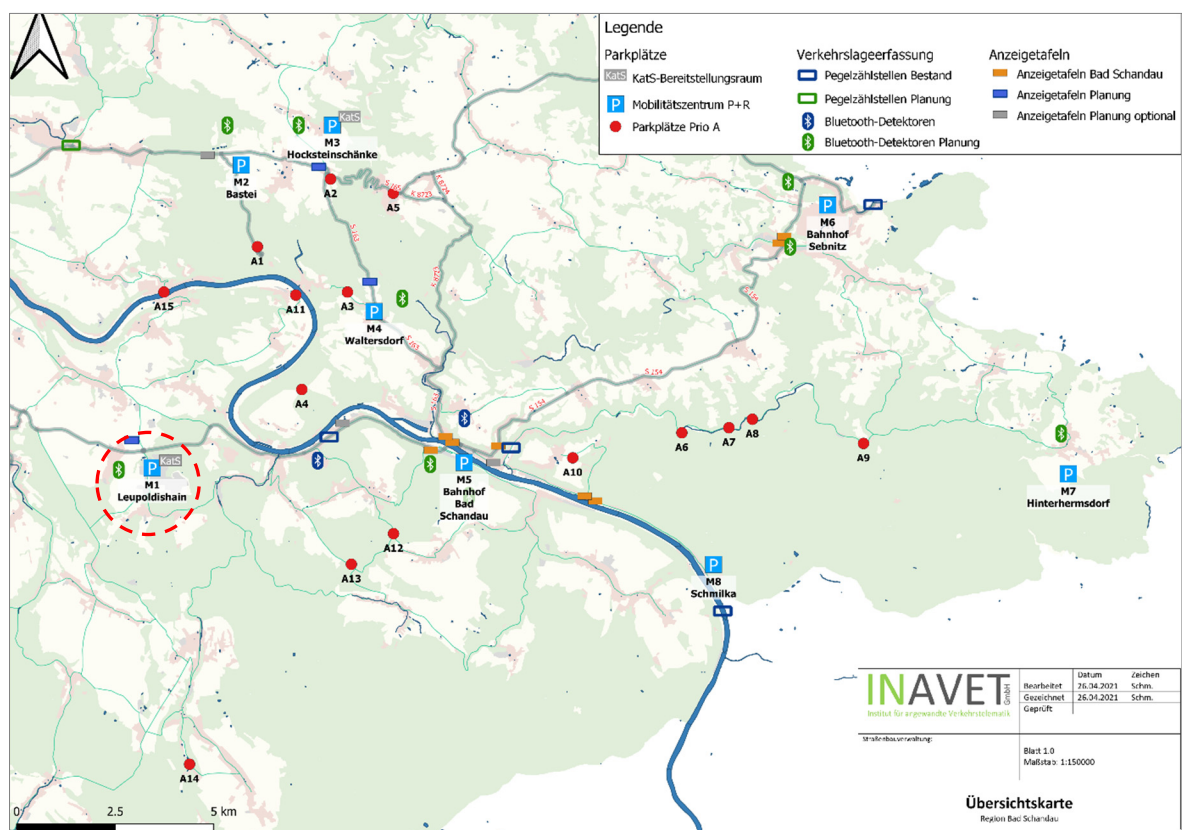


Bild 7: Übersicht Verkehrs- und Parkleitsystem (Konzept)

Für die hintere Sächsische Schweiz soll der Nationalparkbahnhof Bad Schandau in seiner Funktion als Mobilitätsdrehscheibe weiter gestärkt werden. Eine entsprechende Entwicklungsstudie¹⁴ liegt seit 2022 vor. Parallel dazu wurde die Machbarkeit einer Verlänger-

¹³ Konzept für ein dynamisches Verkehrs- und Parkleitsystem der Modellregion Sächsische Schweiz im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (INAVET GmbH, 26.05.2021)

¹⁴ Entwicklungsstudie Nationalparkbahnhof Bad Schandau zur regionalen Mobilitätsdrehscheibe (Probst & Consorten, 07.02.2022)

ung der Kiritzschalbahn zum Nationalparkbahnhof und in Richtung Neumannmühle (Kiritzschtal) untersucht¹⁵.

Der Standort Leupoldishain wäre aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage und der leichten Erreichbarkeit über die Autobahn A 17 und die B 172 prädestiniert als „Anlaufstelle“ für den motorisierten Verkehr im vorderen Teil der Nationalparkregion und die Besucherlenkung im linkselbischen Bereich. Ein **ÖPNV-Konzept**¹⁶ für den Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge ist derzeit in Arbeit. Die Ergebnisse der vorliegenden Realisierungsstudie für die (erforderliche) ÖPNV-Erschließung müssen dort direkt einfließen bzw. als Anforderung für das künftige Angebot zugrunde gelegt werden. Die genannten Konzepte zur Erschließung und Besucherlenkung in der Sächsischen Schweiz werden unter dem Themendach "SAMO" (sanfte Mobilität) zusammengeführt und gefördert (vgl. **Bild 8**).



Bild 8: Bausteine der Sanften Mobilität in der Modellregion Sächsische Schweiz¹⁷

Eine lokale Besonderheit sind die Überlegungen zur Neuerschließung der Festung Königstein mit einer „Festungsbahn“. Darin vorgesehen ist auch die Einbeziehung des Standortes Leupoldishain, um eine durchgehende ÖPNV-Verbindung Leupoldishain (Aufgangsparkplatz) – Festung – Stadt Königstein zu erhalten. Die Verbindung zwischen Stadt

¹⁵ Verlängerung der Kiritzschalbahn – Machbarkeitsstudie (VKT, 20.05.2022)

¹⁶ ÖPNV-Konzept Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (Auftragsvergabe durch das Landratsamt im Okt. 2022)

¹⁷ Quelle: Mobilitätskonferenz Sächsische Schweiz am 22.04.2022 (© Landschaft(f)t Zukunft e.V. / Mobilitätsmanagement)

und Festung soll mit einer Standseilbahn erfolgen; zwischen Festung und Besucherzentrum ist der Betrieb autonom fahrender Shuttlebusse im Gespräch (vgl. Bild 9).

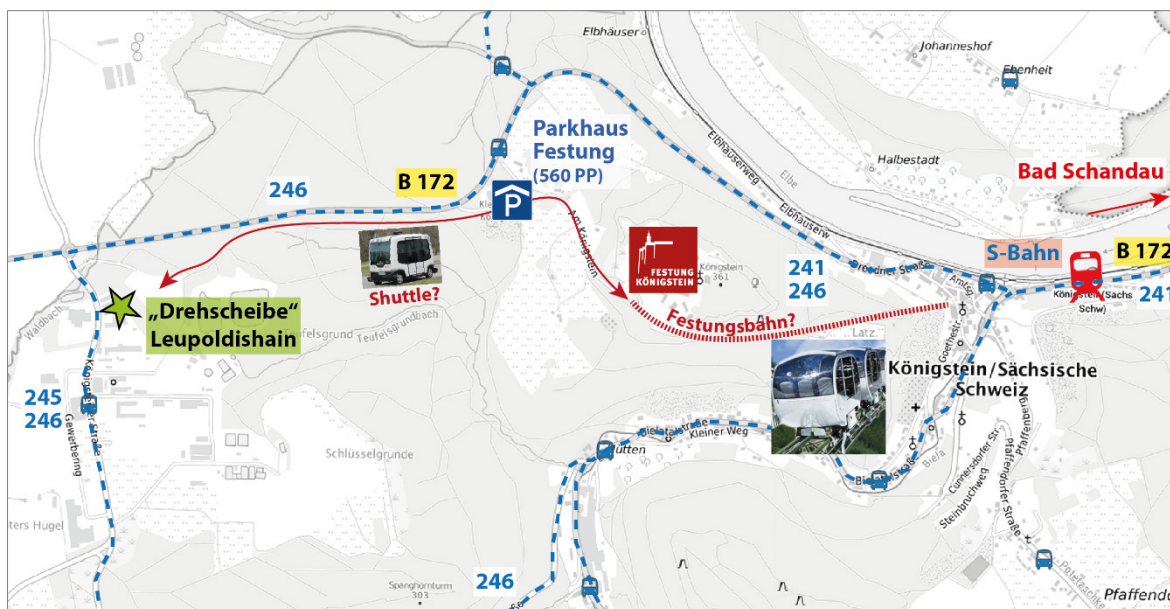


Bild 9: Konzept der Festungsbahn als Teil der ÖPNV-Erschließung

2.2.4 Erholungs- und Besucherkonzeption

Sachsenforst erarbeitet für den Staatswald im Forstbezirk Neustadt sowie die Nationalparkregion Sächsische Schweiz aktuell eine Besucher- und Erholungskonzeption für eine ausgewogene naturverträgliche Information, Lenkung und Verteilung der landschaftsbezogenen Erholungsnutzung in der Region.

Mit der Durchführung des Projektes sind unter anderem auch folgende allgemeine Zielsetzungen verbunden:

- Erarbeitung von Planungen und Angeboten zur sensiblen Besucherlenkung in der Nationalparkregion und für die naturverträgliche touristische Aufwertung in den an den Nationalpark Sächsische Schweiz angrenzenden Wäldern.
- Entwicklung bedarfsgerechter naturverträglicher Erholungs- und Informationsschwerpunkte und -angebote unter Einbeziehung von Kommunen, Verbänden und Bürgern.

Die Anreiseroute über den Standort Leupoldishain erschließt viele wald- und naturbasierte Erholungsmöglichkeiten und Angebote für Besucher der Nationalparkregion. Am „Eingangstor“ zur Region könnte das Besucherzentrum für die rechtzeitige, bedarfs- und umweltgerechte Besucherinformation und -lenkung ein wichtiges Kernelement der Erholungs- und Besucherkonzeption des Sachsenforst sein.

3 Flächenlayout und Gebäudestruktur

3.1 Anspruch und Ziel

Damit das Konzept eines Besucherzentrums mit Mobilitätsdrehscheibe angenommen wird, ist es erforderlich, den Standort über die bloßen Funktionen „Information und Umsteigepunkt“ hinaus attraktiv zu gestalten. Dabei geht es nicht nur um Funktionalitäten auf der „Durchreise“ oder eine Verkürzung der Wartezeiten zum nächsten Bus. Das Besucherzentrum soll auch selbst ein lohnendes Ziel sein – nicht nur schlechtem Wetter, dabei aber dem eigentlichen „Star“ der Region – der Natur des Elbsandsteingebirges – keine Konkurrenz machen. Insofern sind alle Attribute einer „Eventisierung“ zu vermeiden; Naturverträglichkeit und Regionalität stehen im Mittelpunkt. Eine vielfältige Funktionsmischung soll das Interesse von Gästen *und* der lokalen Bevölkerung wecken und damit die Akzeptanz des Projektes fördern.

3.2 Vorüberlegungen zur Flächenzuordnung

Grundsätzlich stehen zwei durch den Waldstreifen getrennte Teilflächen zu Verfügung, die eine örtlich differenzierte Zuordnung der beiden Hauptfunktionen Besucherzentrum und Mobilitätsdrehscheibe ermöglichen (**vgl. Bild 10**).

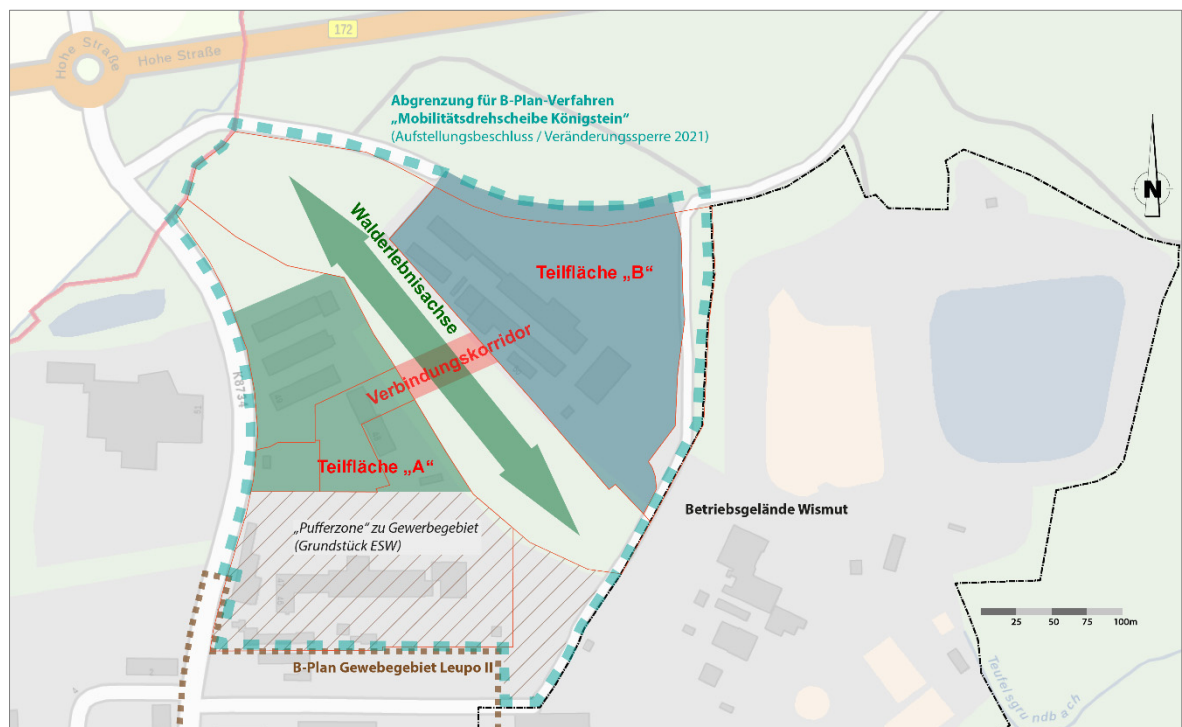


Bild 10: Flächenlayout und Gliederung in Teilflächen

Gemeinsam mit den Projektbeteiligten wurde die folgende funktionale Gliederung erarbeitet:

- Die „hintere“ Teilfläche B hat die größere Ausdehnung und eignet sich deshalb für die flächenintensive Anlage des Auffang- und Besucherparkplatzes. Damit sind die folgenden Vorteile verbunden:
 - Der optisch wenig attraktive Parkplatz ist von der Kreisstraße aus nicht sichtbar. Der Blick auf das Gebäudeensemble des Besucherzentrums und die Ortseinfahrt nach Leupoldishain wird nicht beeinträchtigt.
 - Die großzügige Fläche bietet eine hohe Flexibilität bei der Flächenzuteilung (z.B. Anordnung von Grünflächen) und ermögliche eine schrittweisen, bedarfsgerechten Ausbau der Parkraumkapazitäten.
 - Ein Parkplatz kann grundsätzlich LSG-konform gestaltet werden (Erlaubnisvorbehalt). Wenn für die „vordere“ Teilfläche A wegen der Neuüberbauung eine Ausgliederung aus dem LSG erforderlich wird, erfolgt dies am Rand der LSG-Fläche. Es verbleibt ein räumlich zusammenhängendes Schutzgebiet ohne „Inseln“.
- Auf der vorderen, der Kreisstraße zugewandten Teilfläche A, kann das Besucherzentrum optisch wirksam in Szene gesetzt werden („Empfangsbereich“, Anziehungspunkt). Dies gilt auch für die ÖPNV-Erschließung des Standortes. Weitere Vorteile sind:
 - Mit den Gebäudeneubauten in Straßennähe kann der erforderliche Waldabstand leichter eingehalten und eine Waldumwandlung vermieden werden.
 - Aus städtebaulicher Sicht resultiert eine sinnvolle Ergänzung zum bereits bestehenden Gebäude der Landbäckerei Schmidt gegenüber („Torwirkung“ am Ortseingang).
 - Die Präsenz der Bushaltestellen unterstreicht die Bedeutung des Standortes als ÖPNV-Drehscheibe. Der einfache Zugang erleichtert die ÖPNV-Nutzung.
 - Ein Halt in Straßennähe ist auch für den Busbetrieb attraktiver. Eine Stichfahrt zur „hinteren“ Teilfläche B wäre mit Zeitverlusten verbunden.

3.3 Gebäude

3.3.1 Aussichtsturm / Landmarke

Aufgrund der günstigen Geländestruktur wären Teile des Besucherzentrums bei der Anreise über die B 172 bereits nach der Ortsausfahrt Struppen-Siedlung sichtbar. Die gegenüberliegende Landbäckerei Schmidt und die bestehenden Gewerbegebäude prägen diese Sichtbeziehung bereits heute. Die Wahrnehmbarkeit kann durch die Integration eines Aussichtsturmes noch verbessert und das Besucherinteresse entsprechend gesteigert werden (**vgl. Bild 11**). Der Aussichtsturm würde das Gebäudeensemble ergänzen. Über die Bauweise und das verwendete Material kann eine schonende Integration in das Landschaftsbild erreicht werden.



Bild 11: Blick von der B 172 auf Besucherzentrum (Turm) und Landbäckerei

Der Aussichtsturm des Besucherzentrums und der etwas kleinere „Turm“ des Gebäudes der Landbäckerei Schmidt schaffen die bereits erwähnte Torsituation in der Ortszufahrt Leupoldishain und eine klare Abgrenzung des Siedlungsgebietes in nördlicher Richtung.

Der Aussichtsplattform liegt mit ca. 30 Metern Höhe knapp über den Baumwipfeln der Umgebung und bietet den Besuchern im wahrsten Sinne des Wortes einen ersten Überblick über die Region. Sehr gut sichtbar sind die meisten (Wander-)Ziele, die von hier aus erreicht werden können (**vgl. Bild 12**). Ein neuer, leicht erreichbarer Aussichtspunkt in Leupoldishain leistet auch einen Beitrag zur Entzerrung der Besucherströme, wenn dadurch andere stark frequentierte „Aussichten“ entlastet werden.


Bild 12: Möglicher Blick vom Aussichtsturm¹⁸

Die Aussicht vom Turm zeigt nicht nur eine schöne Landschaft (**vgl. Bild 12**), sondern auch das Betriebsgelände der Wismut und die benachbarten Gewerbeansiedlungen. Das ist nicht zwingend ein Nachteil, sondern kann ebenfalls einen Bezug zum Informations- und Ausstellungsbereich herstellen. Die Bergbaugeschichte des Standortes Leupoldishain, die Altlastensanierung sowie die Umnutzung und Renaturierung von Industrie Flächen sollten dort thematisiert werden (**vgl. Kap. 3.5.2**).

Mit der Holzkonstruktion des Turmes wird die Waldnutzung als Themenschwerpunkt des Besucherzentrums aufgegriffen. Den Besuchern wird direkt vor Ort ein Praxisbeispiel für nachhaltiges Bauen mit Holz aus einheimischen Wäldern präsentiert (**vgl. Bild 13**).


Bild 13: Beispiele für Aussichtstürme aus Holz

¹⁸ geplanter Standort mit Aussichtsplattform in ca. 30 m Höhe (**vgl. Bild 14**), Blick Richtung Westen mit Festung Königstein

3.3.2 Besucherzentrum und Verwaltungsgebäude

Das Besucherzentrum wurde im südlichen Teil des Grundstücks platziert, wo das Gelände ebener und damit einfacher bebaubar ist. Dies erleichtert die barrierefreie Gestaltung des Geländes und vereinfacht die Zugänglichkeit für die betriebliche Erschließung (z. B. Ver- und Entsorgung).

Das höhere Geländeniveau unterstützt in Verbindung mit dem Aussichtsturm auch die Wahrnehmbarkeit der Anlage aus Sicht der zufahrenden Besucher (vgl. Kap. 3.3.1). Städtebaulich ergibt sich mit der genau gegenüberliegenden Landbäckerei Schmidt die erwähnte „Torsituation“ am Ortseingang Leupoldishain (vgl. Bild 14).

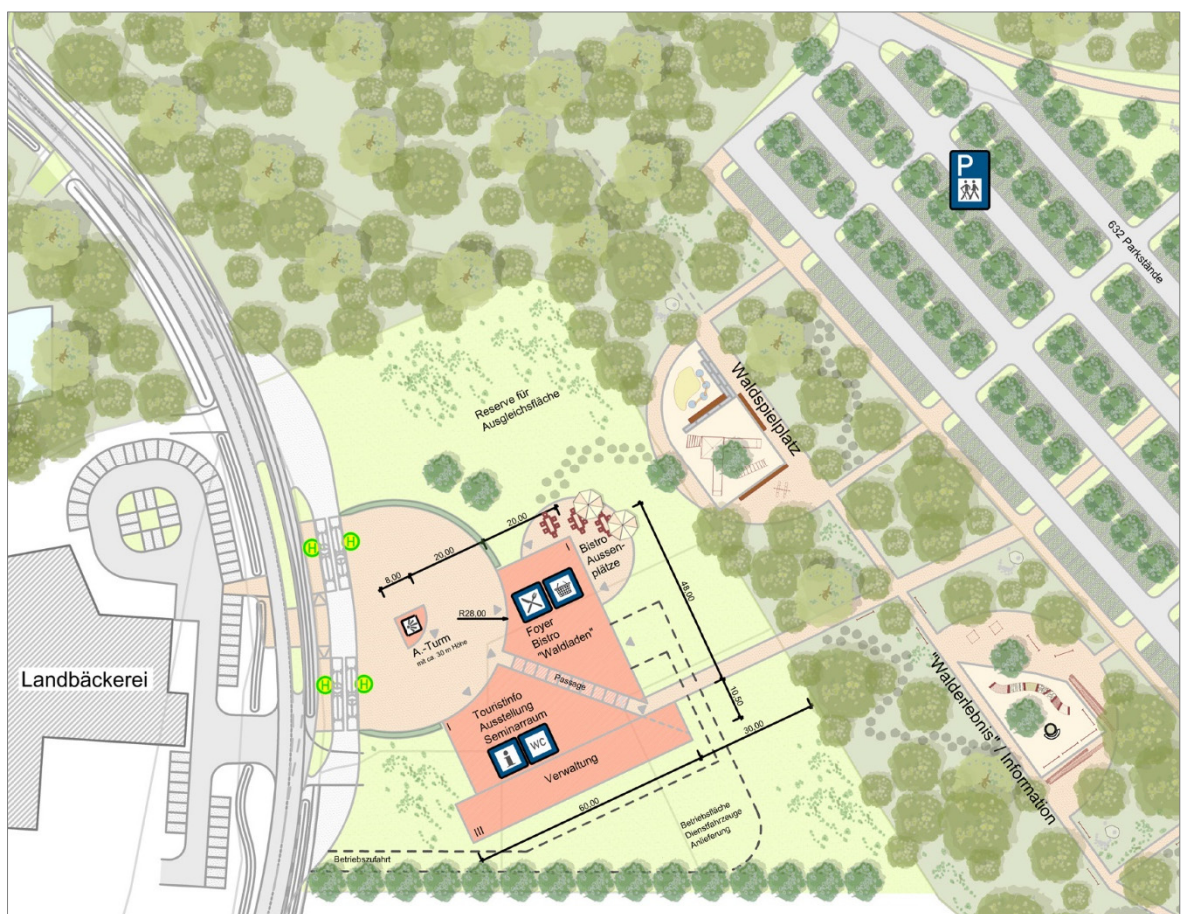


Bild 14: Flächenlayout und Gebäudestruktur (Ausschnitt)

(komplette Darstellung vgl. Abbildung 1)

Die Wegeführung für die vom Parkplatz kommenden Besucher ist so gestaltet, dass sie zwangsläufig in bzw. durch die oberlichtbestückte Passage des Besucherzentrums mit allen Besucherinformationen und touristischen Angeboten geleitet werden. Die Passage führt in Sichtachse des Aussichtsturmes auf den Vorplatz mit den Bushaltestellen.

