

RECHT AUF ERHOLUNG - WO SIND DIE GRENZEN? MÖGLICHKEITEN DER PLANUNG UND LENKUNG DES ERHOLUNGS- VERKEHRS

Heinrich Lochner

I. Bedeutung und Problematik der Erholung

Sie haben in den vorausgehenden Referaten bereits sehr viel über die Auswirkungen des Erholungsverkehrs erfahren. Eingangs meines Referates möchte ich kurz einiges zu dem "Phänomen Erholung" anmerken. Dies erscheint mir wichtig, um die Ansatzpunkte, Zweck, Sinn, Notwendigkeit und Möglichkeiten von Regelungen und Maßnahmen betreffend die Erholung und den Erholungsverkehr verstehen und beurteilen zu können. Als Einstieg in die Problematik einen Auszug aus der Glosse "Per Auto zum Spaziergang" von Herrn Klaus MAMPELL:

"Wirklich, ich lobe mir das Spazierengehen. Nur bedaure ich, daß es wegen des Verkehrs auf der Autostraße so lange dauert, bis ich zu jener Stelle komme. Um eine Stunde dort spazierenzugehen, muß ich mit dem Auto eine Stunde hinfahren und eine Stunde her. Aber ich nehme das in Kauf, weil mich das Spazierengehen so beruhigt, und von der Hinfahrt in dem furchtbaren Verkehr werde ich derartig nervös, daß ich die Beruhigung eines Spaziergangs nötig habe, damit ich die Rückfahrt schaffen kann.

Die außerordentliche Dichte des Verkehrs auf dieser Straße rührt daher, daß so viele an denselben Ort fahren, um da spazierenzugehen. In der Tat ist die Straße manchmal verstopft und man will sie jetzt verbreitern, damit man leichter in die schöne Gegend komme und damit dieser Genuß um so mehr Menschen zuteil werde. Und das ist gut. Schade ist nur, daß für die zunehmende Zahl der Autos auch mehr Parkplatz geschaffen werden muß und dieser muß wieder aus der Spaziergegend herausgenommen werden. Das Problem ist eben, daß man die ganze Gegend in einen Parkplatz verwandeln müßte, wenn man für die Wagen aller Leute, die da spazierengehen möchten, genügend Raum schaffen wollte. Und vielleicht sollte man das tun, weil in dem Fall nicht mehr so viele Leute dort würden spazierengehen wollen, so daß sich dann das Problem von selber löst."

Die Bedeutung und Problematik der Erholung und der Freizeit beide Begriffe lassen sich schwer voneinander trennen möchte ich kurz anhand einiger Thesen umreißen.

1.1 Die Erholung ist ein Grundbedürfnis des Menschen, sie ist aus gesundheitlichen Gründen erforderlich. Die Selbstverwirklichung findet mehr und mehr in der Freizeit statt, sie hat die freie Entfaltungsmöglichkeit zur Voraussetzung. Hierzu einige Zahlen:

58 % der Schüler weisen Haltungsschäden auf

12 Mrd. DM werden jährlich für Bewegungsmangelkrankheiten ausgegeben

30 Mio. Arbeitstage fallen deswegen aus. Es ist deshalb auch verständlich, daß die Bedeutung der Erholung von den Bürgern sehr hoch eingeschätzt wird und gesundheitlichen Aspekten und der körperlichen Bewegung in der Freizeit besondere Bedeutung zukommt.

75 % der Bevölkerung betrachten die Freizeit und Erholung als wichtig im Leben. Mehr Bedeutung wird nur der Familie und Partnerschaft beigemessen (85 %), wesentlich weniger Bedeutung, nämlich 43 %, dem Beruf und nur 19 % der Politik.

36 % der Bevölkerung sind sogar bereit, für mehr Freizeit weniger zu verdienen.

1.2 Dem Staat und den Kommunen kommt die Aufgabe zu, allen Bevölkerungskreisen Erholung zu ermöglichen und die Freizeitgestaltung in Freiheit sicherzustellen. Eingriffe in den Bereich "Freizeit und Erholung" sollten nur erfolgen, um Voraussetzungen für die Erholung zu schaffen, Zielkonflikte zu lösen, Schaden an Rechtsgütern zu vermeiden und Benachteiligungen abzubauen. Demnach sollte auch nur soweit wie unbedingt notwendig die Erholung reglementiert und der Erholungsverkehr dirigiert werden.

1.3 Der Erholung kommt mittlerweile eine große wirtschaftliche Bedeutung zu. Viele beziehen ihr Einkommen aus der Freizeitindustrie und der Fremdenverkehrswirtschaft und Wirtschaftszweigen, die mit der Erholung zusammenhängen.

1.4 Die Erholung ist ein Massenproblem geworden, mit starken Auswirkungen auf den Raum. Hierzu einige Zahlen:

ca. 60 bis 70 % der Freizeit werden in der Wohnung und am Wohnort, ca. 30 bis 40 % außerhalb bei Ausflügen und im Urlaub verbracht.

33 % der Bevölkerung über 14 Jahre machen ca. 2,15 Ausflüge pro Monat, d.s. 35,5 Mio. Fahrten; 80 % davon, d.s. 28,4 Mio., im Auto.

Prof. RUPPERT kommt bei einer Untersuchung des Münchener Raumes auf 48 % der Haushalte, die einmal im Monat Ausflüge machen. (Die Beteiligungsquote beträgt im Sommer 54 %, im Herbst und Frühjahr 44 % und im Winter 32 %). An Entfernungen legen dabei 33 % weniger als 30 km, 38 % mehr als 100 km und 6 % mehr als 200 km zurück.

Für Urlaubs- und Wochenendfahrten wird zu 64 bis 80 % der Pkw benutzt.

Im gesamten Alpenraum halten sich während der Hochsaison neben den 7 Mio. dortigen Einwohnern noch 10 Mio. Gäste und ca. 2 Mio. Kurzweiliger auf; insgesamt wurden 1981 250 Mio. Übernachtungen gezählt.

48 % der Bevölkerung beteiligen sich an Urlaubsreisen; in der Zeit vom 1.4.1980 bis 31.3.1981 wurden 37,3 Mio. Urlaubsreisen gemacht, 41 % davon ins Inland, hauptsächlich nach Bayern.

1.5 Besonders attraktiv für die Erholung sind die landschaftlich reizvollen Gebiete und Landschaften. Dort treten deswegen auch im besonderen Maße Belastungen und Überlastungen von Natur und Landschaft auf. Die Ursachen für diesen Ansturm auf die Natur und die Flucht aus der Stadt am Wochendende sind u.a.

monotone Siedlungsstrukturen in den Städten, viel Beton, wenig Lebens- und Erholungsraum, keine menschlichen Dimensionen

eintönige technisierte Arbeitsabläufe

starke Umweltbelastungen in den dichtbesiedelten Gebieten (Lärm, Umweltverschmutzung)

die Bedarfsweckung durch die Industrie (Werbung für Produkte, die für neuerfundene Erholungsaktivitäten in der freien Natur notwendig sind) und die Werbung mit der Natur durch die Gemeinden (viele Gemeinden haben von der landwirtschaftlichen Monostruktur auf touristische Monostruktur umgestellt)

die kostenlose Nutzungsmöglichkeit und der Abwechslungsreichtum der Natur.

Da für bestimmte Erholungsformen, wie z.B. den Skisport und Wassersport, nur beschränkt verfügbare Flächen in Betracht kommen, sind Lenkungsmaßnahmen nur im geringen Umfang möglich.

1.6 Der wachsende Erholungsverkehr hat die Tendenz, seine eigene Existenzgrundlage, die Natur, anzugreifen, zu beeinträchtigen und zu zerstören.

1.7 Rigorose Einschränkungen des Erholungsverkehrs ohne Alternativen führen nicht zur Beseitigung, sondern allenfalls zur Verlagerung von Problemen. Rechtsvorschriften und staatliche Eingriffe sind nur effektiv, wenn auch attraktive Alternativen angeboten und flankierende Maßnahmen (Maßnahmenpakete) getroffen werden. Hierzu bedarf es sorgfältiger Ermittlungen und Planungen und einer weitreichenden Koordination.

1.8 Das Freizeitverhalten und die jeweiligen Formen der Erholung haben eine eigene Dynamik, ändern sich laufend, insbesondere wenn neue Formen der Freizeitgestaltung gefunden werden (z.B. das Surfen). Folgende Rahmenbedingungen sind für die Bestimmung der Freizeitgestaltung und der Erholungsform von besonderer Bedeutung: die verfügbare Freizeit und das verfügbare Einkommen, die Mobilität und die zunehmende Verstädterung.

In den Jahren von 1950 bis 1979 ist die Jahresarbeitszeit von 2 773 auf 1 997 Stunden zurückgegangen (minus 24 %).

Das Realeinkommen ist von 1 640 auf 17 632 DM gestiegen (10,7fach), die Zahl der Personenwagen ist von 590 000 auf 20,8 Mio. gestiegen (35,3fach),

die Stadtbevölkerung hat von 19,8 % auf 45,3 % zugenommen (2,2fach).

Prognosen lassen bis 1990 ein weiteres Ansteigen der frei verfügbaren Zeit (jährlich 1 bis 1,5 %) und der Mobilität erwarten (1975: 371 Autos pro Tausend Einwohner; im Jahr 2000: 567 Autos pro Tausend Einwohner).

Da unter den Motiven für die Freizeitgestaltung die körperliche Bewegung, die Mobilität und sinnliche Eindrücke immer mehr an Bedeutung gewinnen, ist zu erwarten, daß in den nächsten Jahren der Erholungsverkehr weiter zunimmt. Mit erheblichen Zuwachsraten bis 1990 wird insbesondere bei folgenden Freizeitaktivitäten gerechnet:

Beim Radfahren um 6 % von 18 Mio. Ausübenden auf 19,1 Mio.,
 beim Wandern um 15 % von 20,7 Mio. auf 23,8 Mio.,
 bei Ski alpin um 32,7 % von 3,42 Mio. auf 4,54 Mio.,
 beim Skilanglauf um 28,8 % von 2,99 Mio. auf 3,85 Mio.,
 beim Reiten um 48,7 % von 2,34 Mio. auf 3,48 Mio.,
 beim Segeln um 26,2 % von 3,0 Mio. auf 3,9 Mio.,
 beim Surfen um 52,5 % von 2,4 Mio. auf 3,6 Mio.

1.9 Ein besonderes Problem ist das rücksichtslose und unverständliche Verhalten der Erholungsuchenden. Abfälle werden weggeworfen, Pflanzen zertreten, Einrichtungen mutwillig zerstört, auf Rechtspositionen wird gepocht, Gebote und Verbote werden mißachtet.

2. Rechtsvorschriften zum Erholungsverkehr

In dem 2. Kapitel meiner Ausführungen möchte ich nunmehr die Rechtsvorschriften, die die Erholung und den Erholungsverkehr betreffen, behandeln. Dabei steht der Gesetzgeber vor dem schwierigen Problem, die Forderungen des Natur- und Landschaftsschutzes und die Ansprüche, die sich aus der Erholung ergeben und die sich gegenüberstehen, in Einklang zu bringen.

2.1 Die Bayerische Verfassung garantiert in Art. 141 Abs. 3 das Recht des einzelnen auf den Genuß der Naturschönheiten und die Erholung in der freien Natur. Sie verpflichtet gleichzeitig Staat und Gemeinden, der Allgemeinheit die Zugänge zu Bergen, Seen und Flüssen und sonstigen landschaftlichen Schönheiten freizuhalten und ggf. freizumachen, sowie Wanderwege und Erholungsparks anzulegen.

2.2 Das Bayerische Landesplanungsgesetz sieht in den Grundsätzen der Raumordnung die Schaffung, Erhaltung und Ausgestaltung von Erholungsgebieten, insbesondere in den Verdichtungsräumen oder in deren Nahbereich vor. Diese Gebiete und überörtliche Einrichtungen des Sports und der Erholung sollen der Bevölkerung überall in angemessener Entfernung zur Verfügung stehen und leicht erreichbar sein.

2.3 Nach dem Bundesbaugesetz ist in den Bauleitplänen auf die Landschaft als Erholungsraum Rücksicht zu nehmen. Ferner sind die Belange von Sport, Spiel, Freizeit und Erholung zu berücksichtigen und Flächen hierfür auszuweisen.