Das Gebäude besteht aus zwei Teilen. Der öffentliche Bereich ist eingeschossig und begrenzt mit seiner teils geschwungenen Fassade einen halbkreisförmigen Platz, der sich zur Königsteiner Straße öffnet und die ÖPNV-Haltestellen beider Richtungen integriert. Südlich schließt sich ein 60 Meter langer dreigeschossiger Gebäuderiegel an, der dem eingeschossigen Teil eine optische Fassung gibt. Dieser Teil ist für die Verwaltungs- und Büronutzungen vorgesehen und nur halböffentlich. Bei beiden Gebäuden wird der 30-Meter-Mindestabstand zum anschließenden Waldstreifen eingehalten. Das Flachdach des eingeschossigen Teils erhält ein Gründach, nicht nur aus ökologischen Gründen. Mit der Draufsicht vom Aussichtsturm wandelt sich das Dach zur „fünften Fassade“ und ist daher gestaltungsbedürftig. Das nach Süden orientierte Pultdach des dreigeschossigen Gebäudeteils eignet sich für die Installation einer Photovoltaik-Anlage. Die Handskizze im **Bild 15** illustriert den optischen Gesamteindruck der Anlage.

Die Bruttogrundfläche (BGF) des gesamten Gebäudes beträgt 3.580 m². Auf die Verwaltung entfallen davon 1.380 m² BGF bzw. 1.200 m² Nutzfläche (NF), d. h. die Summe aus Hauptnutz-, Nebennutz-, Funktions- und Verkehrsfläche. Für Foyer, Passage, Besucher- und Tourist-Info, Ausstellungsbereich, Seminar- und Büroräume, Gastronomie und Verkauf stehen 2.200 m² BGF zur Verfügung. Das entspricht 1.900 m² Nutzfläche, wobei alle Nebenräume wie WC-Anlagen, Technik, Personal-, Küchen- und Lagerbereiche inbegriffen sind.

Aussagen zur genauen Raumaufteilung im Inneren sind in dieser frühen Phase noch nicht möglich, da der Umfang der angebotenen Informations-, Ausstellungs-, Gastronomie- und Verkaufsnutzungen noch unbekannt ist. Es empfiehlt sich von Anfang an eine möglichst große Flexibilität im Innenausbau, um auf langfristig wechselnde Nutzungsansprüche reagieren zu können. Außerdem kann mit einer jederzeit veränderbaren Raumaufteilung (flexible Trennwände) auf spezifische, räumlich-temporäre Anforderungen reagiert werden (z. B. Seminare, nicht öffentliche Veranstaltungen etc.). Dies erweitert die Nutzungsoptionen und unterstützt die möglichst breite funktionale Ausrichtung des Besucherzentrums.

Für das gesamte Gebäude ist der Einsatz ortstypischer, naturnaher Materialien zu empfehlen – vor allem der Baustoff Holz. Mit Sandstein können sowohl außen als auch im Innenausbau gestalterische Akzente gesetzt werden. Die Konstruktion ist in Holzskelett- oder Holzrahmenbauweise denkbar. Nach den zur Ausführungszeit aktuellen Vorgaben der Sächsischen Bauordnung ist gegebenenfalls eine Mischbauweise mit mineralischen Baustoffen erforderlich, um den Anforderungen des Brandschutzes gerecht zu werden (z. B. bei Treppenhäusern).

Die Betriebsflächen für das Verwaltungsgebäude sowie Zufahrten für Ver- und Entsorgung sind im Übersichtsplan (**vgl. Bild 14**) nur schematisch angedeutet. Eine genauere Dimensionierung und Anordnung ist erst nach der Festlegung der Funktionen, ihrer Platzierung im/am Gebäude und ihrer Erschließungsbedürfnisse sinnvoll. Für betrieblich Zufahrten geeignet ist der südlich an das Gebäude anschließende Bereich an der Grenze zum ESW-Grundstück in Höhe der heutigen Zufahrt zum Grundstück der Gerüstbaufirma. Konflikte mit dem Besucherverkehr und der Buserschließung können so vermieden werden.

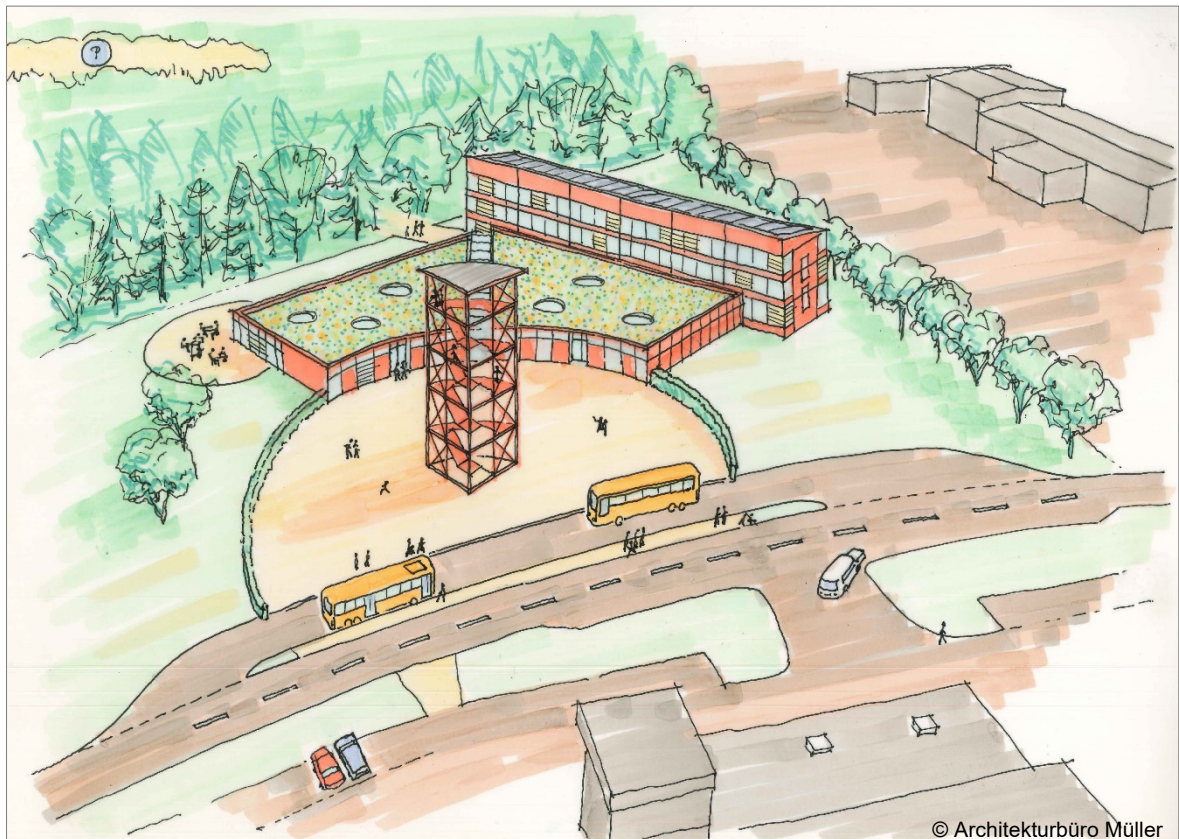


Bild 15: Visualisierung des Besucherzentrums

3.4 Außenraum

3.4.1 Grundsätze

Die wesentlichen Ziele bei der Gebäude- und Außenraumgestaltung sind die Reduktion der Bodenversiegelung gegenüber dem heutigen Zustand, die Beseitigung von Altlasten, die verträgliche Integration in das Landschaftsbild und die Schaffung hochwertiger Grün- und Freiflächen.

Die gesamte Anlage muss sich so schonend wie möglich in die Umgebung einfügen, um eine (weitere) Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu vermeiden. Über die Gestaltung der Gebäude und Außenbereiche kann den Besuchern bereits hier ein erster Eindruck von Natur und Landschaft der Sächsischen Schweiz vermittelt werden. Für den Bereich des Besucherzentrums wird eine Ausgliederung aus dem LSG erforderlich sein, da ein Neubau von Gebäuden im Außenbereich bis auf wenige Ausnahmen nicht zulässig ist¹⁹. Auch dann sind die Ansprüche des Landschaftsschutzes zu berücksichtigen – insbesondere bei der Gestaltung des Aussichtsturmes. Beim Parkplatz ist eine LSG-konforme Gestaltung wahrscheinlich möglich (Erlaubnisvorbehalt gem. § 11, NLPR-VO). Eine Umwandlung bestehen-

¹⁹ Gem. Nationalparkverordnung (NLPR-VO), Abschnitt 3 – Bestimmungen für das Landschaftsschutzgebiet, § 10

der Waldflächen ist generell nicht vorgesehen und für die Realisierung des Besucherzentrums auch nicht nötig.

Sämtliche Funktions- und Verkehrsflächen (Gebäudevorplatz, Wegeverbindungen, Pkw-Stellplätze etc.) werden möglichst versiegelungsarm ausgebildet. Die funktional nicht beanspruchten Teile des Areals dienen als Ausgleichs- bzw. Renaturierungsflächen. Dies betrifft vor allem den nördlichen Teil (**vgl. Bild 14**). Die Renaturierungsmaßnahmen können als praktische Anwendung einen direkten Bezug zum Ausstellungsbereich des Besucherzentrums herstellen.

3.4.2 Außenanlagen und Freiflächen

Die Außenanlagen sollen das Konzept unterstreichen. Der Vorplatz wird in Fortführung der Gebäudekanten mit Heckenpflanzungen umsäumt und somit räumlich definiert. Alle befestigten Flächen werden weitestgehend mit regenwasserdurchlässigen Belägen ausgestattet. Der Vorplatz kann eine wassergebundene Decke erhalten. Durch die Anpflanzung von Baumreihe(n) entsteht ein Sichtschutz zum benachbarten Gewerbegrundstück (ESW-Autoservice), solange dieses noch in Betrieb ist. Nach dem Ende der gewerblichen Nutzung kann die Fläche als Pufferzone zum neuen Gewerbegebiet Leupoldishain II umgestaltet und renaturiert werden (**vgl. Bild 6**).

3.4.3 Waldstreifen

Im Waldstreifen zwischen Besucherzentrum und Parkplatz werden neue Wegeverbindungen, Informations- und Präsentationsstationen („Walderlebnis“), ein Waldspielplatz und Rastmöglichkeiten angelegt. Voraussetzung dafür ist, dass diese Waldflächen zum „Erholungswald“²⁰ erklärt werden.

Der Walderlebnisweg und die entsprechenden Informationsstationen folgen thematisch der Ausstellung im Besucherzentrum. Der genaue Umfang richtet sich nach der verfügbaren (Wald-)Fläche und dem zu erhaltenden Baumbestand. Dies gilt auch für den Waldspielplatz und ggf. weitere Rast- und Aufenthaltsbereiche. Die Gestaltung erfolgt möglichst ausschließlich aus umgebungstypischen Materialien – v. a. heimischen Holz und Sandstein. Die Waldwege können als Blockbohlenweg gestaltet werden und somit ebenfalls einen direkten Bezug zum Baustoff Holz herstellen. Sämtliche Wege werden barrierefrei gestaltet (**vgl. Bild 16**).

²⁰ Gem. § 31 des Sächsischen Waldgesetzes können Waldflächen in Erholungsräumen mit Zustimmung der Forstbehörde zu einem Erholungswald erklärt und gestaltet werden. Die Errichtung der entsprechenden Anlagen im LSG unterliegt dem Erlaubnisvorbehalt Gem. § 11 der Nationalparkverordnung (Abschnitt 3: Bestimmungen im Landschaftsschutzgebiet).



Bild 16: Erlebniswege aus Holz (Beispiele)

3.4.4 Parkplatz

Die Anlage eines ausreichend dimensionierten Parkplatzes ist eine wesentliche funktionale Voraussetzung für das Besucherzentrum und die Mobilitätsdrehscheibe. Wenn Tagesgäste der Region in Leupoldishain verweilen und/oder für weitere Ziele auf den ÖPNV umsteigen sollen, müssen sie mit entsprechenden Parkraumkapazitäten „aufgefangen“ werden. Die für den Auffangparkplatz vorgesehene Fläche umfasst das heutige Gewerbegrundstück im Osten des Areals (**vgl. Bild 6**, Teilfläche B). Das gesamte Gelände befindet sich im LSG (Bestandsschutz) und ist derzeit zu großen Teilen mit Betonplatten und Betonfundamenten versiegelt (**vgl. Bild 17**). Mit der Anlage eines Parkplatzes würde sich die versiegelte Fläche reduzieren. Die Stellplätze werden wasserdurchlässig ausgebildet (z. B. Rasengittersteine) und durch Grünflächen unterbrochen. Lediglich die Fahrbahnen sind mit Asphalt befestigt. Ein Beispiel für eine solche Parkplatzgestaltung *innerhalb* des LSG ist der Auffangparkplatz des Bastei-Shuttles an der Hohnsteiner-/Basteistraße (**vgl. Bild 17**).



Bild 17: Gewerbe- und Lagerflächen heute / Parkplatzgestaltung (Beispiel)

3.5 Funktionen

3.5.1 Überblick

Die zentralen Aufgaben des Besucherzentrums – Unterstützung und Information der Besucher – bilden auch am Standort Leupoldishain das funktionale Grundgerüst. Die Beschränkung auf bloße Informationsvermittlung wird einer modernen Besucheransprache allerdings nicht mehr gerecht. Um die erwünschte Besucherlenkung zu unterstützen, muss der Standort wesentlich mehr bieten. Erforderlich sind eine möglichst anschauliche Präsentation der Besonderheiten des Landschaftsschutzgebietes in der Nationalparkregion sowie die gezielte Förderung naturverträglicher Aktivitäten. Hierzu braucht es eine „lebendige“ Ausstellung im Innen- und Außenbereich sowie konkrete Erlebnisangebote, die direkt vor Ort gestartet und/oder umweltverträglich erreicht werden können. Mit gastronomischer Versorgung, dem Verkauf regionaler Spezialitäten sowie einer attraktiven Gestaltung als Ort zum Verweilen (Spielplatz, Walderlebnispfad, Ausstellung, Rastmöglichkeiten etc.) wird der Standort auch selbst zum Ausflugsziel und Treffpunkt nicht nur für Touristen. Die Integration von nicht-touristischen Nutzungen sorgt für eine alltägliche Belebung. Einseitige Abhängigkeiten vom Fremdenverkehr lassen sich vermeiden und die starken saisonalen Besucherschwankungen etwas abmildern.

3.5.2 Besucherinformation und Ausstellung

Allgemeine Ausrichtung

Das Dienstleistungsangebot umfasst die allgemeine „Standardversorgung“ für die gesamte Nationalparkregion und ggf. benachbarte touristische Ziele (Infotheke, Kartenmaterial, Flyer zu Freizeitangeboten, Ticketverkauf usw.). Vor allem aber soll sich das Besucherzentrum im Königsteiner Ortsteil Leupoldishain auf die lokalen Besonderheiten der linkselbischen, vorderen Sächsischen Schweiz konzentrieren und hier mit konkreten Angeboten und „Geheimtipps“ einen Mehrwert bieten. Erste Hinweise auf den Angebotsumfang liefert die TIZ-Studie²¹ des Tourismusverbandes, die für Leupoldishain die Schwerpunkte Mobilität / Besucherlenkung (u. a. „Bahnhof“ zur Festung), Regionalmarkt / Gastronomie und Wald-erlebnis / Waldpädagogik vorsieht. Über die touristischen Funktionen hinaus wird somit auch ein Bildungsauftrag erfüllt.

Informations- und Ausstellungsthema „Wald“

Das Thema Wald ist der Schwerpunkt und Anker des gesamten Besucherzentrums – sowohl bei der Architektur und Gestaltung (**vgl. Kap. 3.3 und Kap. 3.4**) als auch bei der Informationsbereitstellung und den Erlebnisangeboten. In Leupoldishain geht es dabei vor allem um die Wald- und Kulturlandschaft im Landschaftsschutzgebiet der Nationalparkregion. Dies unterscheidet den Standort vom geplanten Besucherzentrum an der Bastei sowie dem bestehenden „NationalparkZentrum Sächsische Schweiz“ in Bad Schandau, die eher im Bezug zum Nationalpark stehen. Dass Informationsangebot soll die Besucher

²¹ Konzeptpapier Tourist-Info-Zentren / Welcome Center (2022) als Teil des Projektes „Destinationsentwicklung Sächsische Schweiz – Nachhaltige Strategien und effiziente Strukturen“ (Tourismusverband Sächsische Schweiz e.V., 2022)

hinsichtlich der Folgen eines natur- und waldschädlichen Verhaltens sensibilisieren und über die negativen Auswirkungen der Übernutzung touristischer Ziele und einer einseitig auf den Pkw ausgerichteten Mobilität aufklären. Gleichzeitig werden Strategien und Maßnahmen vorgestellt und mit konkreten Beispielen aus der Region unterlegt, wie ein ausgewogenes Miteinander zwischen Naturschutz, Landschaftspflege, Waldbewirtschaftung und Erholungsfunktion gewahrt werden kann. Hinsichtlich der Erholungsnutzung geht es weniger um die Kommunikation von Einschränkungen und Verboten, sondern vor allem um konkrete Angebote, die unkompliziert direkt vor Ort „ausprobiert“ werden können (vgl. Kap. 3.5.3). Themen der Ausstellung sind (nicht abschließend):

- die naturverträgliche, touristische Nutzung – u. a. Erholungsfunktion des Waldes, Sandsteinfelsen und Felsklettern als regionale Besonderheit (Geschichte, sächsische Kletterregeln, Felsschutz etc.),
- die integrative, naturgemäße Waldbewirtschaftung – u. a. Holz als nachhaltiger Bau- und Rohstoff, Waldzustand, Waldumbau als Reaktion auf den Klimawandel, Waldnaturschutz, Brandschutz (auch aus aktuellem Anlass),
- Natur- und Landschaftsschutz – Darstellung anhand der verschiedenen Waldfunktionen („Waldfunktionenkartierung“, WFK),
- regionale Tier- und Pflanzenwelt (z. B. besondere Schutzprogramme),
- Renaturierung ehemaliger Industrieflächen - hier mit direktem Bezug zum Grundstück des Besucherzentrums.

Die inhaltliche Gestaltung von Ausstellung und Außenbereich muss mit dem bestehenden Walderlebniszentrum Leupoldishain koordiniert werden, um Synergien zu nutzen und ineffiziente Parallelstrukturen zu vermeiden. Ein gelungenes Praxisbeispiel für ein „Walderlebnis“ liefert der Staatsbetrieb Sachsenforst mit dem Ausstellungs- und Erlebnisgelände „Waldhusche“ in Hinterhermsdorf gleich selbst (vgl. Bild 18).



Bild 18: Sachsenforst-Erlebniszentrum „Waldhusche“ in Hinterhermsdorf

Bergbaugeschichte (Wismut)

Trotz der verbreiteten negativen Wahrnehmung des ehemaligen Uranbergbaus der Wismut in Leupoldishain sollte der Ausstellungsbereich auch dieses umstrittene Thema berücksichtigen. Die „Überreste“ des Bergbaubetriebs sind vom Aussichtsturm und bei Wander-

ungen in der Umgebung unübersehbar und werden noch einige Zeit sichtbar bleiben (**vgl. Bild 19**). Ohne Erklärungen zur besonderen Geschichte des Standortes kann dies zu Missverständnissen führen. Besucher könnten sich die Frage stellen, was ein Besucherzentrum mit dem Schwerpunkt Wald- und Naturerlebnis in unmittelbarer Nachbarschaft einer Bergbaufolgelandschaft zu suchen hat.



Bild 19: Wismut – Übersicht Standort Königstein / Aufbereitung Flutungswasser

Die Herausforderungen mit den Industrie-Altlasten, erfolgreiche Bodensanierungen, Umnutzungen und Renaturierungsmaßnahmen können auch positiv dargestellt werden. Im benachbarten Erzgebirge zählen mehrere Wismut-Standorte zum UNESCO-Welterbe „Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří (z. B. Haldenlandschaft Bad Schlema). Eine direkte Beteiligung der Wismut am Besucherzentrum ist gemäß Anfrage nicht möglich. Es wurde jedoch die Bereitschaft signalisiert, die Ausstellung mit Informationsmaterial zu unterstützen.

3.5.3 Erlebnisangebote

Das übergeordnete Ziel einer Förderung des sanften Tourismus schließt eine „Eventisierung“ des Standortes aus. Die Natur selbst soll hier die Hauptattraktion sein. Es ist ausdrücklich nicht das Ziel, weitere Angebote mit Erlebnispark-Charakter zu schaffen, zumal in der Region kein Erlebnisdefizit besteht. Einige bestens etablierte Erlebnisangebote befinden sich sogar in unmittelbarer Nähe des Standortes. Deren umweltverträgliche Erschließung kann über die Mobilitätsdrehscheibe gefördert bzw. überhaupt erst ermöglicht werden (**vgl. Bild 20**).

Am Besucherzentrum geht es neben der Bereitstellung von Informationen zu lokalen Zielen auch darum, den Zugang dorthin zu verbessern (Ausbau Wanderwege und ÖPNV-Verbindungen) und für attraktive ggf. noch weniger bekannte Ziele („Geheimtipps“) zu werben.

Die Freizeitaktivitäten am Besucherzentrum sollen nicht in Konkurrenz zu den bereits bestehenden touristischen Angeboten der Umgebung stehen, sondern diese ergänzen. Ein Kletterwald ist beispielsweise in wenigen Hundert Metern Entfernung bereits vorhanden („Kletterwald Königstein“). Ein attraktiver, naturnah gestalteter (Wald-)Spielplatz ist für Familien mit Kindern aber immer ein Pflichtprogramm.