2.4 Das Waldgesetz für Bayern hat u.a. auch den Zweck, die Erholung der Bevölkerung im Wald zu ermöglichen und die Erholungsmöglichkeiten zu verbessern. Dieser Zweckbestimmung wurde dadurch Rechnung getragen, daß nach Art. 12 Waldgesetz ausgewiesene Erholungsgebiete zum Erholungswald erklärt werden können.

2.5 Das Bayerische Naturschutzgesetz (BayNatSchG) hat den Art. 141 Abs. 3 der Bayerischen Verfassung näher ausgestaltet und das Recht auf Naturgenuß und Erholung konkretisiert, gleichzeitig aber auch die Grenzen der Erholungsnutzung festgelegt, um Störungen des Naturhaushalts zu vermeiden. Nähere Hinweise hierzu hat das StMLU mit Bekanntmachung vom 30.7.1976 (LUMBI S. 135) gegeben.

2.5.1 Zunächst zum Betretungsrecht ganz allgemein

- a) Das Betretungsrecht im engeren Sinne ist in Art. 22 Abs. 1 (BayNatSchG) geregelt. Es umfaßt die Befugnis, sich zum Zwecke der Erholung aufzuhalten, zu rasten und zu lagern (nicht zu zelten, zu übernachten und Wohnwägen aufzustellen).
- b) Auf Privatwegen darf nach Art. 23 Abs. 1 (BayNatSchG) jedermann wandern, reiten und mit Fahrzeugen, d.h. mit dem Fahrrad, aber auch mit Gespannen und bespannten Schlitten soweit es nicht gewerbsmäßig ist fahren.
- c) Zum Betreten gehört nach Art. 24 (BayNatSchG) auch die sportliche Betätigung wie Skifahren, Schlittenfahren, Reiten und Ballspielen, daneben aber auch Bolzen, Federball, Boccia, Skilanglauf, Geländelauf; nicht jedoch der Motorsport.
- d) Der Gemeingebrauch der Gewässer, der in § 23 WHG und Art. 21 und 22 BayWG geregelt ist, umfaßt das Baden auch mit Luftmatratze -, das Schlittschuhfahren, Eisstockschießen und Befahren mit kleinen Fahrzeugen (unter 9,20 m) ohne eigene Antriebskraft.
- e) Im Waldgesetz (Art. 13) wird hinsichtlich des Betretungsrechts auf das Bayerische Naturschutzgesetz verwiesen.
- f) Der Gemeingebrauch an Straßen ist in Art. 14 BayStWG und § 7 Bundesfernstraßengesetz geregelt.

2.5.2 Beschränkungen des Betretungsrechts können sich ergeben aus Rechtsvorschriften, aus hoheitlichen Anordnungen und aus Maßnahmen des Eigentümers oder sonstigen Berechtigten.

Nach Art. 21 Abs. 2 (BayNatSchG) gilt der Grundsatz der Gemeinverträglichkeit. Daraus ergeben sich z.B. Einschränkungen hinsichtlich des Lärmens, der Ausführung gefährlicher Sportarten, beim Ballspielen auf einem dichtbevölkerten Badestrand.

Nutzflächen dürfen während der Nutzzeit nur auf Wegen betreten werden (Art. 25 Abs. 1 BayNatSchG). Für organisierte Veranstaltungen wie z.B. Volksmärsche, Fuchsjagden, Demonstrationen, nicht aber z.B. Exkursionen kleinerer Gruppen gelten Beschränkungen (Art. 27 BayNatSchG). Anzeige- bzw. erlaubnispflichtig sind Sport- und Werbeveranstaltungen auf dem Wasser, z.B. nach §§ 51, 52 Schiffsfahrtsordnung (SchO); Radrennen nach Art. 18 BayStrWG, motorsportliche Veranstaltungen und Vergnügungen nach Art. 19 LStVG.

Nach Art. 26 Abs. 1 BayNatSchG können die Naturschutzbehörden das Betretungsrecht durch Rechtsverordnung oder Einzelanordnung aus Gründen des Naturschutzes, zur Regelung des Erholungsverkehrs etc. einschränken. Inhalt der Beschränkung kann sein:

- bestimmte Flächen überhaupt nicht zu betreten,
- bestimmte Aktivitäten zu unterlassen (z.B. Ballspiel auf der Liegewiese),
- nur bestimmte Wege zu benutzen.

Grundstücke dürfen auch nicht betreten werden, wenn der Grundstückseigentümer das Betreten gleich ob zulässig oder unzulässig durch Sperren untersagt hat. Sperren sind möglich:

bei Sonderkulturen,
für den Wohnbereich (darunter fallen aber nicht Seeuferparzellen, die nicht bebaut sind) und
kurzfristig bei Sondernutzungen.

Ein Entgelt darf der Eigentümer für das Betreten nur erheben, soweit eine Einschränkung des Betretungsrechts zulässig ist und die Entgelterhebung eine Gegenleistung für freiwillig erbrachte Leistungen (z.B. Bau von Badekabinen, sanitäre Einrichtungen etc.) darstellt.

Detaillierte Regelungen des Betretungsrechts sind vor allem in Schutzverordnungen (über Naturschutzgebiete, Nationalparke, Naturdenkmäler, Landschaftsschutzgebiete, Naturparke und Landschaftsbestandteile) enthalten. In welcher Form dort Regelungen getroffen werden können, ergibt sich aus folgendem Beispiel (Verordnung Naturschutzgebiet Vogelweistätte Innstausee bei Attel und Freiham):

Verboten ist darin

das Abstellen von Wohnwagen außerhalb der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straße,
das Reiten außerhalb der zugelassenen Wege,
das Betreten des Fluchtdistanzbereiches einer Graureiherkolonie,
das Befahren und Anlanden von Verlandungsgebieten,
das Verlassen der Wege,
das Eindringen in Schilf- und Röhrichtbereiche,
das Zelten und Lagern,
das Parken,
das Befahren der Gewässer mit Wasserfahrzeugen oder Schwimmkörpern aller Art,
Hunde laufen zu lassen,
Bäume mit Horsten und Höhlen zu besteigen,
in der Nähe der besetzten Vogelbrutstätten Ton-, Foto- oder Filmaufnahmen zu machen,
zu lärmern oder Tonübertragungs- oder Tonwiedergabegeräte zu benutzen.