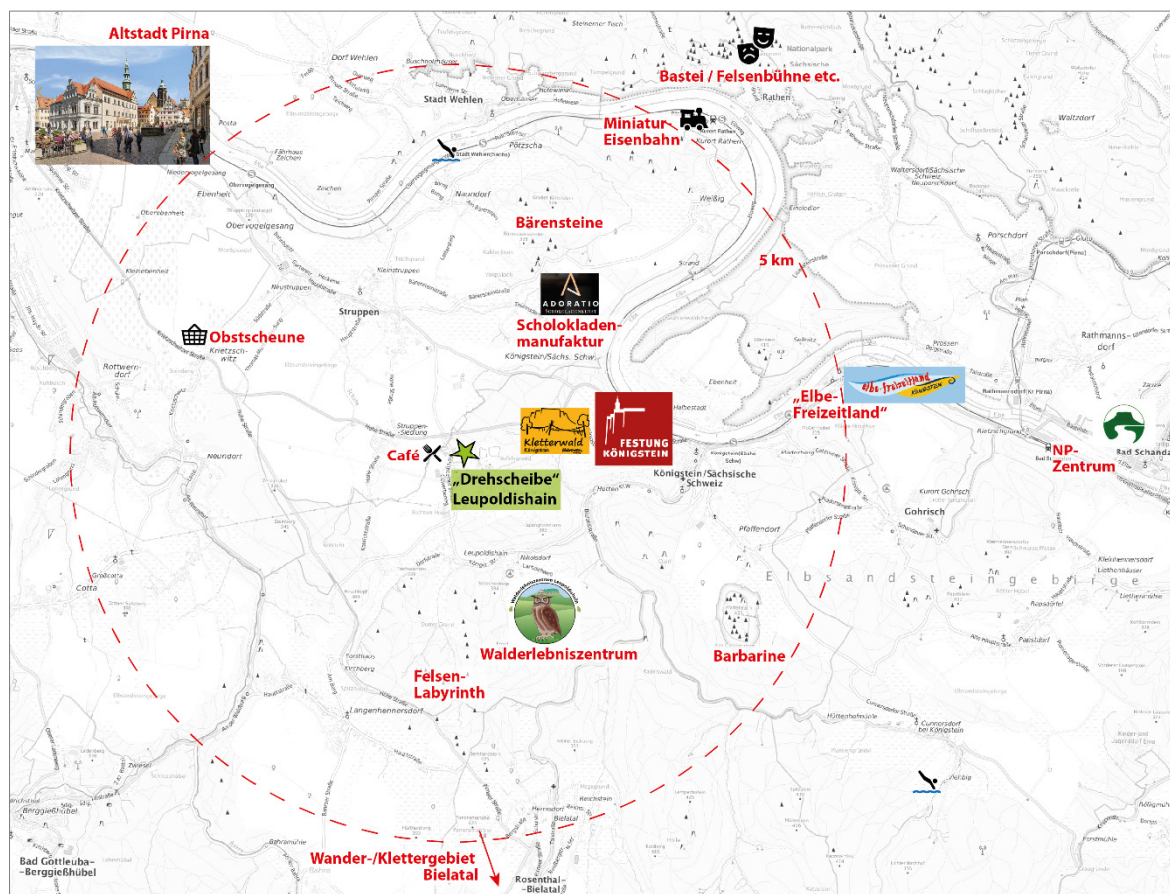


Bild 20: Erlebnisangebote im Nahbereich von Leupoldishain (Auswahl)

Informationen und Erlebnisangebote des Besucherzentrums sollten die Kombination von unterschiedlichen Aktivitäten am Standort und in der Umgebung fördern und die Gäste für einige Zeit „binden“. Wichtig sind deshalb Angebote aus der Perspektive von Tagesgästen – d. h. auf unterschiedliche Bedürfnisse zugeschnittene „Tagesprogramme“. Tagesgäste sind die mit Abstand größte Besuchergruppe und die Förderung von Aktivitäten in der unmittelbaren Umgebung entspricht den Zielen der Besucherlenkung. Ein einmal auf dem P+R-Parkplatz abgestellter Pkw soll möglichst bis zur Heimfahrt dort stehen bleiben. Damit wäre auch der erwünschte Beitrag zur Verkehrsentslastung erreicht. Attraktive Tagesangebote ab/an Leupoldishain sind beispielsweise:

- Rundwanderwege unterschiedlicher Länge (**vgl. Kap. 4.4**) oder Streckenwanderungen mit Busbenutzung – u. a. in Richtung Königstein (Kombination mit Festungsbesuch), Thürmsdorf (Bärensteine), Felsenlabyrinth Langenhennersdorf, Wald-erlebniszentrum Leupoldishain, Waldbühne in den Nikolsdorfer Wänden.
- Tagestouren zum Forststeig oder Malerweg sowie zu den Kletterfelsen in den Nikolsdorfer Wänden.
- Fahrradtouren unterschiedlicher Länge und Schwierigkeit (**vgl. Kap. 4.5**) mit eigenen oder am Besucherzentrum gemieteten Fahrrädern bzw. E-Bikes (auch in Kombination

mit den Fahrradbussen) – u. a. Abschnitte des Elberadweges, Radrouten im LSG Sächsische Schweiz, Grenzregion Böhmisches Schweiz.

- Erlebnisangebote mit ÖPNV-Anschluss ab/an Leupoldishain (vgl. Bild 20) – u. a. Festung Königstein, „Kletterwald Königstein“, „Elbe-Freizeitland“, Kurort Rathen (Bastei, Eisenbahnwelten usw.), Klettern im Bielatal usw.
- Besuch bei Erzeugern regionaler Spezialitäten (z.B. Schokoladenmanufaktur in Thürmsdorf).

Für diese und weitere Tagesaktivitäten bietet die Mobilitätsdrehzscheibe den entscheidenden Vorteil, dass einzelne Strecken flexibel zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden können (z. B. Bus-Rückfahrt von Wanderungen).

3.5.4 Handel und Gastronomie

Regionale Spezialitäten

Komplettiert wird das Angebot mit einem „Waldladen“, der Forsterzeugnisse, Souvenirs und regionale Spezialitäten anbieten könnte, ggf. auch Wander- und Kletterbedarf. Mögliche Kooperationspartner für regionale Spezialitäten sind beispielsweise der Staatsbetrieb Sachsenforst (z. B. Wildverkauf), die Schokoladenmanufaktur in Thürmsdorf, die Obstscheune in Krietzschwitz, der Landschlachthof Struppen, die Krietzschwitzer „Kerzenträume“ u.v.m.

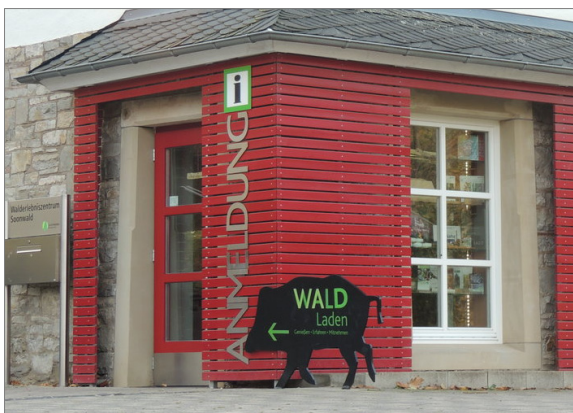


Bild 21: Erlebniszentrum mit „Waldladen“ (Beispiel)²²

Regionale Erzeuger können das Besucherzentrum auch zur Präsentation ihrer Produkte nutzen und sich damit als von hier erreichbares Tages- bzw. Wanderziel empfehlen. Die Präsentation und der Verkauf von regionalen Produkten und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sprechen nicht nur Touristen an. Solche Angebote fördern die Verankerung des Standortes in der Region und die Akzeptanz bei der lokalen Bevölkerung. Sie stärken außerdem die regionale Wertschöpfung und ergänzen die lokale Versorgung. Für eine „Belebung“ des Standortes zu touristisch schwach frequentierten Zeiten ist ebenfalls gesorgt.

²² Quelle: Walderlebniszentrum Soonwald (Landesforsten Rheinland-Pfalz)

Gastronomie

Mit der gegenüberliegenden Landbäckerei Schmidt sind gastronomische Angebote am Standort bereits etabliert. Die gastronomische Versorgung des Besucherzentrums sollte diese ergänzen, aber eine direkte Konkurrenz vermeiden. Dies ist über eine Differenzierung von Angebot und Betriebsform erreichbar. Denkbar wäre auch ein Betrieb der beiden Standorte „aus einer Hand“.

Das gastronomische Angebot für die (touristischen) Tagesgäste ist vermutlich eher auf kürzere Verweilzeiten und personalsparenden Service auszurichten (z.B. Selbstbedienung, Imbiss etc.). Ähnlich wäre das auch bei der Versorgung von Beschäftigten des Gewerbegebietes oder Pendlern auf der Durchfahrt. Ein umfassenderes Restaurantangebot ist für vor allem für Urlaubsgäste und die Bevölkerung der Region von Interesse. Die lokale Verankerung des Gastronomiebetriebes dient nebenbei auch der Umsatzsicherung in touristisch weniger stark frequentierten Zeiten. Im Idealfall wird das Restaurant dadurch selbst zu einem Ausflugsziel bzw. regionalen Treffpunkt. Bei der benachbarten Landbäckerei Schmidt ist das bereits heute der Fall.

Ein wesentlicher räumlicher Bestandteil sind die Außensitzplätze, die auf dem Vorplatz des Besucherzentrums sowie an der nordöstlichen Ecke mit Sichtkontakt zum Waldspielplatz angeordnet sind.

3.5.5 Nicht-touristische Nutzungen

Nicht-touristische Nutzungen – beispielsweise als Verwaltungssitz oder Tagungsstandort – sind keine nötige Voraussetzung für die Funktionalität des Besucherzentrums. So könnte bei der im **Kapitel 3.3.2** dargestellten Bebauung auf das Verwaltungsgebäude verzichtet werden, ohne die touristischen Angebote zu beeinträchtigen. Die Integration tourismus-unabhängiger Funktionen führt aber zu einer breiteren Ausrichtung und Abstützung des Gesamtprojektes. Wenn entsprechende Bedarfe bereits nachgewiesen sind und sich der Standort dafür eignet, verbessern sich die Realisierungschancen insgesamt. Dies gilt sowohl für die Finanzierung des Neubaus als auch den späteren Betrieb. Außerdem sorgen nicht-touristische Nutzungen ebenfalls für eine „Belebung“ in besucherschwachen Zeiten. Aus heutiger Sicht kann das Besucherzentrum mit den folgenden Funktionen ergänzt werden:

- Leupoldishain ist als neuer, zentraler Verwaltungs- und Betriebsstandort des Forstbezirks Neustadt (Staatsbetriebes Sachsenforst) im Gespräch. Der Freistaat Sachsen wäre damit direkt in die Umsetzung eingebunden, was den Planungen eine zusätzliche „Verbindlichkeit“ und dem Projekt insgesamt eine langfristige Perspektive geben würde. Unabhängig vom Verwaltungsstandort wäre die Beteiligung des Staatsbetriebes Sachsenforst ohnehin erforderlich, um die Informations- und Weiterbildungsangebote zu Wald und Nationalparkregion sowie den Ausstellungsbereich zu organisieren.
- Derzeit läuft die verwaltungsinterne Aufarbeitung der Waldbrandkatastrophe im Juli 2022. Schon jetzt ist absehbar, dass der Brand- und Katastrophenschutz in der Region künftig einen höheren Stellenwert bekommen wird. Aufgrund seiner verkehrs-

günstigen Lage wäre der Standort Leupoldishain möglicherweise für solche Aufgaben gut geeignet.

- Die regelmäßige Nutzung des Standortes für kulturelle Veranstaltungen, Projektpräsentationen und öffentliche Mitwirkungsverfahren, Tagungen oder Seminare ist eine weitere Möglichkeit zur breiten Ausrichtung der Aktivitäten.

3.5.6 Einbettung in das TIZ-Gesamtkonzept

Die vorliegende Realisierungsstudie ist im Zusammenhang mit dem parallel erarbeiteten Konzept der Tourist-Informationen-Zentren (TIZ)²³ und den darin enthaltenen Vorgaben zur inhaltlichen Ausrichtung zu betrachten. Die (endgültige) Festlegung des Funktionsumfanges in Leupoldishain muss die künftige Ausrichtung der anderen Standorte berücksichtigen (neuer Standort Bastei, NP-Zentrum Bad Schandau, ggf. weitere), um Doppelspurigkeiten zu vermeiden. Dies gilt auch für einheitlich einzusetzende Gestaltungselemente (Wiedererkennungswert), eine für alle Standorte identische Basisausstattung und ggf. ein gemeinsames Betreiberkonzept (**vgl. Kap. 6**).

Aufgrund des zeitlichen Vorsprunges kann das Besucherzentrum Sächsische Schweiz in Königstein (OT Leupoldishain) als Pilotprojekt für künftige Besucherzentren und Mobilitätsdrehscheiben aufgebaut und weiterentwickelt werden. Aus touristischer Sicht kann der Standort einen wesentlichen Beitrag für das übergeordnete Ziel der Besucherlenkung in der gesamten Region leisten. Leupoldishain könnte Standards setzen und wäre ein Vorbild für die anderen „Tore“ zur Nationalparkregion Sächsische Schweiz (**vgl. Bild 3**), aber auch ein Modellprojekt mit überregionaler Ausstrahlung.

²³ Entwicklung eines Konzeptes für neue Tourist-Info-Zentren / Welcome Center als Teil des Projektes „Destinationsentwicklung Sächsische Schweiz – Nachhaltige Strategien und effiziente Strukturen“ (Tourismusverband Sächsische Schweiz e.V., 2022)

4 Mobilitätsdrehscheibe

4.1 Funktionale Einordnung

Der Standort Leupoldishain bildet das südliche Tor zur Region (**vgl. Bild 3**) und ist eine Ergänzung zur bereits etablierten und weiter auszubauenden Drehscheibe Nationalpark-Bahnhof Bad Schandau. Aufgrund der unterschiedlichen Ausrichtung und Funktion handelt es sich ausdrücklich nicht um Konkurrenzvorhaben. Der NP-Bahnhof ist bereits Bestandteil der ÖPNV-Reisekette und etablierter P+R-Standort – d.h. „Tor“ für mit dem Zug anreisende Gäste sowie Drehscheibe für den Umstieg auf das Busnetz im „hinteren“ Teil der Sächsischen Schweiz (z. B. Kirnitzschtal).

In Leupoldishain liegt der Fokus auf der Pkw-Anreise über die A 17 und die B 172 und einer Besucherlenkung im „vorderen“, linkselbischen Teil der Region. Im Gegensatz zum ÖV-Knoten Bad Schandau müssen hier die angebotsseitigen Voraussetzungen im ÖPNV erst geschaffen werden.

4.2 „Auffangparkplatz“

4.2.1 Funktion und Kapazität

Leupoldishain ist als Hauptstandort im bereits erarbeiteten Verkehrs- und Parkleitsystem der Sächsischen Schweiz vorgesehen. Die Lage an der Hauptzufahrtsachse A 17/B 172 ist verkehrlich ideal, die verfügbaren Flächen sind vergleichsweise großzügig und liegen in einem bzgl. Naturschutzanforderungen weniger sensiblen Bereich der Region.

Die erforderliche Kapazität ist schwer abschätzbar, weil sich der Bedarf aus mehreren, derzeit noch nicht quantifizierbaren Nutzungen zusammensetzt, die sich teilweise überlagern – u. a. (touristische) Gäste des Besucherzentrums, P+R-Stellplatz für Umstieg auf den ÖPNV, Beschäftigte aller Einrichtungen des Standortes, Kunden der Verkaufseinrichtungen, Restaurantgäste, alleinige Nutzung als Wanderparkplatz. Zudem dient der Standort als Reserve bei Überlastungen des Festungsparkhauses an Spitzentagen (z. B. während des Weihnachtsmarktes).

In früheren Überlegungen zur touristischen Nutzung des Areals wurden für den Auffangparkplatz 1.000 Stellplätze oder mehr angesetzt, was aus heutiger Sicht zu umfangreich erscheint: Zum Vergleich: Das bestehende Festungsparkhaus verfügt über 560 Stellplätze, die nur an einzelnen Spitzentagen voll ausgelastet sind. Bei der Dimensionierung ist zu berücksichtigen, dass in Leupoldishain ein nennenswerter Umsteigeeffekt auf den ÖPNV erreicht werden soll, um der Funktion einer „Drehscheibe“ gerecht zu werden. Die nötigen P+R-Kapazitäten werden vom Umfang des ÖPNV-Angebotes bestimmt. Um Überlastungen - und damit einen schlechten Start des Projektes - zu vermeiden, sollte das Stellplatzangebot nicht zu gering angesetzt werden und muss bei Bedarf ausbaufähig sein. Bei der Dimensionierung ist auch zu berücksichtigen, dass der Auffangparkplatz andere Parkmöglichkeiten in den Wandergebieten ersetzen soll – z. B. wenn diese aus Naturschutzgründen aufgehoben werden. Der Umfang dieser Umverteilung kann aber erst im Rahmen eines regionalen Parkraumkonzeptes quantifiziert werden.

Die Gebäude und Funktionen des Besucherzentrums können in der „vorderen“ Teilfläche A (vgl. Bild 6) und dem angrenzenden Waldstreifen untergebracht werden. Somit steht die gesamte „hintere“ Teilfläche B für die Anlage eines Parkplatzes zur Verfügung und bestimmt die Kapazität einer ebenerdigen Anordnung. Unter Berücksichtigung von Erschließungswegen, Aufenthaltsbereichen (Rastplätze, WC usw.) und einer großzügigen Begrünung lassen sich etwas mehr als 600 Stellplätze realisieren. Ein Ausbau in mehreren Ebenen ist denkbar, wäre dann aber nicht mehr mit den LSG-Vorschriften vereinbar. Die Zuordnung zu bestimmten Nutzerkategorien (z. B. Beschäftigte, Behindertenparkplätze, E-Fahrzeuge etc.) ist erst in nachfolgenden Planungsschritten möglich.

4.2.2 Anfahrt / Erschließung

Die Erschließung des Parkplatzes erfolgt über die bereits bestehende Zufahrt des Gewerbeareals. Dazu müssen die Einmündung zur Königsteiner Straße und der Abschnitt bis zum Kreisverkehr baulich angepasst werden: Die Einmündung wird geometrisch großzügiger gestaltet und für einfahrende Fahrzeuge eine Linksabbiegespur angelegt (vgl. Bild 22). Der Plan zeigt auch die erforderliche Querungsmöglichkeit über die B 172, wenn dort eine neue Wanderwegverbindung realisiert wird (vgl. Kap. 4.4.2).



Bild 22: Umgestaltung der Parkplatzzufahrt

(komplette Darstellung vgl. Abbildung 5)

Der Nachweis der Verkehrsqualität erfolgte mit einem flächenmäßig voll ausgenutzten Gewerbegebiet Leupoldishain II (gem. B-Plan)²⁴ und der vollen Auslastung der Stellplätze des Besucherzentrums. Die Verkehrsbelastungen der B 172 sind aus der statistischen Auswertung der Dauerzählstelle in Richtung Königstein bekannt. Aus der Leistungsfähig-

²⁴ Da keine Verkehrsuntersuchungen zum künftigen Gewerbegebiet vorliegen, stützt sich die Berechnung der Verkehrserzeugung auf Erfahrungswerte bei ähnlichen Anlagen und Richtwerte aus der Fachliteratur.

keitsberechnung lassen sich keine Kapazitätsprobleme ableiten. Die Situation ist sehr komfortabel ohne nennenswerte Wartezeiten oder Rückstaus an der Zu- und Ausfahrt. Diese Einschätzung liegt auf der sicheren Seite, da eine Überlagerung des maximalen Verkehrsaufkommens von gewerblichem und touristischem Verkehr in der Realität nicht auftritt.

4.3 ÖPNV

4.3.1 Ausgangslage und Ziel

Die Sächsische Schweiz ist mit dem ÖPNV sehr gut erreichbar. Die „Hauptlast“ bei den Tagesgästen übernimmt die S-Bahn zwischen Dresden und Schöna. Der Nationalparkbahnhof Bad Schandau ist zudem der einzige Fernzughalt in der Region mit überregionalen und sogar internationalen Verbindungen. Es existiert ein dichtes Busliniennetz, das mit Ausnahme weniger Hauptlinien, wie im ländlichen Raum üblich, auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung ausgerichtet ist. Übersichtliche Taktfahrpläne werden nur selten angeboten. Eine Ausnahme bilden einige, speziell auf den Ausflugsverkehr von April bis Oktober und an den Wochenenden zugeschnittene Angebote so genannter Wanderbus-Linien²⁵ (vgl. Bild 23). Attraktiv sind die Fahrpläne dann vor allem an stark frequentierten „Hotspots“ (z. B. Kirnitzschtal, Bastei).

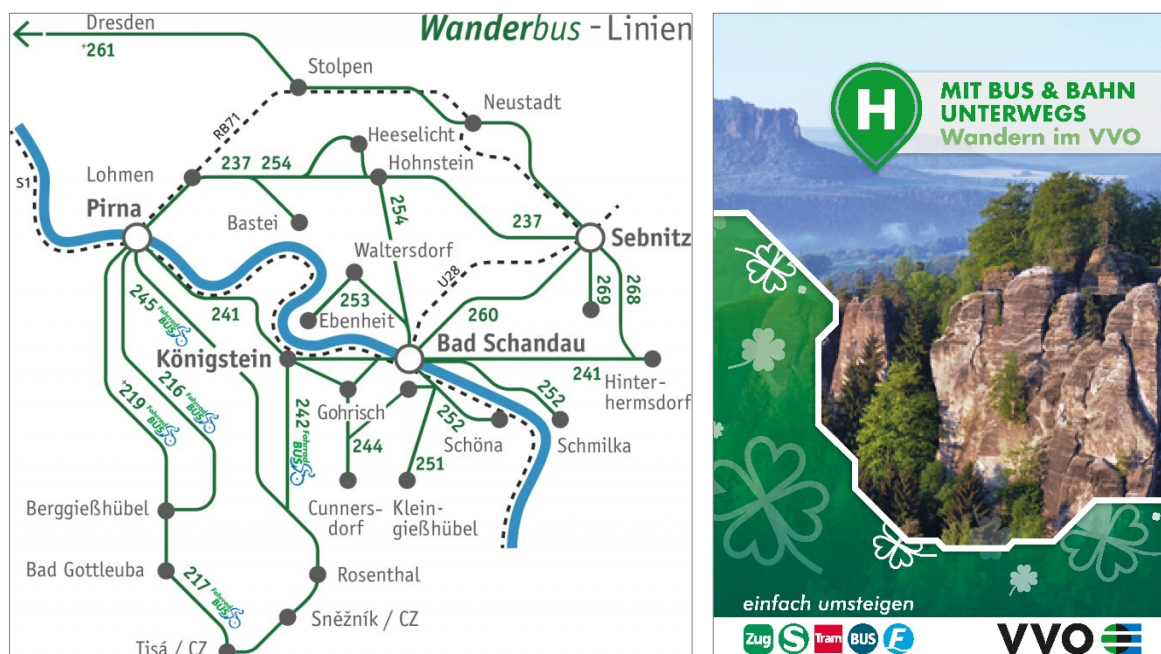


Bild 23: Wanderbus-Angebote von RVSOE und VVO

In Leupoldishain ist das Angebot sehr lückenhaft. Ein vergleichsweise dichtes Liniennetz ist zwar auch hier vorhanden; zwei Buslinien (245, 246) fahren sogar direkt am Standort

²⁵ Bereits heute gibt es in der Region auf den Tourismus ausgerichtete, saisonale ÖPNV-Angebote (Wanderbus-Linien) – z.B.: Buslinie 241 im Kirnitzschtal, die „Basteilinie“ 254 Bad Schandau – Hohnstein

vorbei (Haltestelle Gewerbegebiet). Mit der aktuellen Bedienungshäufigkeit wäre eine Mobilitätsdrehscheibe jedoch nicht umsetzbar. Ein attraktives, leicht nutzbares ÖPNV-Angebot ist die noch zu schaffende Grundvoraussetzung für den erwünschten Umsteigeeffekt²⁶. Das gilt in Leupoldishain nicht nur für die touristische Mobilität, sondern auch für die Alltagsmobilität der Bewohner und die Erschließung des Gewerbegebietes. Bei einem Vollausbau des Gewerbegebietes Leupoldishain II kann hier mit mehr als 500 neuen Arbeitsplätzen gerechnet werden²⁷. Auch dort besteht Handlungsbedarf bei der Verbesserung der ÖPNV-Erschließung als wichtiger Standortfaktor.

Darüber hinaus entsteht mit der ÖPNV-Drehscheibe auch ein neuer Verknüpfungspunkt innerhalb des regionalen Busnetzes. Hier besteht die Chance, die Erschließungsqualität mit neuen Umsteigemöglichkeiten insgesamt zu verbessern und die Netzstruktur zu optimieren.

4.3.2 Einordnung in das ÖPNV-Gesamtangebot

Die folgenden Überlegungen zu Netzstruktur und Angebot konzentrieren sich auf die Bedürfnisse des touristischen Verkehrs im Zusammenhang mit Besucherzentrum und Mobilitätsdrehscheibe. Die Einbettung dieser Verkehre in das Gesamtangebot des regionalen Busnetzes erfordert eine umfangreichere Betrachtung *aller* Verkehrszwecke (u. a. Pendler- und Schülerverkehr, Grundangebot für Bewohner). Diese Gesamtbetrachtung kann die vorliegende Realisierungsstudie nicht leisten. Der Zeitpunkt ist jedoch äußerst günstig, da im Herbst 2022 mit der Bearbeitung eines Konzeptes für die Neuausrichtung des Regionalbusverkehrs im Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge begonnen wurde²⁸. Die Erschließungsbedürfnisse der neuen Mobilitätsdrehscheibe müssen in dieses Konzept einfließen, um in Abhängigkeit des Umsetzungsstandes von Besucherzentrum und „Auffangparkplatz“ jeweils *rechtzeitig* mit schrittweisen Angebotserweiterungen reagieren zu können. Dies ist vor allem deshalb wichtig, weil Angebotsanpassungen einerseits immer eine gewisse Vorlaufzeit beim Busbetrieb benötigen. Andererseits muss das Fahrtenangebot auf den Ausbau der P+R-Kapazitäten, die Verkehrslenkungsmaßnahmen und die Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung abgestimmt sein.