Allgemeine Beschränkungen des Betretungsrechts sind auch noch in den Jagdgesetzen enthalten. In Wildschutzgebieten kann das Betreten von Flächen und nichtöffentlichen Wegen durch Rechtsverordnung der unteren Naturschutzbehörde zeitweise beschränkt oder verboten werden (Art. 21 Abs. 1 und 2 BayJG).

Aus Gründen des Wildschutzes und zur Fütterung kann das Betreten der freien Natur durch Rechtsverordnung und durch Anordnung vorübergehend untersagt oder beschränkt werden (Art. 21 Abs. 4 BayJG).

Darüber hinaus können Wildgehege (Art. 23 BayJG) und Wintergatter für Rotwild (Art. 25 BayJG) angelegt werden, die ein Betreten verhindern.

Nach § 19a BJagdG ist die Störung des Wildes verboten (Ordnungswidrigkeit § 39 Abs. 1 Nr. 5).

2.5.3 Die Ausübung einzelner Erholungsaktivitäten, die im besonderen Maß zu Schäden der Landschaft führen, ist in folgender Weise geregelt:

a) Reiten

Nach Art. 24 BayNatSchG gehört zum Betreten der freien Natur auch das Reiten. Ausdrücklich ist in Art. 23 Abs. 2 BayNatSchG noch

aufgeführt, daß jedermann auf Privatwegen reiten darf, soweit sie sich dafür eignen. Im Wald ist das Reiten nur auf Straßen und Wegen zulässig (Art. 25 Abs. 2 BayNatSchG). Nach Art. 26 Abs. 1 BayNatSchG kann das Reiten durch die Naturschutzbehörden mittels Rechtsverordnung oder Einzelanordnung eingeschränkt werden. Außerdem kann durch Rechtsverordnung eine Kennzeichnung der Reitpferde vorgeschrieben werden. Eine entsprechende Rechtsverordnung hat z.B. das Landratsamt München am 3.12.1982 erlassen. Danach besteht eine Kennzeichnungspflicht für Pferde in Landschaftsschutzgebieten - ausgenommen sind die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze.

Verbote und Beschränkungen des Reitens können, wie bereits angeführt, in Schutzgebietsverordnungen ausgesprochen werden.

Verstöße gegen die angeordneten Bestimmungen sind Ordnungswidrigkeiten (Art. 52 Abs. 2, 4 BayNatSchG).

b) Skisport

Das Betretungsrecht für Skilangläufer besteht auch auf maschinell gezogenen Spuren. Dort darf keine Gebühr erhoben werden. Beschränkungen auf Skiabfahrten können aus wichtigem Grund durch Gemeinden verfügt werden (Art. 24 Abs. 2 LStVG).

c) Baden, Eissport

Ergänzend zu den Möglichkeiten, die das Bayerische Naturschutzgesetz bereits vorsieht, kann das Baden und Eislaufen nach Art. 27 Abs. 1 LStVG durch Verordnung der Gemeinden bei Gefahren für Leben und Gesundheit vorgesehen werden. Darüber hinaus ist in Art. 27 Abs. 2 LStVG die Ermächtigung für eine Verordnung über das Verhalten beim Baden enthalten. Eine solche Verordnung (Badeverordnung) wurde am 8.9.1974 erlassen.

d) Segeln, Surfen

Nach Art. 21 Abs. 2 BayWG darf jedermann außerhalb von Schilf- und Röhrichtbeständen die Gewässer zum Befahren mit kleinen Fahrzeugen (unter 9,20 m) ohne eigene Antriebskraft benutzen. Nach Art. 22 BayWG kann die Kreisverwaltungsbehörde den Erholungsverkehr durch Rechtsverordnung zum Schutz der Natur oder des Gewässers regeln. Weitere Beschränkungen gelten in Wasserschutzgebieten (§ 19 Abs. 1 Nr. 1 WHG), in Hafenordnungen (Art. 60 BayWG) und in Sperrgebieten (§§ 25, 26 SchO). Nach § 46 Abs. 1 SchO müssen Segelfahrzeuge 100 m Mindestabstand vom Ufer bzw. von der Schilfzone einhalten. Dies gilt auch für Surfer. Bestände von Wasserpflanzen, Schilf, Binsen, Seerosen, Altwässer dürfen nicht befahren werden (§ 46 Abs. 3 SchO). Die Sperrung für bestimmte Fahrzeuge ist möglich (§ 49 Abs. 1 SchO). Für bestimmte Wassersportarten können Wassersportgebiete eingerichtet werden (§ 50 Abs. 1 SchO). Veranstaltungen sind anzeige- bzw. erlaubnispflichtig (§§ 51, 52 SchO). Auf oberbayerischen Seen wurden die Sportboote mit Bekanntmachung von StMWV und StMI vom 1.6.1978 (MABl S. 397) kontingentiert.

e) Wasserskifahren

Nach § 2 der Wasserskiverordnung ist das Wasserskifahren nur auf den markierten Strecken der Binnenschiffahrtsstraßen in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang mindestens 300 m vom Ufer entfernt erlaubt (§ 45 SchO).

f) Camping

Das Campingwesen ist in der Campingplatzverordnung vom 21.7.1975 und einer gemeinsamen Bekanntmachung vom 12.7.1976 geregelt. Zweck der Regelung ist u.a. die Vermeidung von negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt. Für die Neuanlage von Campingplätzen ist eine entsprechende Ausweisung in Bauleitplänen erforderlich. Besondere Regelungen über die Anlage von Jugendzeltlagerplätzen und die Durchführung von Jugendzeltlagern sind in einer eigenen Bekanntmachung vom 20.11.1978 enthalten. Durch die vorgesehene Anzeige bei der Kreisverwaltungsbehörde soll verhindert werden, daß schützenswerte Flächen benutzt werden.

In diesem Zusammenhang ist auch das Verbot des Feuermachens und des Rauchens im Wald (Art. 17 BayWaldG) von besonderer Bedeutung.

Um die Schaffung von Erholungseinrichtungen zu erleichtern, wurde in Art. 32 Abs. 2 BayNatSchG ein Verkaufsrecht und in Art. 35 Nr. 1 BayNatSchG die Enteignungsmöglichkeit vorgesehen.

Bei der Einhaltung der Vorschriften durch die Erholungsuchenden kommt der Naturschutzwacht, die u.a. die Aufgabe hat, Zuwiderhandlungen gegen naturschutzrechtliche Bestimmungen festzustellen (Art. 43 BayNatSchG), besondere Bedeutung zu.

3. Planung und Lenkung

Wie eingangs bereits aufgezeigt, soll die Erholung möglichst wenig durch staatliche Eingriffe und Vorschriften begrenzt werden und der Erholungsuchende möglichst wenig vom Staat dirigiert, d.h. gelenkt werden. Eine Lenkung des Erholungsverkehrs bzw. etwas vorsichtiger ausgedrückt - eine Beeinflussung des Erholungsverkehrs kann in folgender Weise erfolgen:

- durch Planung,
- durch die Schaffung von Alternativen,
- durch Information, Bildung und Erziehung.

3.1 Planung und Lenkung

Verschiedene Verfahren, wie Raumordnungsverfahren, Aufstellung von Bauleitplänen, Kauffeststellungsverfahren und die Umweltverträglichkeitsprüfung dienen dazu, die verschiedenen Ansprüche an den Raum aufeinander abzustimmen. Sie lassen sich wirksam zur Lenkung des Erholungsverkehrs einsetzen. Darüber hinaus kommt bei der Lenkung durch Planung folgenden Regelungen besondere Bedeutung zu:

3.1.1 Vorschriften

- a) Verordnung "Erholungslandschaft Alpen"; sie stammt aus dem Jahr 1972 und wurde 1976 in das Landesentwicklungsprogramm unverändert übernommen. In dieser Verordnung werden die Alpen in drei Zonen eingeteilt:

Zone C (42 % der Fläche): Erschließungsvorhaben mit Ausnahme landeskultureller Maßnahmen sind dort unzulässig.

Zone B (23 % der Fläche): Erschließungsmaßnahmen sind dort nur zulässig, wenn sie im Einzelfall den Erfordernissen der Landesplanung nicht widersprechen.

Zone A (35 % der Fläche): Vorhaben sind dort zulässig, wenn nicht im Einzelfall landesplanerische Bedenken bestehen (z.B. Bodenerosion beim Bau von Liften und Skiabfahrten; Gefährdung der landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Bewirtschaftung).

Zahlreiche Vorhaben, wie z.B. die Erschließung der Alp Spitze bei Garmisch, sind auf der Grundlage dieser Verordnung bereits verhindert worden.

b) Landesentwicklungsprogramm

Das Landesentwicklungsprogramm, das am 1.5.1976 in Kraft getreten ist die Fortschreibung steht kurz vor dem Abschluß - enthält neben dem Kapitel Landschaftsrahmenprogramm (B I) und einem eigenen Kapitel "Freizeit und Erholung" (B II 7) in zahlreichen weiteren Kapiteln wie Siedlungswesen (B II), Land- und Forstwirtschaft (B III), Fremdenverkehrswirtschaft (B IV 3.6), Bildungs- und Erziehungswesen (B VI), Verkehrswesen (B IX/7 und 8), Wasserwirtschaft (B XI) und technischem Umweltschutz (B XII 3 und 4) Ziele, die direkt oder indirekt den Erholungsverkehr betreffen. Entsprechendes gilt auch für die regionalen Ziele in Teil C.

Besonderes Gewicht kommt folgenden Aspekten zu:

- einer gleichmäßigen Versorgung der Bevölkerung mit Erholungseinrichtungen in allen Landesteilen,
- der Schaffung von Erholungsmöglichkeiten im innerstädtischen Bereich,
- einem ausgewogenen Verhältnis von Möglichkeiten für die Intensiv- und Extensiverholung,
- der Entlastungsfunktion,
- der Eignung der Landschaft für die jeweilige Erholungsnutzung,
- der Rücksicht auf Erfordernisse des Landschaftsschutzes sowie Grenzen der Belastbarkeit,
- der Bewahrung der erhaltenswerten Eigenarten der Naturlandschaft,
- der pfleglichen Nutzung der naturgegebenen Standortvoraussetzungen unter Beachtung der bereits vorhandenen Belastung,
- dem Unterlassen der Erholungsnutzungen in Schutzgebieten,
- der Trennung von Urlaubs- und Naherholung.

Eine Konkretisierung dieser Ziele erfolgt in den Regionalplänen. Insbesondere geschieht das durch die Ausweisung von Erholungsgebieten, die Festlegung überlasteter Gebiete, die Schaffung von Entlastungsgebieten, die Festlegung von Erholungsschwerpunkten und von Freizeitwohnsitzen. Das StMLU hat hierzu nähere Hinweise gegeben.

c) Programm Freizeit und Erholung

Dieses Programm wurde von der Staatsregierung am 28.5.1970 beschlossen. Zweck dieses Programms ist es, eine Grundlage für die Planungen staatlicher, kommunaler und privater Stellen und Träger zur Verbesserung der Erholungsmöglichkeiten, insbesondere für die Kurzzeiterholung, zu schaffen und im ganzen Staatsgebiet eine bedarfsgerechte und möglichst gleichmäßige Versorgung mit Erholungseinrichtungen zu erreichen. Besondere Bedeutung kommt der Verbesserung der Erholungsmöglichkeiten für die Bevölkerung der Verdichtungsräume zu. Der Staat leistet für Maßnahmen aus dem Geschäftsbereich des StMLU Zuschüsse und gibt zinsverbilligte Darlehen für bestimmte Erholungseinrichtungen nach Maßgabe der derzeit

gültigen Richtlinien vom 14.5.1975, geändert am 28.2.1978. Eine Neufassung der Richtlinien wird derzeit erarbeitet.

Zur Möglichkeit der Lenkung durch die Förderung werde ich noch etwas später Stellung nehmen.

Neben dem Programm "Freizeit und Erholung" gibt es noch zahlreiche andere Programme, die Grundlagen für Planungen bilden und den Erholungsverkehr wesentlich beeinflussen, so insbesondere das Fremdenverkehrsförderungsprogramm, daneben aber auch das Städtebauförderungsprogramm und das Gesundheitsprogramm.

d) Landschaftsplanung

Die Landschaftsplanung ist detailliert im Änderungsgesetz zum Bayerischen Naturschutzgesetz (Art. 3 BayNatSchG), das am 1.9.1982 in Kraft getreten ist, geregelt. Ich kann mich deswegen hinsichtlich der Zielsetzung und des Inhalts der Landschaftsplanung kurz fassen.