Die in den folgenden Kapiteln formulierten Lösungsansätze verstehen sich als „Input“ bzw. Zielvorstellung für die touristische Mobilität im Rahmen eines künftigen ÖPNV-Gesamtkonzeptes.

²⁶ „Allein das hehre Ziel zur Bündelung der Kraftfahrzeuge verspricht keinen Erfolg, wenn Angebote des Nahverkehrs in Preis, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Attraktivität nicht ausreichend sind.“ (Zitat aus: Machbarkeitsstudie Leupoldishain Gewerbe II)

²⁷ Das B-Plan-Gebiet umfasst 12,9 ha reine Gewerbenutzung auf 13 Teilflächen. Zum Vergleich: Die „Verkehrsplanerische Voruntersuchung zum Industriepark Oberelbe (IPO)“ rechnet in verschiedenen Szenarien mit 25-50 AP / ha (IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme im Auftrag des Zweckverbandes Industriepark Oberelbe, 26.01.2019)

²⁸ ÖPNV-Konzept Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (Auftragsvergabe durch das Landratsamt im Okt. 2022)

4.3.3 Netzstruktur

Der Fokus liegt auf den von Leupoldishain in kurzer Zeit erreichbaren touristischen Zielen in der linkselbischen, vorderen Sächsischen Schweiz. Dabei wurden die folgenden Aspekte berücksichtigt:

- hohe Besucherfrequenzen, um eine hohe Auslastung der ÖPNV-Fahrten zu erreichen,
- direkte, nicht zu lange Verbindungen, die gegenüber dem MIV konkurrenzfähige Reisezeiten ermöglichen,
- attraktive Ziele im Nahbereich, die genügend zeitlichen Spielraum für eine Kombination mit Aktivitäten am/im Besucherzentrum bieten,
- Verkehrskonflikte am Zielort (z. B. Falschparker) und/oder Handlungsbedarf bei der Verkehrsberuhigung,
- vielfältige „Erlebnisooptionen“ entlang der bedienten Strecke, um unterschiedliche Zielgruppen anzusprechen,
- aus betrieblicher Sicht sinnvolle Streckenlängen – d. h. Taktbetrieb mit möglichst effizienten Fahrzeugumläufen.

Unter diesen Randbedingungen bietet sich das Besucherzentrum als ÖPNV-Drehscheibe für die folgenden Ziele bzw. Korridore an (**vgl. Bild 24**):

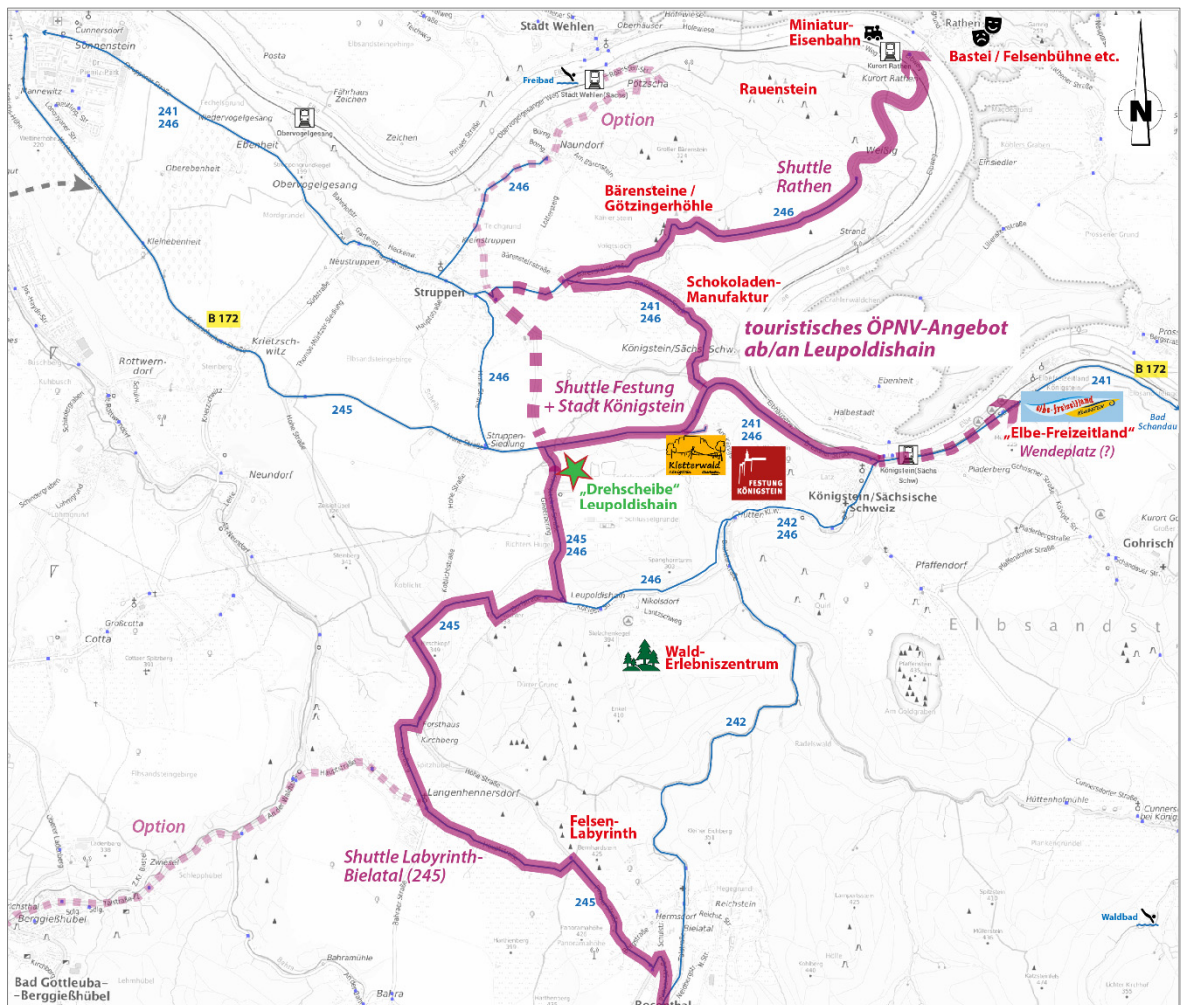


Bild 24: ÖPNV-Ziele der Drehscheibe Leupoldishain

(komplette Darstellung vgl. Abbildung 3)

Festung und Stadt Königstein

Die Festung ist das Hauptziel im Nahbereich. Eine ÖPNV-Verbindung von/zum Besucherzentrum verbindet beide Attraktionen; der private Pkw kann im Festungsparkhaus *oder* am Besucherzentrum stehen bleiben. Außerdem dient der Auffangparkplatz zur Kapazitätserweiterung bei Überlastungen des Festungsparkhauses. Die P+R-Kombination mit Shuttlebussen zwischen Festung und Leupoldishain wird heute bereits während des Weihnachtsmarktes auf der Festung angeboten. Sinnvoll ist die Verbindung auch, um ab/an Leupoldishain Kombinationen von Wanderwegen (vgl. Kap. 4.4.2) und ÖPNV-Teilstrecken zu ermöglichen. Mit der Anbindung der Stadt Königstein wird deren Besuch gefördert und gleichzeitig der Aktionsradius für Ausflüge vom Besucherzentrum auf die andere Elbseite erweitert (Fähre). Mit einer Linienführung bis zum „Elbe-Freizeitland“ lässt sich dieses vielfältige Erlebnisangebot in ÖPNV-basiertes „Tagesprogramm“ ab/an Leupoldishain einbeziehen. Voraussetzung ist die Schaffung einer Wendemöglichkeit in diesem Bereich. Die Verbindung nach Königstein kann durch eine Neuausrichtung der bestehenden Buslinie 241 (Pirna – Struppen – Königstein) hergestellt werden.

Für Thürmsdorf wäre dann eine andere Lösung erforderlich – z. B. als Teil einer Verbindung in Richtung Rathen (s. u.).

Kurort Rathen

Rathen ist ebenfalls ein touristischer „Hotspot“ mit zahlreichen Erlebnisangeboten vor Ort (Bastei, Felsenbühne, Eisenbahnwelten usw.). Die beengte Pkw-Zufahrt führt bei starker Frequentierung zu erheblichen Verkehrsproblemen im linkselbischen Ortsteil – u. a. Konflikte mit Fußgängern (Wanderwege), Radverkehr (Elberadweg), Staus an der häufig geschlossenen Bahnschranke, Belästigung der Wohnbevölkerung etc. Der große Parkplatz liegt in einem sensiblen Naturraum (benachbartes Elbufer, teilweise LSG). Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Verbindung mit einer auf den ÖPNV orientierten Anreise würden die genannten Konflikte deutlich reduzieren und die Aufenthaltsqualität verbessern. Zwischen Leupoldishain und Rathen liegen äußerst attraktive Zwischenziele an der Strecke – u. a. Thürmsdorf (Schloss und Schokoladenmanufaktur, Aussicht am Biedermann-Mausoleum), Bärensteine mit Götzingerhöhle, Rauenstein (mit Berggasthaus). Auch hier bietet sich der ÖPNV-Shuttle als „Wanderbus“ an (**vgl. Kap. 4.4.2**). Eine verbesserte ÖPNV-Erschließung könnte auch zur Entspannung der Parkraumsituation im Bereich der Bärensteine beitragen. Die wenigen Parkmöglichkeiten sind schnell überlastet, das regelwidrige Abstellen von Fahrzeugen auf Waldwegen ein häufiges Problem.

Bielatal

Das Bielatal ist ein sehr stark frequentiertes Wander- und Klettergebiet und Ausgangspunkt für grenzüberschreitende Ausflüge nach Tschechien. Die Parkplatzkapazitäten sind beschränkt und an stark frequentierten Tagen häufig überlastet. Die Erschließungsqualität im ÖPNV ist derzeit vergleichsweise schlecht. Es handelt sich um äußerst sensible, touristisch bereits stark beanspruchte Naturräume (FFH-Gebiet Bielatal, LSG, Kulturdenkmale). Eine Reduktion der Verkehrsbelastungen im MIV ist erforderlich, um den „Druck“ auf die Landschaft zu reduzieren. Auch in diesem Korridor liegen weitere, touristisch sehr interessante Ziele an der Strecke – u. a. das Felsenlabyrinth Langenhennersdorf (Parkraumüberlastungen!) und das Walderlebniszentrum Leupoldishain. Für beide bietet sich eine Kombination von Wanderungen und ÖPNV-Teilstrecken an.

Der Angebotsausbau in den genannten Korridoren richtet sich nach den touristischen Mobilitätsbedürfnissen. Die Koordination mit dem Alltagsverkehr muss im Rahmen der derzeit laufenden Neukonzeption des regionalen Busnetzes erfolgen. Die Grundstruktur des Busnetzes sollte unabhängig vom Verkehrszweck möglichst einheitlich sein, um potenzielle Nutzer nicht unnötig zu verwirren.

Weitere Ziele

Optionen für weitere Ziele, die von der Drehscheibe Leupoldishain relativ schnell mit Bussen erreicht werden könnten, sind Wehlen und Bad Gottleuba / Berggießhübel. Wehlen ist mit dem Schwimmbad, der Elbfähre und als Ausgangspunkt zahlreicher Wanderungen (z. B. Rauenstein) ein interessantes Tagesziel. An der Strecke liegt mit Robert-Sterl-Haus in Struppen ein spannendes kulturhistorisches Ziel. Berggießhübel bietet mit dem „Marie Louise Stolln“ das einzige Besucherbergwerk der Sächsischen Schweiz und zahlreiche

Wandermöglichkeiten. Aufgrund der Autobahnnähe ist die direkte Anfahrt mit dem Pkw allerdings attraktiver als der „Umweg“ über die ÖPNV-Drehscheibe Leupoldishain.

4.3.4 Angebotsumfang

Ein verständliches, einfach nutzbares Angebot ist einer der zentralen Erfolgsfaktoren des ÖPNV. Dazu gehören eine logische Netzstruktur ohne unübersichtliche Variationen, die klare Ausrichtung auf Hauptziele, ein leicht verständlicher Fahrplan (Takt!), eine übersichtliche Tarifstruktur und eine durchgängige Servicequalität entlang der gesamten Reisekette (z. B. garantierte Anschlüsse in Hin- und Rückrichtung).

Dies gilt in besonderem Maße für touristische Tagesausflüge in Verbindung mit einem P+R-Angebot, da hier ein hoher Anteil ÖPNV-Erst- bzw. Gelegenheitsnutzer zu erwarten ist. Die Erfahrungen im Umgang mit Fahrplänen, Tarifen, Ticketkauf etc. fehlen weitestgehend. Unsicherheiten und eine gewisse Grundskepsis gegenüber der ÖPNV-Nutzung sind dafür weit verbreitet. Niedrige Nutzungshürden sind die Grundvoraussetzung, die Tagesgäste zum Umstieg in Leupoldishain zu bewegen und im Idealfall als „Botschafter“ für eine verstärkte ÖPNV-Nutzung im Ausflugsverkehr zu gewinnen.

Das ÖPNV-Angebot der Mobilitätsdrehscheibe kann sich am bereits bestehenden Saisonbetrieb der Buserschließung des Kirnitzschals²⁹ orientieren und sollte darüber hinaus die folgenden Standards erfüllen:

- regelmäßiger, lückenloser Taktbetrieb:
Als *Mindestanforderung* muss ein leicht merkbarer *Stundentakt* gelten (Verdichtungen in den Ferien und an Wochenenden nach Bedarf).
- Betriebszeit ca. 8 Uhr – 18 Uhr:
Nachfragebedingt oder als Teil des Alltagsangebotes sind auch längere Betriebszeiten denkbar. Abhängigkeiten zu den der Öffnungszeiten von Besucherzentrum und Erlebnisangeboten auf den bedienten Korridoren sind ggf. zu berücksichtigen.
- Die touristischen (zusatz-)Angebote werden als Saisonbetrieb April – Oktober angeboten (maßgebend sind Ostern und die sächsischen Herbstferien). Bei Bedarf sind auch Angebote in der Nebensaison sinnvoll.
- Unabhängig vom touristischen Angebot gibt es einen ganzjährigen Alltagsverkehr zur Erschließung der-nicht touristischen Nutzungen und des benachbarten Gewerbegebietes; *ohne* Unterscheidung nach Schul- und Ferienzeiten.
- Das gesamte Angebot ist integriert in die VVO-Tarifstruktur. Vorteil: Die betrachteten Strecken liegen alle in der Tarifzone 72 Bad Schandau.
- Für die P+R-Nutzung werden Kombitickets mit möglichst wenigen Varianten eingeführt (z. B. Einzel-/Familienticket). Die Gebührengestaltung am Standort Leupoldishain richtet sich nach der (noch zu etablierenden) regionalen Parkraumbewirtschaftung (**vgl. Kap. 5.2**).

²⁹ Orientierungsbeispiel: Buslinie 241 im Kirnitzschal im Alltagsverkehr i.d.R. Stundentakt; als „Wanderbus“ mit Angebotsverdichtung Sa/So auf 30-Min.-Takt von April bis Oktober (Nationalparkbahnhof Bad Schandau – Buschmühle)

4.3.5 Umsetzungsschritte

Der Ausbau erfolgt schrittweise in Abhängigkeit der Finanzierungsmöglichkeiten bzw. der Finanzierungsbereitschaft durch den ÖPNV-Aufgabenträger und weitere Finanzierungsquellen (**vgl. Kap. 8**). Die Umsetzungsschritte des Busangebotes orientieren sich am Realisierungsstand des Besucherzentrums und seiner Angebote sowie an den flankierenden Verkehrsmaßnahmen in den einzelnen Korridoren – z. B. Parkraumbewirtschaftung, Zufahrtsbeschränkungen etc. Eine Priorisierung der einzelnen Verbindungen ist aufgrund dieser Unsicherheiten nicht sinnvoll. Es werden diejenigen Strecken zuerst bedient, bei denen die wesentlichen Bausteine der Gesamtstrategie zusammenwirken können (**vgl. Kap. 5**). Es bietet sich an, die ersten Ausbauschritte als Pilot- oder Versuchsbetrieb zu betrachten. So kann bei der Angebotsstruktur, der Ausstattung der Mobilitätsdrehscheibe, den Tickets und den Marketingmaßnahmen bei Bedarf noch mit überschaubarem Aufwand nachgesteuert werden, bevor das gesamte System in Betrieb geht.

4.4 Fuß- und Wanderwege

4.4.1 Ausgangslage

Die Region verfügt über ein sehr dichtes, attraktives Wanderwegenetz. Wandern (inkl. Klettern) und Naturerlebnis sind der Hauptgrund eines Besuchs in der Nationalparkregion Sächsische Schweiz. Diese Aktivitäten müssen auch am Besucherzentrum eine tragende Rolle spielen. Bekannte Hauptwanderwege (Malerweg, Forststeig) befinden sich in unmittelbarer Nähe. Der Standort selbst ist in das Wegenetz bisher aber nur schlecht eingebunden (**vgl. Bild 25**). Hier müssen neue Verbindungen geschaffen werden.

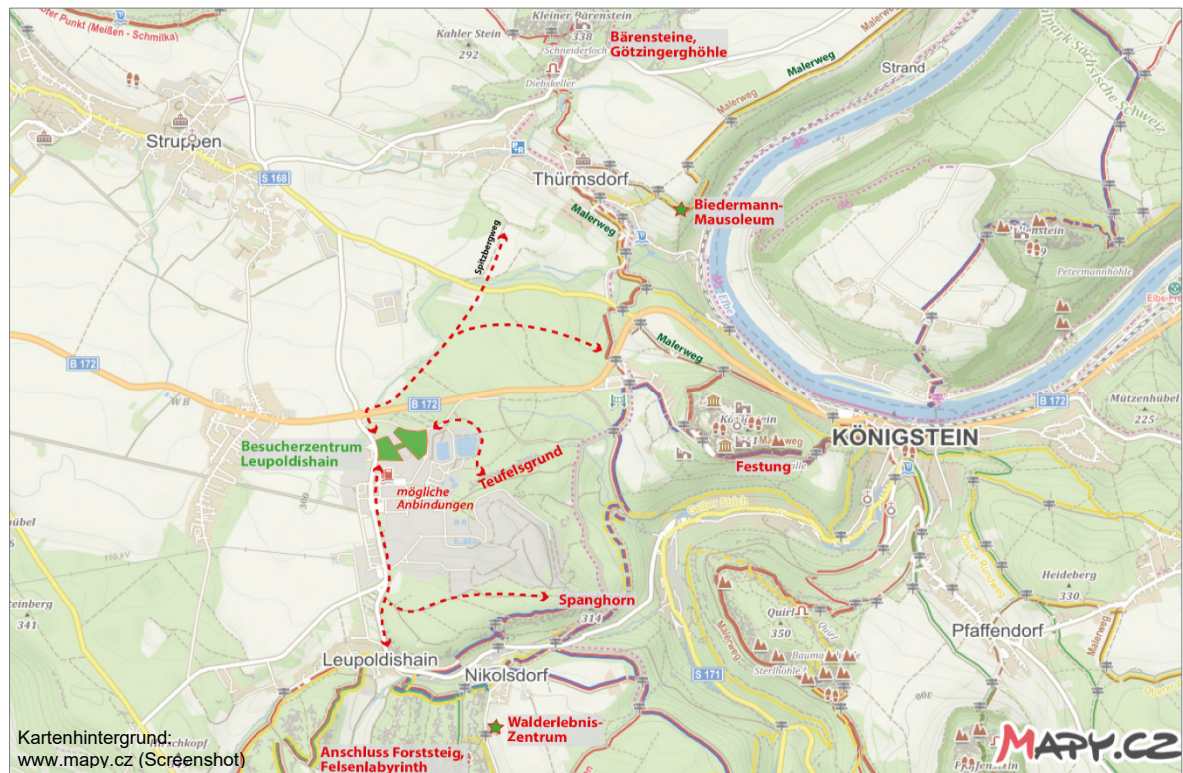


Bild 25: Wanderwegenetz und Ziele in der Umgebung

Wegweiser sind nur in Einzelfällen vorhanden. Die wenigen, als Wanderweg nutzbaren Verbindungen sind nicht besonders attraktiv – z. B. der straßennahe Forstweg in Richtung Festung Königstein. Lohnende Alternativen wären allerdings vorhanden (vgl. Bild 26).



Bild 26: heutiger Fußweg in Richtung Festung / attraktivere Variante (Teufelsgrund)

4.4.2 Ausbauempfehlungen

Die Festung Königstein ist als touristisches Hauptziel zwar fußläufig problemlos erreichbar, ein schönes Wandererlebnis bieten die vorhandenen Wege jedoch nicht (s. o.). Hier wäre eine Verbindung durch den Teufelsgrund wesentlich attraktiver. Dieser ist heute jedoch eine Sackgasse und müsste vom Besucherzentrum aus über eine neue Wegeverbindung zugänglich gemacht werden. Diese würde östlich am Wismut-Gelände vorbeiführen, könnte als Holzbohlenweg gestaltet und ggf. mit Informationen zur Waldbewirtschaftung und zur laufenden Sanierung des benachbarten Bergbauareals ergänzt werden (**vgl. Bild 27**).



Bild 27: Lückenschluss Richtung Teufelsgrund / heutige Situation

(komplette Plandarstellung **vgl. Abbildung 4**)

In nördlicher Richtung liegen mit Thürmsdorf (Schloss und Schokoladenmanufaktur, Biedermann-Mausoleum, **vgl. Bild 28**), den Bärensteinen (inkl. Götzingerröhle) und dem Rauenstein weitere attraktive Wanderziele im Nahbereich.



Bild 28: Biedermann-Mausoleum mit Blick zur Festung

Die Waldwege nördlich der B 172 sind vom Standort des Besucherzentrums aufgrund der fehlenden Querungsmöglichkeit über die Bundesstraße nicht direkt erreichbar, zum Teil in einem schlechten Zustand und derzeit nicht als Wanderweg beschildert. Mit dem Bau einer Fußgängerquerung über die östliche Kreiselfzufahrt (von/nach Königstein) und der Ertüchtigung größtenteils bestehender Waldwege in Richtung S 168 (Einmündung Spitzbergweg) sowie in Richtung Festung Königstein (Anschluss Malerweg) kann das Wanderwegenetz wirkungsvoll ergänzt werden.

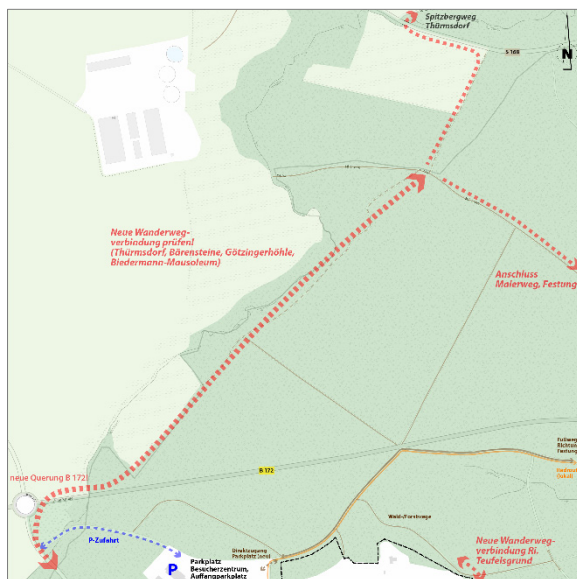


Bild 29: Lückenschluss in Richtung Thürmsdorf / fehlende Querung B 172
(komplette Plandarstellung vgl. Abbildung 4)

Über das Ortszentrum Leupoldishain sind lohnende Wanderziele in südlicher Richtung erreichbar (z. B. Nickolsdorfer Wände, Felsenlabyrinth, Anschluss zum Forststeig). Hier befinden sich auch das bestehende Walderlebniszentrum und die Naturbühne Leupoldishain. Vom Besucherzentrum aus würde der Fußweg allerdings entlang der Kreisstraße durch das Gewerbegebiet führen. Im Bebauungsplan für das Gewerbegebiet Leupoldishain II sind eine Verlegung der Kreisstraße und die Erweiterung bestehender Grünflächen vorgesehen (vgl. **Bild 30**). Dies würde die Fußwegverbindung in südlicher Richtung zumindest abschnittsweise aufwerten. Über den nach Osten in Richtung Spanghorn aussicht abzweigenden Wanderweg wäre außerdem eine interessante Rundwanderung möglich (vgl. **Bild 25**).