Im Rahmen der Landschaftsplanung sind, soweit erforderlich, darzustellen und festzusetzen sowohl Maßnahmen zum Schutz und zur Pflege von Natur und Landschaft als auch Maßnahmen zur Erholung in der freien Natur,

bei überörtlicher Bedeutung im Landschaftsprogramm als Teil des Landesentwicklungsprogramms und

in Landschaftsrahmenplänen als Teil der Regionalpläne,

bei örtlicher Bedeutung in Landschaftsplänen als Bestandteil der Flächennutzungspläne und in Grünordnungsplänen als Bestandteile der Bebauungspläne.

Die Festlegung von Details erfolgt bei Einzelplanungen in landespflegerischen Begleitplänen (Art. 6b Abs. 4 BayNatSchG).

Gerade auf der Ebene der Gemeinden, die den Erholungsverkehr sehr stark beeinflussen, mitbestimmen und insbesondere auch lenken können, kommt das Instrumentarium der Landschaftsplanung zum Tragen. So laufen derzeit 380 Planungen, 151 Pläne sind bereits fertiggestellt. Die Planungsfläche umfaßt ca. 26,45 % der Fläche von Bayern. Das StMLU fördert die Landschaftsplanung und hat bereits 7,2 Mio DM an Fördermitteln hierfür bewilligt. Erfreulicherweise wird in der letzten Zeit, wie bei der Ausgestaltung von Kiesgruben, auch die Anlage neuer Biotope miteingeplant.

e) Straßenplanungen

Gerade die Neuanlage und Planung von Straßen (öffentliche Straßen, Privatwege, Forststraßen, Wege der Wasserwirtschaftsverwaltung) beeinflussen den Erholungsverkehr sehr stark, da Neugebiete erschlossen und Wegezeiten erheblich verkürzt werden können.

3.1.2 Was ist bei der Planung besonders zu beachten?

Folgende Gesichtspunkte und Fragen sollten bei der Planung von Erholungseinrichtungen und sonstiger Einrichtungen, die sich im besonderen Maße auf den Erholungsverkehr auswirken, berücksichtigt werden:

Um den Erholungsverkehr zu reduzieren, sollten Erholungsanlagen möglichst in unmittelbarer Nähe der Siedlungsschwerpunkte situiert werden. Erholungseinrichtungen für die intensive Erholung sollten im innerörtlichen Bereich liegen und attraktiv ausgestaltet sein. Im Ge-

meinderat darf es nicht heißen: "Für die Erholung haben wir die schöne Umgebung". Mit einer solchen Einstellung werden die Probleme in die Umgebung abgedrängt.

Läßt sich der Bedarf zuverlässig ermitteln und lassen sich die Bedürfnisse der vorgesehenen Besucher feststellen? Um dies zu erfahren, ist es ratsam, die Erholungsuchenden in geeigneter Form zu beteiligen. Es kann z.B. in Form von offenen Planungen oder durch Befragungen geschehen. (Das StMLU hat z.B. bei der Planung von Radwanderwegnetzmodellen 20 000 Entwürfe drucken und unter die Bevölkerung verteilen lassen). Wenn die Bürger bei der Schaffung von Erholungseinrichtungen beteiligt werden, können am ehesten Fehlplanungen verhindert werden.

Kommt als Träger ein Privater oder ein gemeinnütziger Verein in Betracht (Subsidiaritätsgrundsatz im Verhältnis zur Gemeinde)? Kommt in Anbetracht der Bedeutung der Maßnahme eine gemeinsame Trägerschaft in Betracht? Gerade der Zusammenschluß von kommunalen Gebietskörperschaften zu Erholungsflächenvereinen hat gezeigt, daß dann attraktive Anlagen geschaffen und günstige Standorte ausgewählt werden können und daß auch am besten eine Lenkung der Verkehrsströme erfolgen kann. So ziehen z.B. die attraktiven Badeseen im Münchener Norden sehr viele Badelustige an.

Welche Interessengegensätze gibt es, wie lassen sie sich am besten koordinieren und bereinigen? Bei den Radwegenetzmodellplanungen des StMLU hat sich gezeigt, daß viele Planungen parallel laufen und nicht in ausreichendem Maße koordiniert sind.

Schon bei der Planung sollte nach Möglichkeit berücksichtigt werden, daß sich das Freizeitverhalten ändern kann und daß Einrichtungen u.U. den geänderten Verhältnissen anzupassen sind.

Das StMLU bemüht sich, Grundsätze und Maßnahmen, die den Erholungsverkehr betreffen, auch mit anderen Ländern abzustimmen, damit ein wirksames Instrumentarium entwickelt und auch gezielt eingesetzt werden kann. Das geschieht z.B. im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer.

Im übrigen arbeitet das StMLU mit einer Vielzahl von Vereinen und Verbänden (z.B. Alpenverein, dem ADAC etc.) schon bei der Planung zusammen.

3.1.3 Planungshilfsmittel und Modellplanungen

Im Zusammenhang mit Planungen, die hinsichtlich des Erholungsverkehrs Lenkungsfunktion haben, möchte ich noch kurz auf einzelne Planungshilfsmittel, die das StMLU erarbeitet hat und die Planern zur Verfügung stehen, zu sprechen kommen.

a) Biotopkartierung

Das LfU hat damit 1970 begonnen. Mittlerweile liegen die Flachlandbiotopkartierung (ohne Wälder und Städte) und die Alpenbiotopkartierung vor; in Bearbeitung ist die Stadtbiotopkartierung und in Vorbereitung die Waldbiotopkartierung. Die Biotopkartierung liegt bei den Fachbehörden, Regierungen und Landratsämtern und ist auch für Private dort einsehbar. In der Praxis wird sie gerade von den Kreisverwaltungsbehörden Entscheidungen und Planungen zugrundegelegt.

b) Landschaftsdatenbank

Vom StMLU wird versucht, die naturräumliche Ausstattung (Boden, Klima, Vegetation, Wasser, Tierwelt etc.) datenmäßig zu erfassen. Derzeit verfügbar ist bereits die Biotopkartierung Alpen (ca. 20 000 bis 30 000 Flächen). Es ist möglich, Tabellen und Karten auszudrucken. Entsprechende Anforderungen wären an das StMLU zu richten.

c) Seeuferuntersuchungen

Vom LfU werden derzeit die Ufer der natürlichen Seen im Maßstab 1 : 5 000 erfaßt und kartiert; insbesondere die Feuchtbereiche, Verlandungsbereiche und Erholungsflächen. Die Uferflächen werden bewertet und Empfehlungen für die Nutzung erarbeitet. Die Kartierung soll 1983 abgeschlossen sein.

d) Seeuferkonzept

Das sog. Seeuferkonzept für den Ammersee und Starnberger See wird vom StMLU in Zusammenarbeit mit dem StMF, der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser und Seen, der Regierung von Oberbayern und den hier zuständigen Landratsämtern vorbereitet. Für jedes einzelne Uferstück (parzellenscharf) ist die Zugänglichkeit des Ufers festgestellt; zugleich wird festgehalten, ob und in welcher Weise Veränderungen (z.B. Freimachung von staatlichen Verlandungsflächen, Beseitigung von Zäunen, Belassung der Unzugänglichkeit aus ökologischen Gründen usw.) anzustreben sind. Die Abstimmung zwischen den beteiligten Behörden ist noch nicht abgeschlossen.

e) Segelhafenkonzept

Ein Segelhafenkonzept wurde vom StMLU im Einvernehmen mit StMI, StMF und StMWV 1976 infolge eines Landtagsbeschlusses (vom 23.4.1975 Drs. 8/606) entwickelt. Es hat zum Gegenstand: Segelboothäfen, Liegeplätze und andere Einrichtungen des Segelsports. Dieses Konzept wird im Zuge der Landschaftsrahmenplanung für jeden der größeren bayerischen Seen (Regionen 14, 16, 17 und 18) konkretisiert.

f) Großflächiger Kiesabbau und Folgenutzung

Das StMLU hat in Beantwortung eines Landtagsbeschlusses hierzu eine umfangreiche Stellungnahme mit Vorschlägen für Maßnahmen und Regelungen abgegeben.

g) Erhebung der Freizeiteinrichtungen

Das StMLU hat alle Freizeiteinrichtungen datenmäßig erfaßt (ca. 20 000 bis 30 000 Einrichtungen).

h) Programm VERA

Derzeit wird im StMLU ein Programm zur umfassenden Analyse von Erreichbarkeitsverhältnissen entwickelt. Mit Hilfe dieses Programms können z.B. Einzugsbereiche von Einrichtungen festgelegt, die regionale Verkehrserschließung analysiert und günstige Standorte ermittelt werden. Gedacht ist an einen Einsatz dieses Programms vor allem in der Regional- und Landesplanung.

i) Erholungsraum Berchtesgaden

Das Alpeninstitut wurde beauftragt, ein Entwicklungsprogramm für Erholungseinrichtungen im Vorfeld des Nationalparks Berchtesgaden zu entwickeln. Die Erholungsplanung soll raumbezogene, örtliche und

überörtliche Aussagen für das Planungsgebiet sowie allgemeine, auf andere Erholungsräume übertragbare Ergebnisse enthalten. Sie soll insbesondere Möglichkeiten zur Lösung von Nutzungskonflikten, z.B. durch Vorschläge zur Entflechtung, aufzeigen. Es sollen ferner am Bedarf orientierte Vorschläge zur qualitativen Verbesserung bzw. zum weiteren Ausbau der bestehenden Erholungseinrichtungen entwickelt werden. Der Schwerpunkt der Erholungsplanung soll auf dem Vorschlag konkreter Maßnahmen liegen (die Planung läuft noch).

- j) Derzeit läuft eine Untersuchung über die Belastung der Landschaft, über Erholungsmöglichkeiten und deren Konflikte mit anderen Raumansprüchen im Münchener Norden.
- k) Bereits vor einigen Jahren hat das StMLU ein Gutachten zur Entwicklung der Isarauen vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum in München erarbeiten lassen. Dieses Gutachten wurde den Maßnahmen beim Ausbau der Isarauen zugrundegelegt. Es wurden insbesondere Wege und Radwege angelegt und am Rande der Isarauen Parkplätze geschaffen. Das Gutachten ist als Materialienband in der Schriftenreihe des StMLU erschienen.
- l) Loipenkonzept
Das StMLU hat die Regierungen von Oberbayern und Schwaben er- sucht darauf hinzuwirken, daß unter Beteiligung der Naturschutzbe- hörden Loipenkonzepte entwickelt werden. Es soll verhindert werden, daß Gemeinden willkürlich Loipen durch schützenswerte Gebiete le- gen. In diesem Zusammenhang möchte ich insbesondere auch auf das Informationsblatt der Regierung von Oberbayern vom 7.12.1980 für Skiabfahrten und Loipen hinweisen.
- m) Modellplanungen
Das StMLU hat im Vollzug des Programms "Freizeit und Erholung" verschiedene Modellplanungen in Auftrag gegeben. Die dabei gewon- nenen Erfahrungen, insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen auf den Erholungsverkehr, sollen ausgewertet und künftigen Planun- gen zugrundegelegt werden. Derzeit werden die Ergebnisse der Mo- dellradwegenetzplanungen in den Städten München, Nürnberg und Augsburg zusammengefaßt.
- n) Wettbewerbe
Auch Wettbewerbe liefern wertvolle Erkenntnisse für die Planung und zeigen Möglichkeiten auf, wie und wohin Ströme des Erholungsver- kehrs gelenkt werden können; so z.B. die bayerischen Wettbewerbe
Bürger, es geht um Deine Gemeinde,
familienfreundliche Stadt,
vorbildliche Campingplätze in der Landschaft.

3.2 Lenkung durch Schaffung von Alternativen

3.2.1 Allgemeines

Die Erholungsuchenden sind am ehesten bereit, ihr Verhalten zu ändern, wenn ihnen attraktive Alternativen angeboten werden. Dabei muß man ehrlicherweise zugeben, daß mit Alternativen auch zusätzliche Anreize geschaffen werden können.