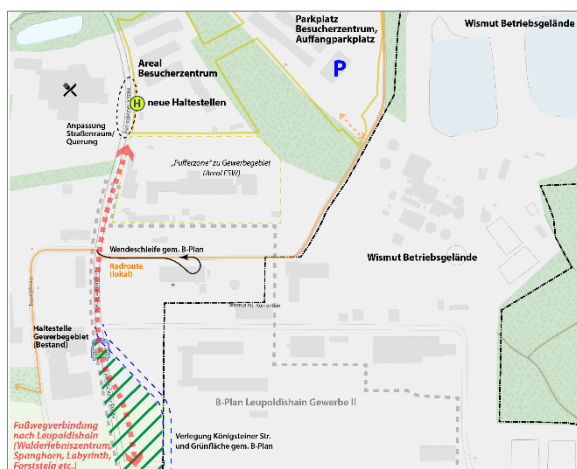


Bild 30: Fußweg Richtung Leupoldishain / mögliches Ziel: Walderlebniszentrum
(komplette Plandarstellung vgl. Abbildung 4)

Wenn es gelingt, das Besucherzentrum besser in das Wanderwegenetz einzubinden, wird der Standort ein attraktiver, leicht erreichbarer Anlaufpunkt für die Wanderer als Hauptbesuchergruppe der Sächsischen Schweiz. Die leichte Erreichbarkeit und die großzügigen Parkraumkapazitäten würden zur Besucherlenkung beitragen und andere Ziele entlasten. Tagesgäste ohne konkretes Ziel könnten durch Informationsmaterial und die „Werbung“ für Rundwege unterschiedlicher Länge zum spontanen Verweilen in/um Leupoldishain bewogen werden. Diese Wandertouren ließen sich mit lokalen Sehenswürdigkeiten und Spezialitäten zu einem vielfältigen Gesamtprogramm erweitern (z. B. Festung Königstein, „Schokoladenkunst“ Thürmsdorf etc.).

4.5 Radverkehr

4.5.1 Ausgangslage

Für den Radtourismus stellt sich die heutige Situation ähnlich dar wie bei den Fuß- und Wanderwegen. In der näheren Umgebung verlaufen attraktive regionale und überregionale Radrouten – vor allem der Elberadweg und die markierten Radrouten im Landschaftsschutzgebiet. Diese sind über eine lokale Nebenroute in Ost-West-Richtung (Festung Königstein – Leupoldishain – Struppen Siedlung) sowie verkehrsarme Nebenstraßen über Leupoldishain (Dorf) und Struppen erreichbar (vgl. Bild 31). Die Einbeziehung des Elberadweges in Touren ab/an Leupoldishain ist mit dem steigenden Anteil von E-Bikes kaum noch ein (topografisches) Hindernis. Auf einigen, für den Radverkehr sehr interessanten Verbindungen bestehen jedoch gefährliche Netzlücken: im Raum Krietzschwitz an der Hohen Straße (S 169) und der B 172, zwischen Struppen (OT Ebenheit) und Pirna (S 168) sowie an der S 169 vom Abzweig Leupoldishain in südlicher Richtung. Die Verbindung von der Festung (Parkhaus) in Richtung Thürmsdorf (Teil der LSG-Route) ist nicht durchgängig (Nutzung Wanderweg und Fußgängertunnel) und auf der S 168 in Richtung Struppen fehlen Radverkehrsanlagen ebenfalls.



Bild 31: Radroustennetz (Bestand)

4.5.2 Ausbauempfehlungen

Ausbaumaßnahmen im regionalen Radverkehrsnetz sind durch das Besucherzentrum kaum zu beeinflussen. Eventuell können die beteiligten Akteure den politischen Druck erhöhen, die bestehenden Netzlücken möglichst schnell zu schließen. Oft handelt es sich um seit vielen Jahren bekannte Defizite, für die zum Teil bereits Planungen³⁰ erarbeitet aber bisher nicht umgesetzt wurden.

Das Besucherzentrum soll sich mit Serviceangeboten rund ums Rad auch als neues Ziel für den Radtourismus etablieren, denn:

- Die Einbeziehung des Radtourismus entspricht dem Ziel einer Förderung des naturverträglichen, „sanften“ Tourismus in der Region.
- Mit gezielten Angeboten zum Radverkehr wird eine weitere Gästegruppe angesprochen und damit die vielfältige Nutzung des Standortes unterstützt.

³⁰ u.a. Radverkehrskonzeption Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge (2021), Radverkehrskonzeptionen Freistaat Sachsen (2014 und 2019)

- Für Radtouren mit unterschiedlichen Start- und Zielpunkten ist eine Verknüpfung mit dem ÖPNV sehr sinnvoll. Die Mobilitätsdrehzscheibe bietet dafür beste Voraussetzungen. Mit den in der Region angebotenen Fahrradbussen ist ein fahrradfreundliches ÖPNV-Angebot bereits etabliert, das in die ÖPNV-Drehzscheibe integriert werden kann (**vgl. Bild 32**).
- Mit Serviceangeboten (Fahrradverleih, Ersatzteilverkauf, Reparaturen etc.) können lokale bzw. regionale Unternehmer als privatwirtschaftliche Partner für den Betrieb des Besucherzentrums gewonnen werden.
- Bei der Bereitstellung von Informationsmaterial für Radtouren ab/an Leupoldishain können Synergien zu den ähnlich aufbereiteten Wanderempfehlungen genutzt werden (**vgl. Kap. 4.4.2**).

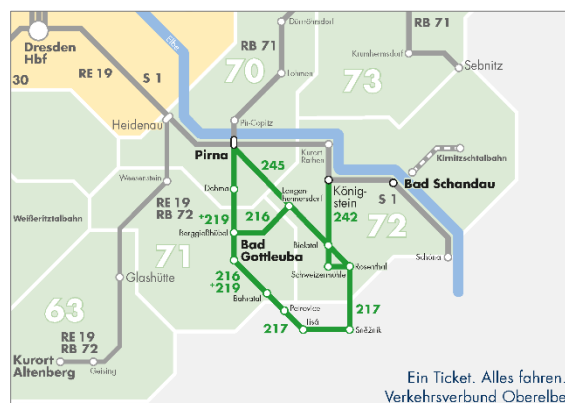


Bild 32: „FahrradBUS“ (VVO / RVSOE)

Auf den Zubringerstrecken zu den Regionalen Haupttrouten ist die Beschilderung zu ergänzen. Dies gilt vor allem für Wegweiser zu den im Besucherzentrum ausgegebenen Routenempfehlungen.

Der Anschluss zur lokalen Radroute, die den Standort südöstlich passiert, ist bei den Freiraumplanungen und der Anlage der Zugänge zu berücksichtigen (Direktzugang zum Parkplatz). Diese Fuß- und Radwegverbindung tangiert auch die weiteren Planungen des Gewerbegebietes Leupoldishain II. Gemäß B-Plan würde die Route über die nördliche Zufahrt des Gewerbegebietes führen (**vgl. Bild 33**). Die Objektplanung dieser Straßenerschließung und die Gestaltung der östlich anschließenden Betriebszufahrt der Wismut müssen die Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs berücksichtigen.

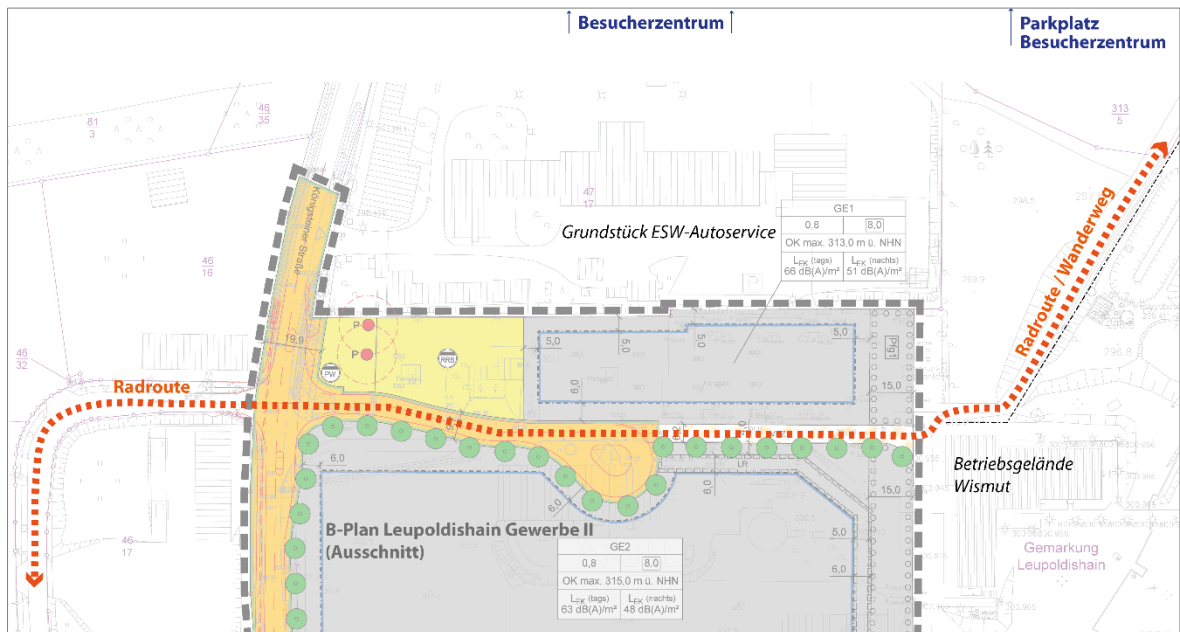


Bild 33: Radroute und geplantes Gewerbegebiet Leupoldishain II ³¹

5 Gesamtstrategie zur Besuchermobilität

5.1 Bedeutung

Die Bewältigung der vielfältigen, lokal unterschiedlich ausgeprägten Mobilitätsbedürfnisse bei gleichzeitiger Vermeidung von Erschließungskonflikten ist nur im Zusammenwirken zahlreicher, aufeinander abgestimmter Maßnahmen beherrschbar

Neben dem Ausbau der Alternativen zum MIV – insbesondere einer erheblichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV – geht es vor allem um die möglichst reibungslose Verknüpfung der Verkehrsmittel (u. a. abgestimmte Fahrpläne, komfortable P+R-Nutzung) und den Abbau von Nutzungshürden durch einfach verständliche Angebote (Fahrplan, Tarife etc.) und gezielte Informationen. Ein Angebotsausbau im ÖPNV bewirkt allein jedoch wenig, wenn darüber nicht offensiv informiert und geworben wird und die Pkw-Anreise uneingeschränkt attraktiv bleibt, Parkmöglichkeiten kostenfrei bzw. (zu) günstig angeboten und Regelverstöße nicht oder kaum geahndet werden.³²

³¹ Quelle: Bebauungsplan Leupoldishain Gewerbe II, Bauabschnitt A (Gewerbepark), Stand: 16.07.2021

³² „Solange es direkt am Wanderziel kostenfreie Parkmöglichkeiten gibt, und sind diese noch so rar oder nicht offiziell ausgewiesen, nehmen deutlich weniger Gäste den Umstieg zum ÖV in Kauf und stellen ihren Pkw weit vom eigentlichen Ziel entfernt ab. Sie parken doch „irgendwie“ am Zielort.“ (Zitat aus: Entwicklungsstudie Nationalparkbahnhof Bad Schandau zur regionalen Mobilitätsdrehscheibe, Probst & Consorten, 07.02.2022)

Der Umstieg auf den ÖPNV muss über Anreize gefördert werden bzw. spürbare Vorteile für die Gäste bringen. Wo können diese Vorteile liegen?

- Bei den Reisezeiten sicher nicht. Hier ist der Bus systembedingt i.d.R. nicht konkurrenzfähig, hinzu kommen die „Verlustzeiten“ durch den Umstieg am P+R.
- Über den Fahrzeugkomfort, die Ausstattung und das „Reiseerlebnis“ erreicht der Bus auch keine Vorteile gegenüber dem Pkw. Den Wechsel vom privaten Pkw auf eine Weiterreise per Bus wird kein noch so moderner, komfortabler Bus fördern.
- Bei der zeitlichen Flexibilität hat der Pkw ebenfalls klare Vorteile gegenüber der Fahrplanbindung des ÖPNV. Dies gilt allerdings nicht für die Flexibilität bei der Reiseplanung. Die flexible Planung von Wanderungen wird erheblich erleichtert, wenn Teilstrecken mit dem ÖPNV zurückgelegt werden können und der Ausgangs- und Endpunkt nicht am gleichen (Park-)Platz liegen müssen.
- Auch beim „Stressfaktor“ liegen die Vorteile beim Bus, wenn die „stressige“ Parkplatzsuche entfällt und keine Ungewissheit besteht, am gewünschten Ziel überhaupt einen Parkplatz vorzufinden. Stressig ist auch die Unsicherheit, ob die in Kauf genommenen Regelverstöße geahndet werden.
- Beim Preis lassen sich Anreize für einen Umstieg auf den ÖPNV schaffen, indem das regionale Parkraummanagement und die Preisgestaltung der ÖPNV-(Kombi)-Tickets aufeinander abgestimmt werden (**vgl. Kap. 5.2**).
- Bei den erreichbaren Zielen hat der ÖPNV Vorteile, wenn für den MIV Zufahrtsbeschränkungen bestehen und diese bereits vor der Reise bekannt sind. Dies kann auch in „Echtzeit“ über eine dynamische Besucherlenkung erreicht werden. Das heißt: Bestimmte Wunschziele sind generell nur mit dem ÖPNV erreichbar („autofrei“) oder ab einer bestimmten Auslastung gelten im MIV Zufahrtsbeschränkungen (z. B. bei Vollausslastung der Parkplätze, **vgl. Kap. 5.5**).

Die konzeptionellen Bausteine und Ideen zur Besucherlenkung liegen größtenteils vor, der Koordinationsprozess zur Etablierung einer Gesamtstrategie hat ebenfalls bereits begonnen (u. a. „SAMO“, **vgl. Kap. 2.2.3**). Am 22.04.2022 fand in Bad Schandau eine „Mobilitätskonferenz Sächsische Schweiz“ statt, an der Mobilitätsvorhaben und Lösungsansätze vorgestellt und diskutiert wurden. Einen Monat später, am 17.05.2022, versammelte sich die Sächsische Staatsregierung zu einer auswärtigen Kabinettsitzung auf der Bastei, um über die künftige Entwicklung von Tourismus und Mobilität und die Zukunft der Nationalparkregion zu diskutieren. Dabei wurde u. a. beschlossen, dass das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) das Netzwerk „Sanfte Mobilität“ (SAMO) künftig als Projektpartner bei der Weiterentwicklung vom Mobilitätsangeboten unterstützt. Das Momentum scheint also günstig, um entsprechende Maßnahmen voranzubringen.

Eine Auswahl wesentlicher Bausteine einer Mobilitätsstrategie wird in den folgenden Kapiteln dargestellt.

5.2 Regionales Parkraummanagement

Ein weiterer Ausbau der Parkraumkapazitäten an den touristischen Zielen kommt i.d.R. nicht in Frage. Dagegen sprechen die beschränkte Flächenverfügbarkeit, Naturschutzbelange und die mit Kapazitätssteigerungen verbundene, indirekte „Förderung“ des motorisierten Verkehrs. Stattdessen sind eher Umverteilungen aus sensiblen Gebieten und eine Bündelung der Kapazitäten an wenigen, aber dafür effizienter zu bewirtschaftenden Standorten nötig. Diese lassen sich zudem sinnvoller in ein regionales Parkleitsystem einbinden.

Grundvoraussetzung für die angestrebte Verkehrslenkung ist eine regional abgestimmte Parkraumstrategie, die mindestens den folgenden Anforderungen genügen muss:

- Bewirtschaftung *aller* öffentlichen Parkstände – d.h. Aufhebung von Gratisparkplätzen in der Nationalparkregion Sächsische Schweiz (räumliche Abgrenzung noch zu definieren), bei begründetem Bedarf Ausnahmeregelungen für Bewohner, Übernachtungsgäste (Bezug über Beherbergungsbetriebe), Gewerbe etc.
- Konzentration der Standorte – Aufhebung von kleineren, nicht bzw. nur mit unverhältnismäßigem Aufwand in das Bewirtschaftungskonzept integrierbaren Parkplätzen, sowie Abbau von Anlagen in Bereichen mit hohen Naturschutzanforderungen sowie bekannten Verkehrskonflikten (Sicherheitsdefizite, enge Zufahrten etc.) zugunsten einer geringeren Anzahl größerer, komfortablerer Anlagen.
Dies ist aus Effizienzgründen bei der Ausrüstung und Bewirtschaftung ohnehin zwingend erforderlich (Belegungsanzeigen, Bezahlterminals, E-Ladesäulen etc.).
- Aufbau eines dynamischen Parkleitsystems und Verknüpfung von Belegungsinformationen mit der Verkehrslenkung. Voraussetzung dafür ist eine entsprechende Ausrüstung der Standorte sowie der Ausbau des Mobilfunknetzes, um die Datenübertragung zu ermöglichen.
Bei den dynamischen Anzeigen geht es *nicht* um Echtzeitinformationen zur Anzahl freier Stellplätze im Zielgebiet. Das einerseits kaum zuverlässig möglich und andererseits eher kontraproduktiv, wenn dadurch die bereits eingeplante Nutzung eines P+R-Angebotes verhindert wird (und auch am Besucherzentrum vorbeigefahren wird). Angezeigt werden Hinweise zur Gesamtsituation und konkrete Umsteigeempfehlung. Am Standort Leupoldishain existiert bereits eine P+R-Anzeige an der B 172 (vgl. Bild 34).

	Parkplätze im Bielatal	belegt
	P+R Leupoldishain Besucherzentrum	247 frei
	Bus / Shuttle	Abfahrt alle 30 Min.



Bild 34: Dynamische Hinweistafel (Grundprinzip) / P+R-Anzeige heute

- Differenzierung der Parkgebühren nach Zielnähe – d. h. höhere Gebühren in den touristischen Kernbereichen, sensiblen Naturräumen (z. B. Bielatal) und bei Verkehrs- bzw. Nutzungskonflikten (z. B. Kurort Rathen).
- Gleichbehandlung (Preise, Zeitbeschränkungen, ÖPNV-Kombiangebote) bei gleichen bzw. ähnlichen Anlagenkategorien – z. B. Abstimmung der Bewirtschaftungsregeln für den neuen Standort Leupoldishain und das bestehende Festungsparkhaus, auch um eine Kannibalisierung zu vermeiden. Ziel ist eine gemeindeübergreifende Abstimmung der Bewirtschaftung. Dies gilt auch für eine Gleichbehandlung von attraktiv gelegenen Wanderparkplätzen, bei denen überall die höchsten Gebühren gelten müssen.
Hinweise zur Gebührengestaltung finden sich in der Studie zum Nationalparkbahnhof Bad Schandau³³.
- Möglichst einfache, leicht verständliche Regeln und Tarife sowie komfortable Bezahlmethoden (Handyparken, Kartenzahlung, ggf. Onlinebuchung im Voraus)
- Offensive Kommunikation der Regeln des Parkraummanagements, so dass sich die Tagesgäste bereits vor der Fahrt informieren können. Dies fördert das gezielte Ansteuern der P+R-Standorte und damit indirekt auch die Nutzung der Angebote des Besucherzentrums. Je nach Ausgangslage am Wohnort erfolgt ggf. sogar ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel auf der gesamten Reisekette.
- In einem weiteren Schritt lassen sich ggf. Reservierungsmöglichkeiten in die Kommunikation der Angebote integrieren – z. B. „Vorbuchen“ von Parkplätzen³⁴ oder bestimmten ÖPNV-Angeboten (z. B. Reservierung für Fahrradbus).
- Intensivierung der Kontrolltätigkeit:
Nach der Anpassung des Bußgeldkataloges im Jahr 2021 bestehen erhöhte Chancen, dass Parkverstöße von den Besuchern nicht mehr bewusst einkalkuliert werden und sich die Einhaltung der Regeln verbessert. Das funktioniert allerdings nur, wenn mit regelmäßigen Kontrollen zu rechnen ist. Dies gilt insbesondere an den stark frequentierten Tagen, wo widerrechtlich abgestellte Kfz zu erheblichen Behinderungen führen.

³³ Entwicklungsstudie Nationalparkbahnhof Bad Schandau zur regionalen Mobilitätsdrehscheibe (Probst & Consorten, 07.02.2022),

³⁴ auch im Zusammenhang mit Zufahrtsbeschränkungen, die bei voller Auslastung gelten

5.3 Information und Kommunikation

Die ÖPNV-Nutzungsmöglichkeiten und die Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel müssen offensiv kommuniziert werden! Der Verkehrsverbund, die Verkehrsunternehmen und die anderen Partner im Netzwerk „SAMO“ machen das bereits seit langem (**vgl. Bild 35**) das Besucherzentrum wird hier künftig eine Schlüsselrolle übernehmen.



Bild 35: ÖPNV-Werbung für den Ausflugsverkehr in der Sächsischen Schweiz³⁵

Bei vielen Tourismusdienstleistern in der Region besteht noch erhebliches Potenzial für die ÖPNV-Förderung in der Gästesprache. Hier stehen noch häufig die „Parkplätze direkt vor dem Haus“ an der ersten Stelle der Anreiseempfehlungen. Manchmal ist das allerdings auch auf das lückenhafte oder fehlende ÖPNV-Angebot zurückzuführen. Positivbeispiele mit ÖPNV-Informationen und -empfehlungen werden häufiger (**vgl. Bild 36**)



Bild 36: Darstellung des ÖPNV in den Anreiseempfehlungen³⁶

³⁵ Quelle: Infobroschüren von VVO und Nationalparkverwaltung

³⁶ Quellen: Internetauftritte der Festung Königstein und der Stadt Sebnitz (Screenshot)

Der Nahverkehr kann sein Potenzial nur ausschöpfen, wenn durch eine offensive Kommunikation Vorteile herausgestrichen und Nutzungshürden abgebaut werden. Ideal zu einer Wanderregion passt zum Beispiel die Flexibilität bei der Routengestaltung, wenn der Startpunkt nicht von der Parkplatzverfügbarkeit abhängt und auch nicht zwingend zu einem abgestellten Pkw zurückgekehrt werden muss.

Die Voraussetzungen in der Region sind günstig, da die Präsenz des ÖPNV in den letzten Jahren bereits mit Angebotserweiterungen (z. B. „Wanderbusse“) und flankierenden Maßnahmen (z. B. Gästekarte, **vgl. Kap. 5.4**) gefördert und damit seine Nutzungsintensität gesteigert wurde. Mit dem Netzwerk Sanfte Mobilität besteht zudem bereits eine übergeordnete Plattform zur ÖPNV-Förderung.

5.4 Flankierende Maßnahmen

Die derzeit wichtigste flankierende Maßnahme bei der ÖPNV-Förderung im Tourismusverkehr ist die im Jahr 2020 eingeführte Gästekarte „Sächsische Schweiz mobil“ mit freier Fahrt auf den meisten öffentlichen Verkehrsmitteln der gesamten Region (**vgl. Bild 37**). Tagesbesucher können das Angebot zwar nicht nutzen, profitieren aber indirekt davon. In den derzeit beteiligten acht Gemeinden (u. a. Königstein) tragen Übernachtungsgäste über eine Tourismusabgabe einen Teil zur ÖPNV-Finanzierung bei. Eine Erweiterung des Angebotes auf die gesamte Region ist wünschenswert.



Bild 37: Gästekarte Sächsische Schweiz mobil³⁷

Eine weitere Möglichkeit zur ÖPNV-Förderung sind Kombi-Angebote für bestimmte Veranstaltungen (bisher z. B. Oberelbe-Marathon) oder die Ausgabe kombinierter Tickets unter Einbeziehung von Sonderverkehrsmitteln (z. B. Elbdampfer).

5.5 Restriktionen im motorisierten Verkehr

Wenn verkehrslenkende Maßnahmen nicht den erwünschten Erfolg bringen und/oder aufgrund der Naturschutzbedürfnisse eine Verkehrsberuhigung dringend erforderlich ist, müssen Zufahrtsbeschränkungen für den motorisierten in das Mobilitätskonzept einbe-

³⁷ Gästekarte „Sächsische Schweiz mobil“ (Kombiticket) – herausgegeben von den beteiligten Kommunen in Kooperation mit dem Tourismusverband Sächsische Schweiz e.V.

zogen werden. Dies ist beispielsweise im Kinnitzschtal der Fall, wo eine wirksame Entlastung vom motorisierten Verkehr ohne MIV-Restriktionen wahrscheinlich nicht erreichbar ist³⁸.

Ziel des Verkehrsmanagements in der Region Leupoldishain sollte sein, ohne schärfere Restriktionen auszukommen. Dies kann nur funktionieren, wenn die skizzierte Koordination von Parkleitsystem, Parkraummanagement und gezieltem ÖPNV-Angebotsausbau tatsächlich umgesetzt wird und für die Tagesgäste Anreize zur ÖPNV-Nutzung geschaffen werden. Restriktionen könnten erforderlich werden, wenn dieses Anreizsystem nicht „greift“ und die erwünschte Verkehrsentslastung sensibler Naturräume nicht erreicht wird. Das kann auch der Fall sein, wenn die Hinweise des Parkleitsystems nicht beachtet werden und das Zielgebiet trotz ausgelasteter Parkmöglichkeiten mit dem Pkw angesteuert wird. Lösungsansätze für Verkehrsbeschränkungen sind:

- Kopplung der Pkw-Zufahrtsmöglichkeit an die vorherige Reservierung eines Parkplatzes im Zielgebiet³⁹.
- Tageszeitliche, saisonale oder ganzjährige Zufahrtsbeschränkungen, wie sie in vielen Tourismusregionen der Alpen bereits etabliert sind (**vgl. Bild 38**). Ausnahmen gelten beispielsweise für Bewohner, Hotel- und Campinggäste, Personal von Tourismusbetrieben, Land- und Forstwirtschaft etc.



Bild 38: Temporäre Zufahrtsbeschränkungen im MIV / freie Fahrt im ÖPNV

links saisonal im Zugertal bei Lech, A, rechts tageweise am Eschenberg in Winterthur, CH

- Da die Besucherfrequenzen sehr stark schwanken (u. a. auch wetterabhängig) und Überlastungen nur zeitlich begrenzt auftreten, ist eine dynamische Anwendung der Zufahrtsbeschränkungen sinnvoll (Koordination mit Parkleitsystem).

³⁸ Lösungsansätze für Verkehrsbeschränkungen finden sich beispielsweise in der Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Kinnitzschtalbahn (VKT, 2022) sowie in der Entwicklungsstudie zum Nationalparkbahnhof Bad Schandau (Probst & Consorten, 2022). Eine Maßnahme im Tourismusleitbild 2030 (Tourismusverband Sächsische Schweiz e. V., 2022) ist die „Prüfung der Verkehrsberuhigung der Kinnitzschtalstraße (Schlagwort: autofreies Kinnitzschtal)“.

³⁹ Beispiel Pragser Tal (Dolomiten): Tagestickets für die Parkplätze müssen in der Hauptsaison online reserviert werden. Ohne Ticket ist die Zufahrt nicht möglich (Ausnahmen für Hotel/Restaurant-Gäste). Als Alternative verkehren zwei Buslinien mit Anschlüssen an nahegelegenen Bahnhöfen.

6 Betreibermodell

6.1 Lösungsansätze / Beispiele

Der Betrieb des Besucherzentrums kann privat, durch die öffentliche Hand oder in einer gemeinsamen Organisation von öffentlichen und privaten Partnern erfolgen. Eine solche „Mischform“ hat den Vorteil, die öffentlichen Aufgaben des Besucherzentrums und die Zusammenarbeit mit unterschiedlichen privaten Partnern einfacher koordinieren zu können. Aufgrund des großen öffentlichen Interesses an der touristischen Entwicklung der Region ist eine öffentliche Beteiligung und Kontrolle bei der Umsetzung und dem Betrieb des Besucherzentrums in Königstein, OT Leupoldishain, unumgänglich. Einige Funktionen – wie beispielsweise die Bereitstellung der ÖPNV-Erschließung oder die Nutzung als Verwaltungsstandort – sind ohnehin Aufgaben der öffentlichen Hand. Wesentliche Teilbereiche (z. B. Gastronomie, Vermarktung regionaler Produkte, Fahrradverleih) sind privatwirtschaftlich effizienter zu betreiben. Die Einbeziehung privater Partner ist deshalb bereits in der Planungsphase naheliegend.

Eine rein öffentlich organisierte Umsetzung erscheint aus heutiger Sicht eher unwahrscheinlich. Es ist fraglich, ob die personell und finanziell stark beanspruchten Verwaltungsstellen von Freistaat, Landkreis und/oder den Gemeinden der Region eine derart umfangreiche, zusätzliche Aufgabe übernehmen können. Eine Umsetzung mit dem Freistaat Sachsen als alleinigen Investor ist zwar grundsätzlich denkbar; stünde aber bei den nötigen Haushaltsmitteln in Konkurrenz zu zahlreichen anderen Projekten. Eine weitere Hürde wäre die schwierige verwaltungsinterne Koordination zwischen zahlreichen Fachbereichen und Entscheidungsträgern.

Praxisbeispiel für ein öffentlich-privates Betreiberkonzept eines Besucherzentrums mit ähnlicher thematischer Ausrichtung wie Leupoldishain ist das Holz- und Touristikzentrum Schmallenberg (Sauerland)⁴⁰. Eigentümer ist die Stadt Schmallenberg. Betrieben wird das Zentrum von der Schmallenberger Sauerland Tourismus GmbH, die zu 51 % der öffentlichen Hand gehört (Gemeinen Schmallenberg und Eslohe); 49 % entfallen auf private Beteiligungen (u. a. Verkehrsverein, Hotelbetreiber, Gastronomie). Der Betrieb wird u. a. über eine Fremdenverkehrsabgabe („Sauerland-Card“) und öffentliche Zuschüsse finanziert. Es ist Sitz der Forstverwaltung mit dem Regionalforstamt Oberes Sauerland und des regionalen Tourismusverbandes.



Foto: © Schmallenberger Sauerland Tourismus



⁴⁰ www.sauerland.com/Media/Attraktionen/Schmallenberger-Sauerland-Tourismus2#

Ein weiteres Beispiel ist das Waldinformationszentrum „Steigerwald-Zentrum“ in Oberschwarzach. Bauherr ist der Freistaat Bayern. Ein Trägerverein verankert das Projekt in der Region. Er sichert die regionale Beteiligung bei der inhaltlichen Ausrichtung und Programmgestaltung. Zudem finanziert der Trägerverein den Betrieb und den Unterhalt des Zentrums. Der Trägerverein setzt sich aus den Gemeinden und Landkreisen des Steigerwaldes sowie der Bayerische Forstverwaltung und den Bayerischen Staatsforsten zusammen. Fördermitglieder können natürliche oder juristische Personen sein, die sich zu den Zielen des Vereins bekennen und diesen finanziell und ideell unterstützen. Der Wald- und Naturpädagogische Teil des Zentrums wird durch die Forstverwaltung organisiert.

6.2 Empfehlungen für Leupoldishain

Öffentliche und private Partner sollten in einer gemeinsamen Betreibergesellschaft (GmbH) mit mehrheitlich öffentlicher Beteiligung zusammengeführt werden. Auf diese Art werden Handlungsfähigkeit und öffentliche Kontrolle gewahrt und der Spielraum für private Partner bleibt erhalten. *Mögliche* Gesellschafter/Partner aus Sicht der Gutachter sind:

- der Freistaat Sachsen über den Staatsbetrieb Sachsenforst als Forstverwaltung und Amt für Großschutzgebiete (Forstbezirk Neustadt und Nationalparkverwaltung),
- der Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge (u. a. als ÖPNV-Aufgabenträger)
- die Stadt Königstein (Standortgemeinde) und die Nachbargemeinden,
- der Tourismusverband Sächsische Schweiz e.V. und/oder die in Planung befindliche interkommunale Tourismus GmbH als Betreiberin der kommunalen Touristinformationen,
- weitere regionale/lokale Organisationen wie z.B. der Sächsische Bergsteigerbund e.V. oder der Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V.,
- das Regionalmanagement (Landschaft(f)t Zukunft e.V.),
- die Stadtentwicklungsgesellschaft Pirna mbH (SEP), die im Auftrag der Stadt Königstein bereits das benachbarte Gewerbegebiet Leupoldishain entwickelt,
- private Investoren – u. a. heutige Grundstückseigentümer, Tourismusdienstleister, Gastronomie (z. B. Landbäckerei Schmidt), Partner für Dienstleistungen vor Ort (z. B. Hersteller regionaler Spezialitäten).

Für die weiteren Planungen bietet sich die Bildung einer (Projekt-)Entwicklungsgesellschaft an, welche später in ggf. modifizierter Zusammensetzung auch als Betreibergesellschaft fungieren kann. Wichtig für alle Planungsphasen ist eine zentrale Anlauf- und Koordinationsstelle – das heißt, ein mit entsprechenden Befugnissen ausgestatteter „Kümmerer“. Dieser verfügt beispielsweise über ein Mandat für Grundstücksankäufe, ist erster Ansprechpartner für Verhandlungen mit potenziellen Investoren etc.

Die Voraussetzungen für die Standortentwicklung sind günstig. Die Grundstücke befinden sich entweder bereits im Besitz (potenzieller) Partner und/oder die derzeitigen Eigentümer sind offen für eine Zusammenarbeit. Für den Bebauungsplan liegt bereits ein Aufstellungsbeschluss vor. Viele der genannten, potenziellen Projektpartner haben bereits bei anderen (nicht nur) touristischen Projekten in der Region zusammengearbeitet. Hier besteht eher

die Herausforderung, eine „Verzettelung“ zu vermeiden und die Handlungsfähigkeit über eine schlanke Projektorganisation zu gewährleisten. Andererseits kann mit einer breiten Abstützung der weiteren Planungen der finanzielle Aufwand auf mehrere Schultern verteilt werden. Dies kann auch sinnvoll sein, um zu starke Abhängigkeiten von einzelnen Interessengruppen oder Finanzierungsquellen zu vermeiden.

7 Kostenschätzung

7.1 Inhalte und Grundlagen

Kostenschätzungen sind in frühen Planungsphasen immer mit großen Unsicherheiten verbunden. Die aktuell sehr hohen Steigerungsraten⁴¹ erschweren die Baukostenkalkulation zusätzlich. Weitere Unsicherheiten betreffen die künftige Verfügbarkeit von Baumaterial und Fachpersonal.

Die hier vorgelegte Grobschätzung orientiert sich an einer Massen- bzw. Mengenermittlung bzw. Pauschalen für einzelne Infrastrukturelemente. Zur Plausibilisierung dienten Kostangaben zu bereits bestehenden Besucherzentren mit einer ähnlichen Ausrichtung und Funktion, Kostenberechnungen aus der Bearbeitung von Straßenbauprojekten und ÖPNV-Konzepten sowie Erfahrungswerte zu einzelnen Infrastrukturelementen (z. B. Haltestellen, Spielplätze etc.).

Die Kosten für den Grunderwerb sind in der Kalkulation nicht enthalten.

7.2 Abschätzung Investitionskosten

7.2.1 Besucherzentrum

Gebäude und Vorbereiche

Die Investitionskosten für die Gebäude basieren auf Angaben des Baukostenindex (BKI, Stand Mai 2022, mittlerer Standard). Die Bruttogrundfläche (BGF) des gesamten Gebäudes beträgt 3.580 m². Die Erstellungskosten belaufen sich auf schätzungsweise 11-12 Mio. Euro (netto), wobei die Kostengruppen 200 bis 700 gemäß DIN 276 inbegriffen sind⁴². Bei den Freiflächen sind die gebäudenahen Bereiche berücksichtigt. Hinzu kommen Rückbau- und Entsorgungskosten im Bereich des Besucherzentrums von ca. 1,5-2 Mio. € (netto). Dies betrifft insbesondere den Gebäudeabriss der 3 Baracken (ehem. Wohnheim) auf dem Flurstück 47/15 sowie des Bürogebäudes auf den Flurstücken 47/17 und 47/18 (**vgl. Bild 6**). Aufgrund der früheren industriellen Nutzung und Bergbauvergangenheit von Teilen des Areals ist von großen Unsicherheiten bei der Altlastensanierung auszugehen.

⁴¹ Innerhalb eines Jahres (08/2021 bis 08/2022) betrug die Baukostensteigerung bei gewerblichen Bauten 18%. Dies übertrifft die Kostensteigerung im Dreijahreszeitraum zuvor (ca. 17% von 08/2018 bis 08/2021). Quelle: Statistisches Bundesamt, www.destatis.de

⁴² DIN 276, Kosten im Bauwesen (Ausgabe 2018)

Neubau Besucherzentrum	Bruttogrundfläche (BGF)	Kostenschätzung
Gebäude und Vorbereiche	3.580 m ²	ca. 11-12 Mio. €
Abriss, Entsorgung Bestand	-	ca. 1,5-2 Mio. €

Zum Vergleich:

Das Informations- und Bildungszentrum „Haus der Berge“ in Berchtesgaden (Fertigstellung 2013) kostete insgesamt 15,3 Mio. € (Quelle: www.innenministerium.bayern.de).

Für das im Jahr 2020 eingeweihte Besucherzentrum „Ruhestein“ des Nationalparks Südschwarzwald wurden die Gesamtkosten im Jahr 2014 mit 25,5 Mio. € kalkuliert; tatsächlich kostete das Projekt bei der Fertigstellung insgesamt ca. 50 Mio. € (Quelle: Presseveröffentlichungen).

Das Besucherzentrum „Keltenpark“ im Nationalpark Hunsrück-Hochwald (Fertigstellung für 2023 geplant) wird voraussichtlich rund 10 Mio. € kosten, was einer Kostensteigerung von etwa 20 % seit dem Baubeginn 2021 entspricht (Quelle: SR 3 Saarlandwelle).

Das Gebäude für das „Steigerwald-Zentrum – Nachhaltigkeit erleben“ (Fertigstellung 2013) kostete als Waldinformationszentrum insgesamt 3 Mio. € für eine Bruttogrundfläche (BGF) von 1.200 m² (Quelle: Broschüre des Staatlichen Bauamtes Schweinfurt).

Walderlebnisbereich / Waldspielplatz (Außenanlagen)

Die Kosten für den Erlebnisbereich im Waldstreifen zwischen Parkplatz und Besucherzentrum werden maßgeblich durch seine Ausstattung bestimmt (z. B. Spielgeräte, Informationsstationen, Walderlebnispfad etc.). Hier ist nur eine sehr grobe Schätzung anhand der Flächen und im Vergleich zu anderen Planungen möglich. Gemäß einer Liste der Landeshauptstadt Dresden zu laufenden Spielplatzprojekten liegen die Kosten größerer Anlagen jeweils bei mehreren Hunderttausend Euro⁴³. Für den Walderlebnisbereich mit Informationsstationen, Wegen (z. B. Blockbohlenpfade), Rastmöglichkeiten etc. wird von einer ähnlichen Größenordnung wie für den Waldspielplatz ausgegangen. Insgesamt werden ca. 1 Mio. € kalkuliert.

Außenanlagen	Kostenschätzung
Walderlebnisbereich, Waldspielplatz, Wege	ca. 1 Mio. €

7.2.2 Verkehrsanlagen

Die Erstellungskosten für die Verkehrsanlagen basieren auf einer Mengen-/ Massenermittlung des Bauumfanges (inkl. Rückbau, Entsorgung) und orientieren sich an aktuellen

⁴³ „Neue und sanierte Dresdner Spielplätze 2020/2021 und Ausblick auf zukünftige Vorhaben“ (Quelle: www.dresden.de): Darin u.a. die Waldspielplätze Kleinschachwitz 180.000 € (2020), Albertpark 386.000 € (2021), Südpark 250.000 € als Planung (aktuell im Bau für ca. 400.000 €, 2022-2023)

Baupreisen aus von VKT bearbeiteten Infrastrukturprojekten. Für den ebenerdigen Parkplatz ist mit Erstellungskosten von etwa 7-8 Mio. € zu rechnen. Eine besondere Herausforderung ist hier der Abriss bestehenden Gewerbebauten, der massiven Betonfundamente und anderer Überreste des früheren Wismut-Betriebsgeländes. Der Bau der Bushaltestellen und der Busvorfahrt ist mit ca. 1 Mio. € kalkuliert. Für den Knotenumbau an der Königsteiner Straße (Parkplatzzufahrt) und die Querschnittsanpassungen zwischen dieser Einmündung und dem Kreisverkehr liegen die Erstellungskosten bei ca. 500.000 €. Eine Querungsstelle an der B 172 in der östlichen Kreiszufahrt würde etwa 250.000 € kosten (inkl. Fußwegzugang entlang der Königsteiner Straße).

Verkehrsinfrastruktur	Kostenschätzung
Parkplatz	ca. 7-8 Mio. €
Straßenbau (Einmündungsbereich K 8734 / B 172)	ca. 0,5 Mio. €
Bushaltestellen, Buszufahrt	ca. 1 Mio. €
Fußwegquerung B 172	ca. 250.000 €

7.3 Zusammenfassung der Baukosten

Die folgende Übersicht fasst die Investitionskosten der unterschiedlichen Projektbestandteile zusammen.

Bestandteil	Investitionskosten (netto)	Bemerkungen
Besucherzentrum (Gebäude und Vorbereiche)	ca. 13-14 Mio. €	Kostengruppen 200 bis 700 gemäß DIN 276, Abriss
Walderlebnisbereich	ca. 1 Mio. €	Waldspielplatz und Außenausstellung/Information
Parkplatz	ca. 7-8 Mio. €	inkl. Abriss, Entsorgung, Neugestaltung des Areals
Bushaltestellen	ca. 1 Mio. €	inkl. Busvorfahrt, Haltestellenausstattung etc.
Straßenbau (Parkplatzzufahrt)	ca. 0,3-0,5 Mio. €	mit Querung B 172: zzgl. 200-300 T€
Gesamt (Baukosten)	ca. 25 Mio. €	ohne Grunderwerb

Tab. 1: Zusammenfassung der Baukosten (Grobschätzung)
zu ÖPNV-Betriebskosten → vgl. Kap. 7.4

7.4 Betriebskosten ÖPNV-Angebot

Beim Busbetrieb wird davon ausgegangen, dass die ÖPNV-Drehscheibe Leupoldishain im regulären Linienbetrieb erschlossen wird – d. h. die Finanzierung basiert auf den Ticketerlösen und den Zuschüssen des Aufgabenträgers (Landkreis).

Die Abschätzung des Betriebsaufwandes erfolgt auf Basis der aufsummierten, jährlichen Fahrplankilometer für die von/nach Leupoldishain verkehrenden Shuttleverkehre gemäß Zielkonzept im **Kapitel 4.3.4** (reine Fahrplanleistung ohne Vor-/Nachlauf, Depotfahrten usw.). Für das Fahrplanangebot gelten die folgenden Annahmen:

- vom Besucherzentrum im Ortsteil Leupoldishain verkehren Busse
 - über einen Halt an der Festung Königstein zur Stadt (Reißiger Platz) – ggf. bis zum „Elbe Freizeitland“ (bei vorhandener Wendmöglichkeit), d.h. Weiterentwicklung des Angebotes in diesem Korridor auf Basis der heutigen Linie 241,
 - über Weißig zum Kurort Rathen sowie
 - über das Felslabyrinth nach Bielatal / Rosenthal (Endhaltestelle noch zu klären).
- Der Betrieb erfolgt von April bis Oktober im 60-Min.-Takt, an den Wochenenden und in den sächsischen Ferien im 30-Min.-Takt, Betriebszeit: 8 Uhr bis 18 Uhr
Die Fahrleistungen des heutigen ÖPNV-Angebotes (Fahrplan 2021/2022) in den betrachteten Korridoren⁴⁴ wurden dabei berücksichtigt bzw. gegengerechnet, so dass der tatsächliche Mehraufwand für das ÖPNV-Konzept der Mobilitätsdrehscheibe abschätzbar ist. Dieser setzt sich unter den oben genannten Randbedingungen wie folgt zusammen:
- Korridor Königstein: ca. 25.000 Fahrplankilometer/Jahr⁴⁵,
- Korridor Rathen: ca. 60.000 Fahrplankilometer/Jahr,
- Korridor Bielatal: ca. 65.000 Fahrplankilometer/Jahr.

Diese zusätzlichen Fahrleistungen von ca. 150.000 Fahrplankilometer/Jahr verstehen sich als grobe Näherung unter den getroffenen Annahmen. Mit der derzeit laufenden Überarbeitung des Busnetzes im Landkreis SOE wird sich die Ausgangslage wahrscheinlich ändern. Aus der angestrebten Umsetzung einheitlicher Angebotsstandards (Taktverkehr) dürften im Raum Leupoldishain auch unabhängig vom geplanten Besucherzentrum einige Angebotserweiterungen resultieren. Der tatsächliche Mehraufwand für die saisonalen, touristischen Shuttleverkehre wäre dann entsprechend geringer.

Für eine Abschätzung der tatsächlichen finanziellen Mehraufwendungen durch den Aufgabenträger müssen Annahmen zur erreichbaren Kostendeckung getroffen werden. Eine Orientierung dazu liefert der sogenannte „Gesamtbericht über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen“, der von jedem ÖPNV-Aufgabenträger jährlich vorzulegen ist.

⁴⁴ Linie 241 im Abschnitt Festung – Stadt Königstein, Linie 245 zwischen Leupoldishain und Bielatal / Rosenthal

⁴⁵ bei einer Linienführung bis zum „Elbe-Freizeitland“ ca. 17.000 Fahrplankilometer/Jahr (bei Verzicht auf Linie 241 zwischen Festung Königstein und Nationalpark-Bhf. Bad Schandau)

Aus dem Bericht des Jahres 2018⁴⁶ geht hervor, dass die gewährten Ausgleichszahlungen für den Busverkehr im Landkreis SOE im Mittel bei etwa 0,90 € pro Fahrplankilometer lagen. Dies würde beim oben beschriebenen Umfang der Shuttleverkehre einer Mehrleistung von ca. 150.000 Fahrplankilometern einem jährlichen Zuschussbedarf von etwa 135.000 € entsprechen. Ob und in welchem Umfang die Angebotserweiterungen zu einer höheren ÖPNV-Nutzungsintensität und damit verbundenen Mehreinnahmen führen, ist hierbei noch nicht berücksichtigt. Dies hängt neben der Nachfrage auch vom angebotenen Ticket-sortiment ab – u. a. der Einnahmenaufteilung bei P+R-Kombitickets.

8 Finanzierung

8.1 Allgemeine Hinweise

Die Finanzierung eines derart umfangreichen Vorhabens wird nur breit abgestützt über ein Zusammenwirken öffentlicher Haushaltsmittel und privater Investitionen funktionieren. In welcher Form das erfolgen kann, wird vor allem durch die Funktionen und Angebote des Besucherzentrums, die beteiligten Partner und die Organisationsform bestimmt. Genauere Aussagen zu einem Finanzierungsmodell sind aus heutiger Sicht noch nicht möglich. Aus der Diskussion mit den Projektpartnern und der Betrachtung von Praxisbeispielen lassen sich die folgenden Hinweise ableiten:

- Allein aus Haushaltsmitteln der Standortgemeinde (Stadt Königstein) und des Landkreises Sächsische Schweiz Osterzgebirge wird das Vorhaben nicht finanzierbar sein.
- Ein wichtiger Partner bei der Umsetzung und Finanzierung des Projektes ist der Freistaat Sachsen – insbesondere dann, wenn der Staatsbetrieb Sachsenforst das Besucherzentrum als neuen Verwaltungs- und Betriebsstandort nutzt (**vgl. Kap. 3.5.5**). Die (Mit-)Finanzierung würde über Mittel des Staatsbetriebes Sächsisches Immobilien- und Baumanagement (SIB) erfolgen. Ergänzende Kooperationen mit privaten Partnern sind denkbar („Public-private-Partnership“ PPP).
- Der Landkreis ist als Aufgabenträger für die Bestellung und Mitfinanzierung des ÖPNV-Betriebes verantwortlich. Die private Mitfinanzierung von Infrastruktur und Betrieb der ÖPNV-Drehscheibe Betrieb ist zwar nicht ausgeschlossen, aus heutiger Sicht aber nicht zielführend (vgl. folgender Exkurs).

Wenn die Finanzierung durch die öffentliche Hand und die ÖPNV-Nutzer nicht ausreicht, kann eine Kostenbeteiligung durch „Dritte“ in Betracht gezogen werden. Dazu zählen die „Profiteure“ einer verbesserten ÖPNV-Erschließung, wie beispielsweise touristische Dienstleister oder privatwirtschaftliche Partner. Diese könnten finanzielle Zuwendungen an den ÖPNV auch als Imagepflege und/oder Werbung nutzen. Das kann den finanziellen Spielraum für den ÖPNV-Betrieb verbessern, führt allerdings auch zu riskanten Abhängigkeiten. Eine (Mit-)Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur durch Dritte ist nur dann realistisch, wenn damit Gewinne erzielt werden können. Solche als „Public-private-Partnership“ (PPP) bezeichneten Projekte sind im ÖPNV (bisher) noch nicht verbreitet. Bei der ÖPNV-

⁴⁶ Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge „Gesamtbericht für das Jahr 2018 über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Zuständigkeitsbereich“ (Pirna, 21.02.2019)

Drehscheibe Leupoldishain ist ein privatwirtschaftliches Engagement nicht sinnvoll, da der Standort primär auf die Pkw-Anreise ausgerichtet ist und die ÖPNV-Nutzung erst bei der Weiterfahrt zu Zielen in der Umgebung eine Rolle spielt bzw. spielen soll.

Die rechtlichen Hürden für eine Finanzierung von ÖPNV-Infrastruktur und -betrieb durch Dritte sind hoch, da es sich nach wie vor um eine öffentliche Aufgabe handelt, die mit (finanziellen) Abhängigkeiten von Dritten nur schwer vereinbar ist. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass solche Lösungen ggf. im Widerspruch zu den etablierten Fördermöglichkeiten (**vgl. Kap. 8.2**) stehen und diese damit entfallen könnten.

- In Abhängigkeit der Nutzungen und Angebote ist davon auszugehen, dass der laufende Betrieb über regelmäßige Zuwendungen öffentlicher Haushalte unterstützt werden muss. Mögliche Partner sind der Freistaat, der Landkreis (ggf. indirekt über den Verkehrsbetrieb RVSOE), die Stadt Königstein und die Nachbargemeinden.
- Ein Teil der laufenden Kosten – vor allem ein Beitrag zum ÖPNV-Angebot – kann über Tourismusabgaben gedeckt werden. Die 2020 eingeführte und inzwischen in 8 Gemeinden (u. a. Königstein) gültige Gästekarte Sächsische Schweiz *mobil* trägt bereits heute zur Mitfinanzierung des ÖPNV-Angebotes bei. Unterstützt wird die Gästekarte vom Verkehrsverbund (VVO) und dem marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (RVSOE).
- Die im Rahmen der touristischen Angebote eingebundenen privaten Partner (z. B. Gastronomie) werden ihren Teil der Betriebskosten übernehmen. Dies gilt allerdings nicht für allgemeine Aufgaben wie die ÖPNV-Erschließung (s. o.).

Generell ist eine möglichst breite Abstützung der Finanzierung anzustreben, um zu große Abhängigkeiten von einzelnen Investoren zu vermeiden und das Ausfallrisiko zu begrenzen.

8.2 Förderung

Auf Bundes-, Landes- und EU-Ebene existieren zahlreiche Förderprogramme, die für das Besucherzentrum und die Mobilitätsdrehscheibe insgesamt oder für Teile des Projektes in Frage kommen. Unregelmäßige Überarbeitungen und/oder Neuauflagen von Förderprogrammen erschweren es allerdings, zuverlässige Voraussagen über geeignete Fördermöglichkeiten für den Zeitraum der Umsetzung zu treffen. Bei den als Anlage dieses Berichtes (**vgl. Anlage 1**) angefügten Förderprogrammen handelt es sich um eine Momentaufnahme der aktuellen Situation. Die dynamische Förderkulisse muss regelmäßig analysiert und weiterverfolgt werden.

9 Fazit und Ausblick

9.1 Ergebnis der Realisierungsstudie

Die Untersuchung hat gezeigt, dass ein Besucherzentrum und die Mobilitätsdrehscheibe für eine zweckmäßige Information und Steuerung der Besucherströme am südwestlichen Eingang zur Nationalparkregion sowohl funktional als auch baulich auf den betrachteten Grundstücken möglich sind. Die verkehrlichen Voraussetzungen für die Standorterschließung können geschaffen werden. Leupoldishain darf dabei nicht isoliert betrachtet werden – sondern ist integraler Baustein eines Gesamtkonzeptes zur Mobilität und Besucherlenkung in der Nationalparkregion Sächsischen Schweiz. Für eine funktionierende Besucherlenkung sind neben dem Ausbau des ÖPNV-Angebotes weitere flankierende Maßnahmen erforderlich.

Der Standort selbst bietet vielfältige Nutzungsoptionen, die schrittweise weiterentwickelt werden können – dies gilt für die touristischen Angebote vor Ort, für Aktivitäten in der unmittelbaren Umgebung und für die Verknüpfung mit weiteren Zielen über die Mobilitätsdrehscheibe.

Durch die Abstützung auf viele Funktionen besteht eine hohe Flexibilität bei der weiteren Entwicklung des Standortes. So ist beispielsweise die nicht-touristische Nutzung als Verwaltungsstandort (Sachsenforst) im Konzept vorgesehen aber für die Umsetzung nicht zwingend nötig.

Neben der baulichen Realisierung des Besucherzentrums ist die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ein entscheidender Faktor. Der aktuelle Zeitpunkt ist günstig, da der Landkreis eine Überarbeitung des ÖPNV-Konzeptes⁴⁷ gerade gestartet hat.

Besucherzentrum und Mobilitätsdrehscheibe sind weit mehr als ein touristisches Projekt; eine erfolgreiche Umsetzung hat positive Auswirkungen als:

- Ein wirksamer Beitrag zum Umwelt- und Waldschutz in sensiblen Naturräumen und damit zur Erhaltung der touristischen Attraktivität der Sächsischen Schweiz.
- „Botschafter“ für ein wald- und naturgerechtes Besucherverhalten und Förderer des Naturverständnisses bei Einwohnern und Besuchern der Nationalparkregion.
- Ein Vorzeigeprojekt für den „sanften Tourismus“ mit überregionaler Ausstrahlung und den Gästen als Botschafter. Der Umstieg auf klimafreundliche Mobilitätsformen (Stichwort Mobilitätswende) wird allgemein unterstützt, wenn Besucher nach positiven Erfahrungen mit der ÖPNV-Nutzung bei einem Tagesausflug auch bei anderen Reisezwecken einen Umstieg in Betracht ziehen.
- Ein Beitrag zur Stärkung der Marktposition des regionalen ÖPNV-Angebots. Die intensive(re) touristische Nutzung schafft einen „Ausgleich“ zur raumstrukturell bedingt geringeren Nutzungsintensität im Alltagsverkehr. Im Idealfall verbessert dies die Einnahmensituation. Die wirtschaftlichen und planerischen Abhängigkeiten einer

⁴⁷ ÖPNV-Konzept Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (Auftragsvergabe durch das Landratsamt im Okt. 2022)

einseitigen Ausrichtung des ländlichen ÖPNV auf die Schülerbeförderung könnten korrigiert werden. Die neue ÖPNV-Drehscheibe würde auch einen Beitrag zur verbesserten Erschließung im Alltagsverkehr leisten.

- Ein Beitrag zur Daseinsvorsorge und Mobilität in der Region (unabhängig von den touristischen Funktionen) und die damit verbundene Stabilisierungsfunktion bei der Standort- und Lebensqualität im ländlichen Raum.
- Die Förderung technischer Innovationen – z. B. wenn für den Shuttlebetrieb autonom verkehrende Fahrzeuge eingesetzt werden oder die Verbindung in Richtung Festung Königstein als Vorläufer für das Projekt „Festungsbahn“ dienen kann.

Die Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Besucherzentrums sind trotz der aktuellen Unsicherheiten (Inflation, Energiekrise etc.) eher günstig:

- Es besteht ein großes öffentliches Interesse an der Entwicklung des Tourismus in der Nationalparkregion Sächsischen Schweiz. Die Region ist und bleibt ein Besuchermagnet. Die Diskussionen über die Koordination von Tourismus und Naturschutz werden intensiver (u. a. Zukunft des Nationalparks, Waldschäden und Waldumbau, Brandschutz, Vereinbarkeit von Naturschutz, Bewirtschaftung und Erholung).
 - Der Handlungsbedarf bzgl. Mobilität und Besucherlenkung ist unstrittig. Die Konflikte einer auf den motorisierten Verkehr ausgerichteten Erschließung der Region verschärfen sich weiter.
 - Die Südumfahrung der B172 in Pirna wird frühestens im Jahr 2026 fertiggestellt und eröffnet (ursprünglich für 2022 geplant). Dies erweitert den Zeitraum für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Besucherlenkung, *bevor* die Kfz-gebundene Erreichbarkeit der Region noch einfacher wird.
 - Die Mobilitätsdrehscheibe in Leupoldishain ist ein weiterer Baustein zur regionsübergreifenden Weiterentwicklung der Besuchermobilität und notwendiger Bestandteil einer regionalen Strategie – insbesondere als Hauptstandort im Verkehrs- und Parkleitsystem.
 - Andere (Mobilitäts-)Konzepte liegen bereits vor⁴⁸, der Koordinationsprozess wurde angestoßen, regionale und lokale Partnerschaften sind etabliert. Mit dem Netzwerk SAMO (sanfte Mobilität, **vgl. Kap. 2.2.3**) besteht bereits eine Kooperation regionaler Akteure aus Politik und Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Tourismus, Gastronomie, Naturschutz etc. – koordiniert durch das LEADER-Regionalmanagement (Landschaft(f) Zukunft e.V.)
 - Das Projekt entspricht den übergeordneten, politischen Zielsetzungen: Klimaschutz, Nachhaltigkeit im Tourismus, Weiterentwicklung der Nationalparkregion, Stärkung des ländlichen Raumes etc.
- Die Regierung des Freistaates Sachsen hat sich im Koalitionsvertrag für den Zeitraum

⁴⁸ Konzept für ein dynamisches Verkehrs- und Parkleitsystem der Modellregion Sächsische Schweiz im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (INVANET GmbH, 26.05.2021), Entwicklungsstudie Nationalparkbahnhof Bad Schandau zur regionalen Mobilitätsdrehscheibe (Probst & Consorten, 07.02.2022), Verlängerung der Kirnitzschalbahn – Machbarkeitsstudie (VKT, 20.05.2022)

2019 – 2024 vorgenommen, die Perspektiven und das Potenzial der Nationalparkregion Sächsische Schweiz mit dem Ziel zu prüfen, in der Region eine nachhaltige Entwicklung voranzubringen und dabei den Schutzstatus zu gewährleisten. Die Staatsregierung möchte Konzepte eines naturverträglichen Tourismus und Maßnahmen, die eine Besucherlenkung bewirken, in der Nationalparkregion unterstützen.

- Für das Besucherzentrum und seine Angebote besteht das Interesse privater Investoren / Partner.
- Mit dem Ende des Bergbaues (Wismut) und dem schrittweisen Abschluss der oberirdischen Sanierungsarbeiten unterliegt der Standort einem chancenreichen, dynamischen Transformationsprozess. In der Nachbarschaft wird bereits ein neues Gewerbegebiet geplant. Mit der Entwicklung des Besucherzentrums besteht die Chance, Synergien zu nutzen (z. B. verbesserte ÖPNV-Erschließung, gemeinsame Energieversorgung etc.).
- Für die Finanzierung existieren Fördermöglichkeiten; ggf. kommen künftig weitere hinzu.
- Das Vorhaben kann als Pilot- bzw. Musterprojekt realisiert und ständig weiterentwickelt werden. Bei erfolgreicher Umsetzung kann ein „Vorzeigeprojekt“ für den Freistaat Sachsen resultieren.

9.2 Nächste Schritte

Ein derart komplexes Vorhaben erfordert eine breit abgestützte Akzeptanz bei zahlreichen Beteiligten und Betroffenen sowie die Bereitschaft zur Mitwirkung vieler Akteure. Die vorliegenden Ergebnisse der Realisierungsstudie müssen in politischen Gremien (Gemeinden, Landkreis, Freistaat), bei Verwaltungen und Genehmigungsbehörden sowie den zahlreichen regionalen und lokalen Interessengruppen (u. a. Tourismus, Gastronomie, Sachsenforst mit Nationalpark und Forstbezirk, Bevölkerung) platziert, diskutiert und weiterentwickelt werden. Anschließend bzw. parallel dazu sind die folgenden Schritte erforderlich:

- Weiterführung des B-Plan-Verfahrens (Aufstellung B-Plan und Beschluss), um Baurecht für die spätere Umsetzung zu erhalten. Der Aufstellungsbeschluss liegt bereits vor. Aus der Realisierungsstudie resultieren keine Veränderungen bzgl. der räumlichen Ausdehnung des vorgesehenen Geltungsbereiches.
- Klärungsbedarf im B-Plan-Verfahren besteht u.a. im Umgang mit dem LSG-Status. Hier ist zu prüfen, ob eine Ausgliederung von Teilen des Areals aus dem LSG möglich ist.
- Berücksichtigung der Ergebnisse der Realisierungsstudie bei der Umsetzung des B-Planes für das benachbarte Gewerbegebiet Leupoldishain II (Fuß-/Radwegverbindung über die nördliche Zufahrt des Gewerbegebietes und die Betriebszufahrt der Wismut).
- Festlegung der (Haupt-)Nutzungen – insbesondere die Entscheidung, ob der Forstbezirk Neustadt (Staatsbetrieb Sachsenforst) in Leupoldishain einen neuen Standort errichtet.

- Koordination von Angeboten, Ausstattung und Gestaltungsdetails des Besucherzentrums mit dem TIZ-Konzept des Tourismusverbandes.
- Festlegung und Etablierung der künftigen Projektorganisation (Trägerschaft, Auftraggeber für Planungsleistungen, lokale/regionale Partner, Investoren, etc.) – z. B. in Form einer Entwicklungs- und Betreibergesellschaft.
- Konkretisierung der Gebäude- und Freiraumplanungen – z.B. im Rahmen eines Architekturwettbewerbes⁴⁹.
- Planerische Vertiefung des ÖPNV-Angebotes der Mobilitätsdrehscheibe im Rahmen der aktuellen Planungen zum neuen ÖPNV-Konzept für den Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge. Hier besteht **dringender Koordinationsbedarf**; das ÖPNV-Konzept wird 2022/2023 im Auftrag des Landkreises erarbeitet.
- Auslösung der Planungen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Parkplatz und Zufahrt, Bushaltestellen, neue Fußwegquerung an der B 172).
- Klärung und Sicherstellung der Finanzierung (in Abhängigkeiten von Nutzungen, Partnern und Betreiberkonzept), Analyse der Förderkulisse und Beantragung von Fördermitteln.

Mit den vielfältigen Informations-, Bildungs- und Erlebnisangeboten des Besucherzentrums, dem Aufbau der Mobilitätsdrehscheibe und ggf. Verwaltungsaufgaben bündelt der Standort Leupoldishain unterschiedliche Funktionen mit gegenseitigen Abhängigkeiten. Die Koordination des weiteren Planungsprozesses sollte deshalb gemeinsam durch das Mobilitätsmanagement der LEADER-Region Sächsische Schweiz, den Tourismusverband, den Staatsbetrieb Sachsenforst und die Stadt Königstein erfolgen.

Bei den Mobilitätsthemen sollte direkt an die etablierte Zusammenarbeit der lokalen und regionalen Akteure in den bereits vorliegenden Konzepten (z. B. Verkehrs- und Parkleitsystem) angeknüpft werden. Bei Bedarf ist das Mobilitätsmanagement hinsichtlich seiner Ressourcen und Kompetenzen entsprechend zu stärken, um unabhängig vom konkreten Fortschritt in Leupoldishain auch die laufenden Aufgaben im Rahmen des Netzwerkes „Sanfte Mobilität“ (SAMO) bewältigen zu können. Der Ausbau des ÖPNV-Angebotes muss in Absprache mit dem Landkreis als Aufgabenträger erfolgen bzw. in die 2022 gestartete Überarbeitung des ÖPNV-Konzeptes integriert werden. Die Gestaltung des Besucherzentrums ist insbesondere unter Berücksichtigung der wald- und naturverträglichen Besucherlenkung und Besucherinformation für die Nationalparkregion zu entwickeln. Der Tourismusverband unterstützt die Einbettung des Standortes in die laufenden Planungen für neue Tourist-Info-Zentren (TIZ) und richtet die Aufgaben und Angebote an den Zielen des Tourismusleitbildes und der Destinationsstrategie aus. Der Bau des Verwaltungsgebäudes und die Detailgestaltung der äußeren Betriebsflächen können nach den inhaltlichen und zeitlichen Vorgaben von Sachsenforst in Abstimmung auf das Besucherzentrum erfolgen.

i. A. Dipl.-Ing. Arnd Bärsch

Dresden, 21.12.2022

⁴⁹ Architekturwettbewerbe waren beispielsweise die Grundlage für den Bau des Holz- und Touristikzentrums Schmallenberg (vgl. 6.1), für das Nationalparkzentrum Ruhestein im Schwarzwald (2021 eröffnet) sowie für das Besucherzentrum im Keltenpark Otzenhausen (Eröffnung 2023 geplant)

Tabellenverzeichnis	Seite
Tab. 1: Zusammenfassung der Baukosten (Grobschätzung)	57
 Bilderverzeichnis	
Bild 1: Staus und Parkchaos als Begleiterscheinungen des Ausflugsverkehrs	4
Bild 2: Projektorganisation	6
Bild 3: Anreisekorridore zur Sächsischen Schweiz	7
Bild 4: optischer Eindruck der betrachteten Grundstücke im Bestand	8
Bild 5: Brachen- u. Gewerbeflächen im Westteil / Gewerbe- u. Lagerflächen im Ostteil	9
Bild 6: Betrachtete Grundstücke und Nutzungen	10
Bild 7: Übersicht Verkehrs- und Parkleitsystem (Konzept)	12
Bild 8: Bausteine der Sanften Mobilität in der Modellregion Sächsische Schweiz	13
Bild 9: Konzept der Festungsbahn als Teil der ÖPNV-Erschließung	14
Bild 10: Flächenlayout und Gliederung in Teilflächen	15
Bild 11: Blick von der B 172 auf Besucherzentrum (Turm) und Landbäckerei	17
Bild 12: Möglicher Blick vom Aussichtsturm	18
Bild 13: Beispiele für Aussichtstürme aus Holz	18
Bild 14: Flächenlayout und Gebäudestruktur (Ausschnitt)	19
Bild 15: Visualisierung des Besucherzentrums	21
Bild 16: Erlebniswege aus Holz (Beispiele)	23
Bild 17: Gewerbe- und Lagerflächen heute / Parkplatzgestaltung (Beispiel)	23
Bild 18: Sachsenforst-Erlebniszentrum „Waldhusche“ in Hinterhermsdorf	25
Bild 19: Wismut – Übersicht Standort Königstein / Aufbereitung Flutungswasser	26
Bild 20: Erlebnisangebote im Nahbereich von Leupoldishain (Auswahl)	27
Bild 21: Erlebniszentrum mit „Waldladen“ (Beispiel)	28
Bild 22: Umgestaltung der Parkplatzzufahrt	32

Bild 23:	Wanderbus-Angebote von RVSOE und VVO	33
Bild 24:	ÖPNV-Ziele der Drehscheibe Leupoldishain	36
Bild 25:	Wanderwegenetz und Ziele in der Umgebung	40
Bild 26:	heutiger Fußweg in Richtung Festung / attraktivere Variante (Teufelsgrund)	40
Bild 27:	Lückenschluss Richtung Teufelsgrund / heutige Situation	41
Bild 28:	Biedermann-Mausoleum mit Blick zur Festung	41
Bild 29:	Lückenschluss in Richtung Thürmsdorf / fehlende Querung B 172	42
Bild 30:	Fußweg Richtung Leupoldishain / mögliches Ziel: Walderlebniszentrum	43
Bild 31:	Radroutennetz (Bestand)	44
Bild 32:	„FahrradBUS“ (VVO / RVSOE)	45
Bild 33:	Radroute und geplantes Gewerbegebiet Leupoldishain II	46
Bild 34:	Dynamische Hinweistafel (Grundprinzip) / P+R-Anzeige heute	48
Bild 35:	ÖPNV-Werbung für den Ausflugsverkehr in der Sächsischen Schweiz	50
Bild 36:	Darstellung des ÖPNV in den Reiseempfehlungen	50
Bild 37:	Gästekarte Sächsische Schweiz mobil	51
Bild 38:	Temporäre Zufahrtsbeschränkungen im MIV / freie Fahrt im ÖPNV	52

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Flächenlayout und Gebäudestruktur
Abbildung 2:	Ausgangslage im ÖPNV
Abbildung 3:	ÖPNV-Konzept Mobilitätsdrehscheibe
Abbildung 4:	Standorterschließung lokal
Abbildung 5:	Parkplatzzufahrt und Knotenanpassungen

Anlagen

Anlage 1:	Übersicht der Fördermöglichkeiten
-----------	-----------------------------------

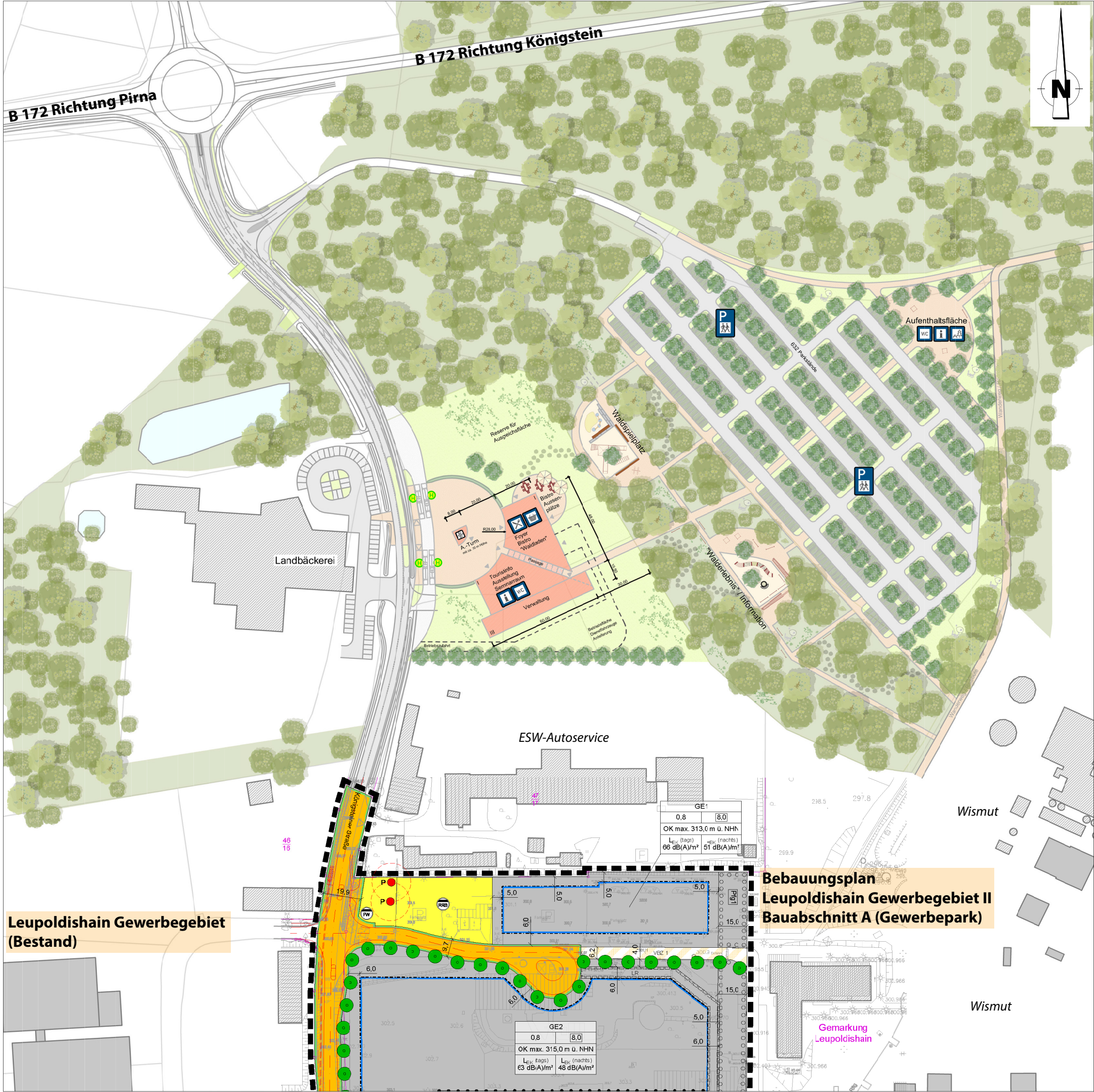


Besucherzentrum Sächsische Schweiz in Königstein, OT Leupoldishain

Realisierungsstudie

Ergebnisbericht

Abbildungen



Legende:

Plangrundlagen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie <2022>
(TopPlusOpen, WMS-Dienst)
Bebauungsplan Leupoldishain Gewerbe II,
Bauabschnitt A (Gewerbepark), Rechtsplan Teil A (16.7.2021)

Besucherzentrum Sächsische Schweiz in Königstein, OT Leupoldishain Realisierungstudie

Auftraggeber:



Schloßpark 8
01796 Pirna
Telefon: +49 3501 5855020
info@landschaftzukunftev.de

Abbildung:

01

Flächenlayout / Gebäudestruktur Übersichtslageplan

Datum:
21.12.2022

Projekt (Bearbeiter):
V 122202 (Ab/Soc)

Maßstab:
1:45.000 (A3)



VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

www.vkt-gmbh.de

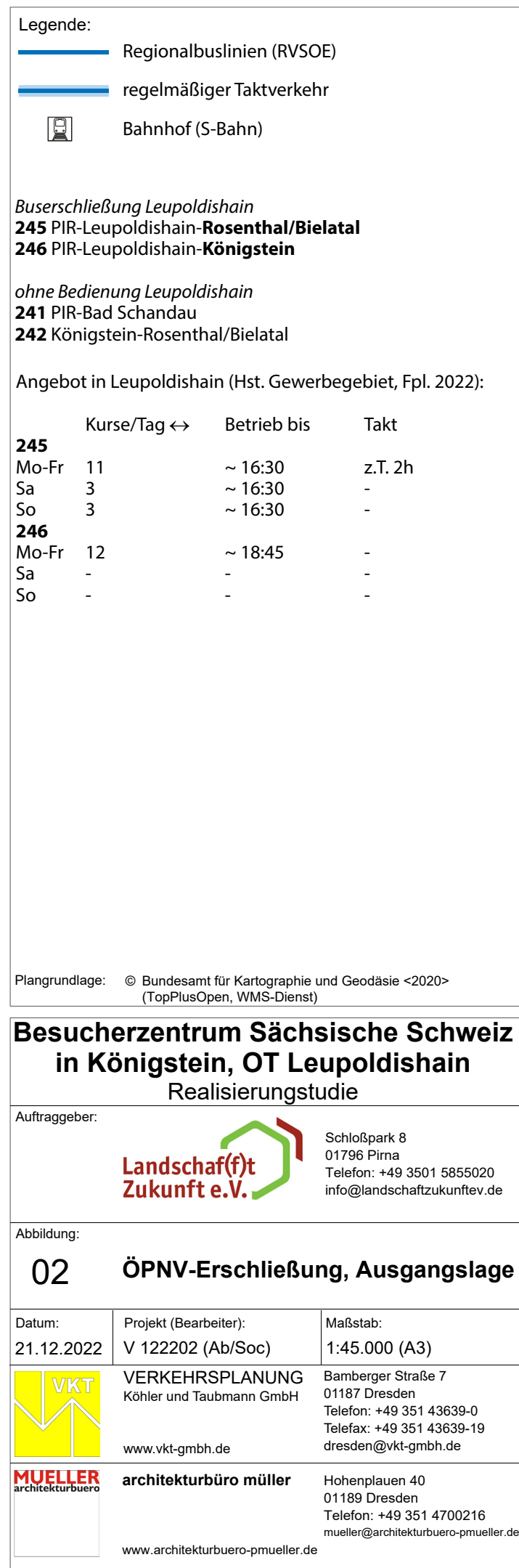
Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Telefon: +49 351 43639-0
Telefax: +49 351 43639-19
dresden@vkt-gmbh.de

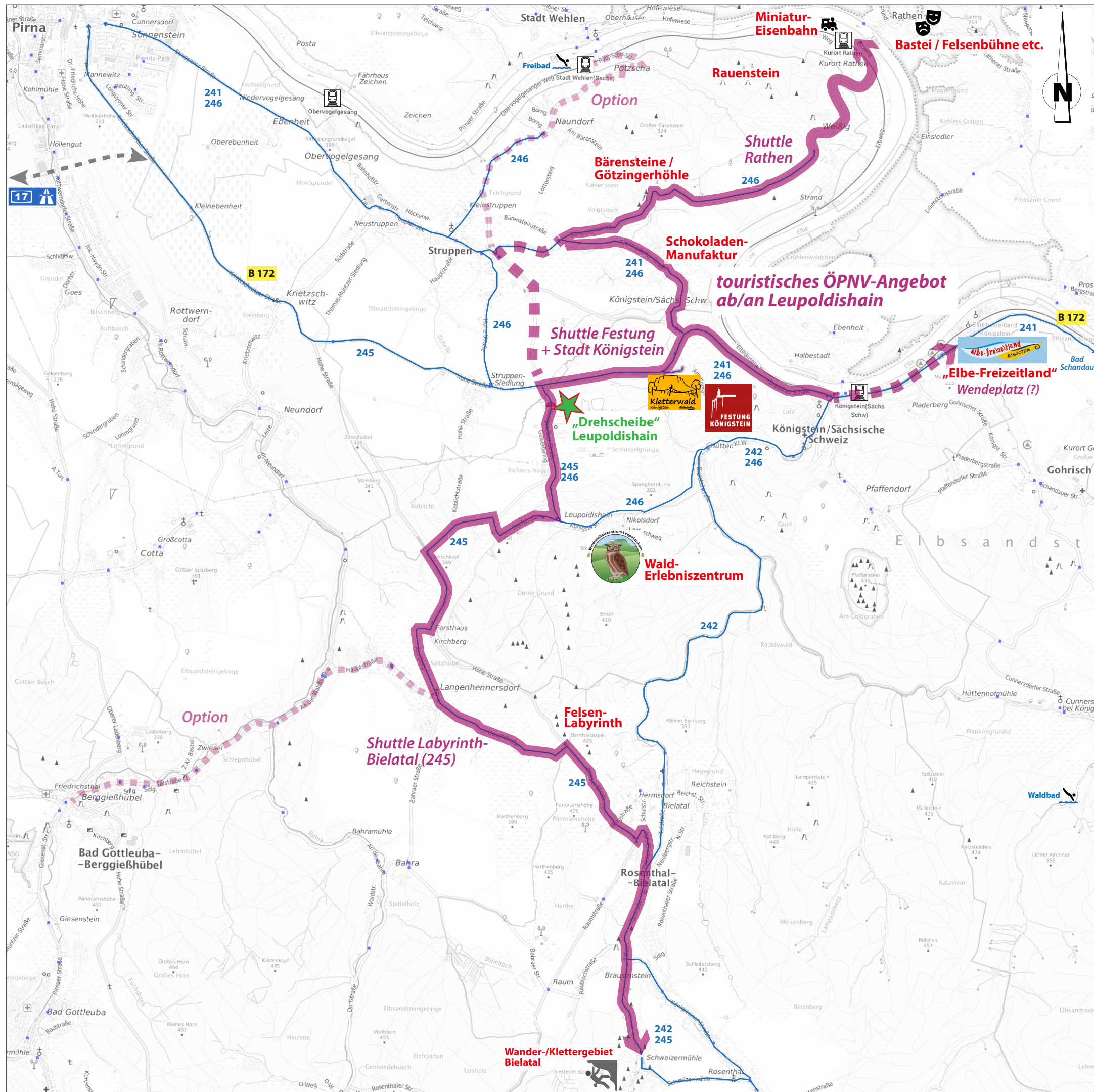


architekturbüro müller

www.architekturbuero-pmueller.de

Hohenplauen 40
01189 Dresden
Telefon: +49 351 4700216
mueller@architekturbuero-pmueller.de





Legende:

- Regionalbuslinien (RVSOE), heute
- Angebotsergänzungen Tourismus
- Bahnhof (S-Bahn)

Plangrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie <2020> (TopPlusOpen, WMS-Dienst)

Besucherzentrum Sächsische Schweiz in Königstein, OT Leupoldishain

Realisierungstudie

Auftraggeber:

Landschaft(f)t Zukunft e.V.

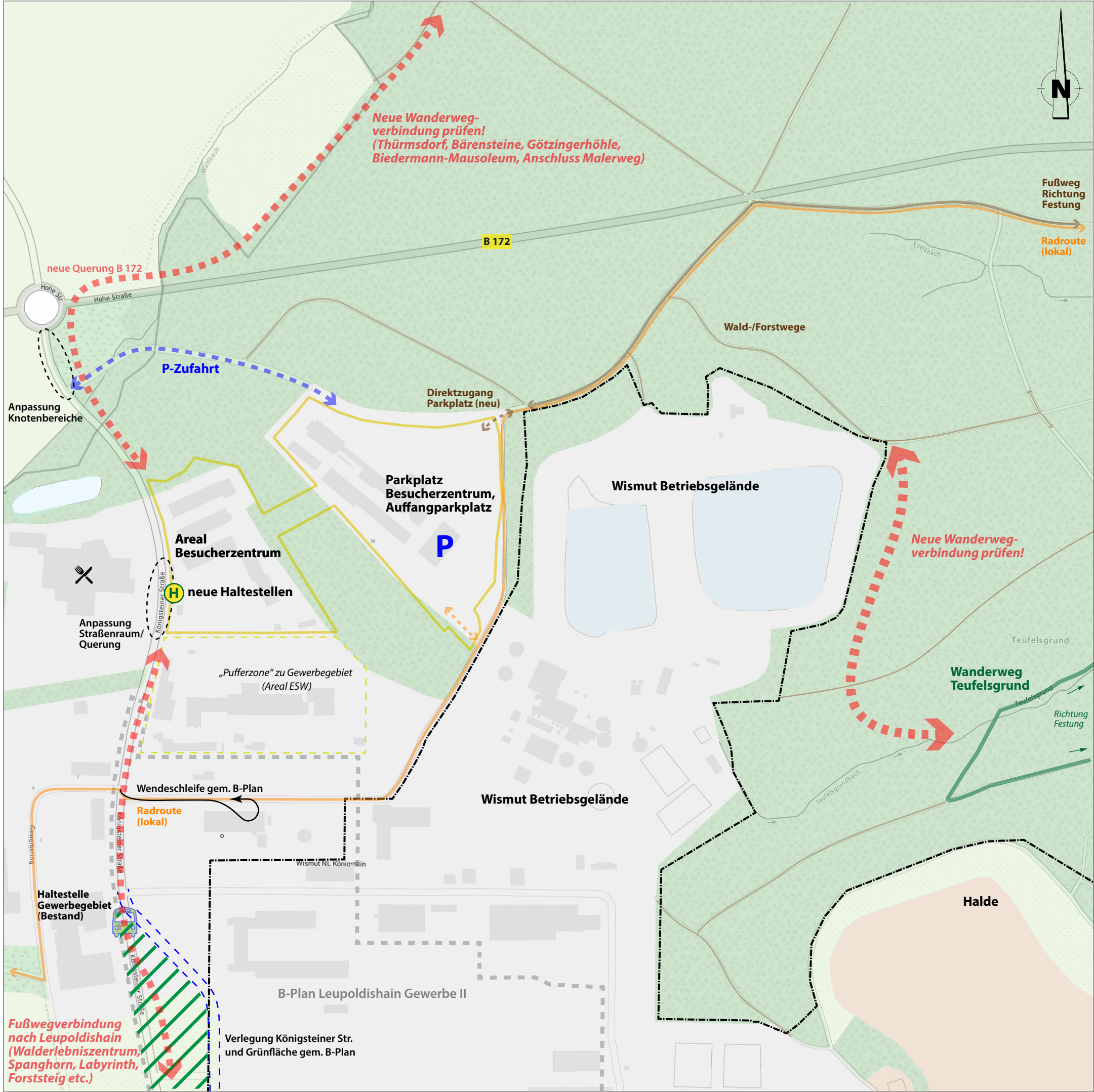
Schloßpark 8
01796 Pirna
Telefon: +49 3501 5855020
info@landschaftzukunftev.de

Abbildung:

03

ÖPNV-Konzept Mobilitätsdrehscheibe

Datum: 21.12.2022	Projekt (Bearbeiter): V 122202 (Ab/Soc)	Maßstab: 1:45.000 (A3)
	VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH www.vkt-gmbh.de	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	architekturbüro müller www.architekturbuero-pmueller.de	Hohenplauen 40 01189 Dresden Telefon: +49 351 4700216 mueller@architekturbuero-pmueller.de



- Legende:
- Planareal Informations- und Erlebniszentrum
 - Wismut-Betriebsgelände (Umzäunung)
 - B-Plan Gewerbegebiet Leupoldishain II
 - Forst- und Waldwege (Bestand)
 - Radrouten (Bestand)
 - Ergänzungen im Wanderwegenetz

Plangrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie <2020>
(TopPlusOpen, WMS-Dienst)

Besucherzentrum Sächsische Schweiz in Königstein, OT Leupoldishain Realisierungstudie

Auftraggeber:

**Landschaft(f)t
Zukunft e.V.**

Schloßpark 8
01796 Pirna
Telefon: +49 3501 5855020
info@landschaftzukunftev.de

Abbildung:

**04 Standorterschließung lokal,
Bestand und nötige Ergänzungen**

Datum: 21.12.2022	Projekt (Bearbeiter): V 122202 (Ab/Soc)	Maßstab: 1:3.500 (A3)
	VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH www.vkt-gmbh.de	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de
	architekturbüro müller www.architekturbuero-pmueller.de	Hohenplauen 40 01189 Dresden Telefon: +49 351 4700216 mueller@architekturbuero-pmueller.de



Legende:

Luftbild: © Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen [GeoSN]

**Besucherkentrum Sächsische Schweiz
in Königstein, OT Leupoldishain**
Realisierungstudie

Auftraggeber:



Schloßpark 8
01796 Pirna
Telefon: +49 3501 5855020
info@landschaftzukunftev.de

Abbildung:

**05 Grundstückerschließung,
Parkplatzzufahrt, Knotenanpassung**

Datum: 21.12.2022	Projekt (Bearbeiter): V 122202 (Ab/Soc)	Maßstab: 1:3.500 (A3)
 VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH www.vkt-gmbh.de	Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de	
 MUELLER architekturbuero	architekturbüro müller www.architekturbuero-pmueller.de	Hohenplauen 40 01189 Dresden Telefon: +49 351 4700216 mueller@architekturbuero-pmueller.de



Besucherzentrum Sächsische Schweiz in Königstein, OT Leupoldishain

Realisierungsstudie

Ergebnisbericht

Anlagen

Übersicht zu Förderprogrammen im Bereich Tourismus, ÖPNV-Infrastruktur und ÖPNV-Betrieb

Förderprogramm	Was und wer werden gefördert?	Wesentliche Bedingungen	Ansprechpartner / Informationen
EU-Förderung			
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) , Förderperiode 2021-2027	Infrastrukturausgaben u.a. im Bereich Energie und Transport (Ziel: Reduktion des CO ₂ -Ausstoßes – „Ein grüneres, CO ₂ -freies Europa“) Programmwurf für Sachsen vom 25.10.2021, Schwerpunkt u.a. – „Förderung einer nachhaltigen, multimodalen städtischen Mobilität im Rahmen des Übergangs zu einer CO ₂ neutralen Wirtschaft“	detaillierte Festlegungen für Förderperiode ab 2021 noch offen – gemäß Schwerpunktsetzung jedoch eher auf städtische Mobilität konzentriert	in Sachsen: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr - Verwaltungsbehörde EFRE Wilhelm-Buck-Straße 2 DE-01097 Dresden Informationen: www.strukturfonds.sachsen.de
Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) Strategieplan für den Zeitraum 2023-2027 u.a. finanziert aus Mitteln des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)	Säule 1: Direktzahlungen für die Landwirtschaft Säule 2: Förderprogramme für die nachhaltige und umweltschonende Bewirtschaftung und die ländliche Entwicklung – u.a.: – Umwelt- und naturschutzbezogene Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit, – Integrierte ländliche Entwicklung (u.a. Dorfentwicklung, Wegebau, touristische und soziale Infrastruktur) – Verbesserung der Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen durch Verbesserung von lokaler Infrastruktur und Versorgung	Schwerpunkte gemäß GAP-Strategieplan des BMEL sowie GAP-Strategieplan Sachsen (01.02.2022)	Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) Referat 813 „GAP-Strategieplan, ELER“ Rochusstraße 1 53123 Bonn in Sachsen: Sächsisches Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft Wilhelm-Buck-Straße 4 01097 Dresden
Förderprogramme des Bundes			
BAG Förderung ÖPNV-Modellprojekte	Finanzhilfen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV (Steigerung der Nutzung, Verlagerung von MIV auf ÖPNV, Reduktion der CO ₂ -Emissionen) u.a. mit: – Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität (z. B. Taktverdichtungen, Vorrang- und Beschleunigungsmaßnahmen, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln) Förderquote bis 80 %	– erste Förderperiode 2021 abgeschlossen – Verstetigung bis 2030 geplant	Bewilligungsbehörde und Projektträger: Bundesamt für Güterverkehr (BAG) Information: www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/OEPNV/oepnv_node.html
BMU Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „ Kommunalrichtlinie “ (KRL)	Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität – u.a. – Errichtung von Mobilitätsstationen Regelförderquote 50 % (finanzschwache Kommunen 65 %)	Bedingungen/Anforderungen: – DIN-gerechte Radabstellanlagen – Car-Sharing-Dienstleistungen nach Blauer-Engel-Vergabekriterien – Einhaltung aktuell gültiger Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)	Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH Stresemannstraße 69 10963 Berlin Informationen: https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme

Ergebnisbericht, Anlage 1: Förderprogramme

Förderprogramm	Was und wer werden gefördert?	Wesentliche Bedingungen	Ansprechpartner / Informationen
Förderprogramme im Freistaat Sachsen			
VwV Investkraft „Brücken in die Zukunft“ (Budgetanteile Freistaat Sachsen)	Nicht rückzahlbarer Zuschuss für ... Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen an der kommunalen Infrastruktur u.a. Barriereabbau im Öffentlichen Personennahverkehr dabei zuwendungsfähig sind u.a.: Baukosten, Architekten- und Ingenieurleistungen, investive Begleit- und folgemaßnahmen Förderquote: 75 % Antragsberechtigt: kommunale Gebietskörperschaften und kommunale Zusammenschlüsse	– Teil eines bestätigten Investitionsplanes – vollständige Abnahme der Maßnahme bis zum 31. Dezember 2021 bzw. 2023 – zuwendungsfähige Ausgaben betragen bei Antragstellung mindestens 10 000 EUR – Verlängerung/Neuaufgabe des Förderprogramms offen	Bewilligungsstelle: Sächsische Aufbaubank – Förderbank – (SAB), Pirnaische Straße 9 01069 Dresden Informationen: www.sab.sachsen.de/förderprogramme/sie-planen-kommunale-investitionen/brücken-in-die-zukunft
Richtlinie zur Förderung der gewerblichen Wirtschaft einschließlich der Tourismuswirtschaft (GRW RIGA)	Anteilfinanzierung in Form eines Zuschusses für die Schaffung von (Dauer-)Arbeitsplätzen – im Tourismusbereich u.a. Investitionen: – zur Erhöhung der Übernachtungszahlen in den Tourismusregionen, – zur Gewinnung neuer Gästegruppen sowie – zur Saisonverlängerung insbesondere in den Bereichen Aktiv-, Vital- und Erlebnistourismus	– Zuwendungsempfänger sind Unternehmen – Förderung von Arbeitsplätzen mit 35.000-70.000 € Jahreslohnsumme (brutto)	Antrags- und Bewilligungsstelle: Sächsische Aufbaubank – Förderbank – (SAB), Pirnaische Straße 9 01069 Dresden Informationen: https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/19643
Richtlinie über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV)	nicht rückzahlungspflichtiger Zuschuss u.a. für: – Haltestellen, Werkstätten, Betriebshöfe – Umsteigestellen und Verknüpfungspunkte (z.B. P&R) – Neuanschaffung von Bussen – inkl. Planungs- und Projektierungsleistungen sowie Studien Förderquote: 75 % (Infrastruktur), 50 % (Fahrzeuge), Planungsleistungen bis 75 %	Voraussetzungen sind: – Verbesserung des ÖPNV im Freistaat Sachsen – entspricht Zielsetzungen des Nahverkehrsplanes – entspricht möglichst weitreichend den Anforderungen der Barrierefreiheit – Anhörung der zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte Bei Anwendung zur Fahrzeugbeschaffung: Neufahrzeuge	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) Informationen: www.revosax.sachsen.de/vorschrift/11471
Richtlinie zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (RL Verkehrsinfrastruktur)	Projektförderung als Anteilsfinanzierung – u.a. für: – Verbesselter Zugang zum ÖPNV durch Haltestellen, ÖPNV-Übergangsstellen (einschließlich Übergangsstellen zwischen ÖPNV und SPNV) und Umsteigeparkplätzen – Beschaffung und Umrüstung von Fahrzeugen mit CO2-reduzierenden Antriebssystemen (u.a. Hybrid-, Elektro- und abgasarme Busse) Förderquote bis zu 75 %	Voraussetzungen sind: – Förderung nach dieser Richtlinie erfolgt nachrangig gegenüber gleichartiger nationaler Förderung. – Geförderte Projekte müssen einen signifikanten Beitrag zur Verringerung der CO2-Emissionen leisten.	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) Informationen/Ansprechpartner: Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) Stauffenbergallee 24 1099 Dresden www.revosax.sachsen.de/vorschrift/16965-RL-Verkehrsinfrastruktur