- a) Will man den Erholungsverkehr von empfindlichen Landschaftsteilen ablenken, so muß man zuallererst die Städte als Lebens- und Erholungsraum ausstatten, dort Einrichtungen schaffen, insbesondere auch für die Erholung in der freien Natur. Konkret sind erforderlich: mehr zusammenhängende innerstädtische Grünflächen, eine bessere Ausnutzung des Freiraumpotentials, mehr Raum und Sicherheit für Kinder, Fußgänger, Radfahrer.
- b) Wenn Erholungseinrichtungen angenommen werden sollen, müssen sie günstig liegen (in der Nähe der Wohnquartiere) und gut erreichbar sein (nach Möglichkeit auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad und zu Fuß).
- c) Attraktiv sind Erholungseinrichtungen dann, wenn sie
 - vielfältige Betätigungsmöglichkeiten bieten, insbesondere auch für Familien und Kinder,
 - ansprechend gestaltet sind,
 - kostengünstig nutzbar sind,
 - gute Voraussetzungen für Kommunikation bieten,
 - von störenden Einflüssen (Lärm, Luftverschmutzung) freigehalten werden,
 - freie Gestaltungsmöglichkeiten und viel Bewegungsspielraum vorsehen.
- d) Die Erholungseinrichtungen, die angenommen werden sollen, müssen auch bekannt sein, es ist deswegen entsprechend zu werben. Eine sehr gute Werbung mit dem entsprechenden Erfolg betreibt z.B. der Münchener Erholungsflächenverein.

3.2.2 Konkrete Alternativen

- a) Erholungseinrichtungen in belastbaren Gebieten, die von gefährdeten Bereichen ablenken können, werden z.B. geschaffen
 - von der Forstverwaltung im Staatswald,
 - im Rahmen der Flurbereinigung,
 - von der Staatl. Verwaltung der bayerischen Schlösser und Seen,
 - auf Flächen, die dem Staat gehören bzw. von ihm aus Mitteln des Grundstockvermögens angekauft werden.

- b) Der wesentlichste Teil der Erholungseinrichtungen wird jedoch von Kommunen, Vereinen und privaten Trägern mit staatlichen Fördermitteln errichtet. Die Förderung kann gerade bei der Lenkung des Erholungsverkehrs als wirksames Instrumentarium angesehen werden.

Neben der Städtebauförderung und Sportförderung, die vor allem Förderobjekte in den bebauten Ortsteilen betreffen, ist vor allem die Förderung im Rahmen des Programms "Freizeit und Erholung" ein wirksames Lenkungsinstrumentarium für den Erholungsverkehr in der freien Natur. Das geschieht auf folgende Weise:

Schwerpunktmäßig werden Maßnahmen im innerstädtischen Bereich gefördert (Grünanlagen, Spiel- und Sportplätze, Eislaufenanlagen, Kleingärten, Radwege), um die Verkehrsströme ins Umland zu reduzieren.

Der Katalog der förderfähigen Vorhaben wurde auf Vorhaben mit landschaftsschonendem Charakter abgestellt. Nicht mehr gefördert werden künftig Skiabfahrten, Reitwege, Parkplätze, Aussichtstür-

me und der Neubau von Unterkunftshütten für Wanderer und Bergsteiger. Damit sollen nicht neue Verkehrsströme ausgelöst werden.

Die Attraktivität neu geschaffener Anlagen in belastbaren Gebieten wird dadurch erhöht, daß vielseitige Nutzungsmöglichkeiten vorgesehen werden, günstige Standorte ausgewählt und große Kapazitäten vorgesehen werden, auf die Errichtung von Gemeinschaftsanlagen hingewirkt wird, eine bedarfsgerechte Ausgestaltung erfolgt und die Anlagen gut in die Landschaft eingebunden werden. Die Besucherzahlen an Anlagen, wie z.B. dem Karlsfelder See oder dem Feringasee (ca. 10 000 bis 15 000 an schönen Sommertagen) spricht für die Wirksamkeit der Lenkung.

Es werden Wegenetze in der Nähe der Verdichtungsräume nach Verkehrsarten getrennt ausgebaut und entsprechend beschildert, die die Ströme der Wanderer, Radfahrer und Langläufer kanalisieren können und wesentlich dazu beitragen, daß die gewünschten Ziele, wie z.B. auch Seeufer, auf den Wegen angegangen werden und die Natur und Landschaft möglichst wenig beeinträchtigt wird.

Im Rahmen des Förderverfahrens wird geprüft, ob die geplanten Maßnahmen mit den Zielen des LEP vereinbar sind und ob insbesondere Gründe des Naturschutzes gegen die Maßnahmen und gegen die Lenkung des Erholungsverkehrs in bestimmte Gebiete sprechen. Auf diese Weise kamen bereits mehrfach vorgesehene Vorhaben nicht zur Ausführung.

Auch die Naturparkförderung (Richtlinien vom 18.12.1981), die der Unterstützung der Naturparkträger bei Maßnahmen der Landschaftspflege und zur Verbesserung der Erholungsmöglichkeiten dient, läßt sich zur Lenkung des Erholungsverkehrs einsetzen.

So werden mit Fördermitteln

Maßnahmen zur Sicherung wertvoller ökologischer Bereiche durchgeführt,

Erholungseinrichtungen geschaffen, die im Naturpark den Erholungsverkehr kanalisieren (Wege, Parkplätze, Beschilderung) und die die verschiedenen Erholungsarten voneinander trennen (z.B. Wanderer und Reiter) und

Informationseinrichtungen vorgesehen.

Zuwendungen werden nur gewährt, wenn die zuwendungsfähigen Aufwendungen des Naturparkträgers jährlich mindestens 10 000 DM betragen.

Ein weiteres Lenkungsinstrumentarium bilden die Landschaftspflegerichtlinien vom 23.03.1983. Nach diesen Richtlinien werden u.a. gefördert

die Anlagen von Schutz- und Sicherungseinrichtungen zur Abwehr vorhandener oder vorhersehbarer Beeinträchtigungen (z.B. Sperren, Schutzzäune, Bojenketten),

Maßnahmen zur Lenkung des Besucherverkehrs, soweit dies bei geschützten Flächen zur Erreichung des Schutzzweckes notwendig ist,

Maßnahmen zur Erhaltung von Standorten geschützter Pflanzenarten und von Lebensräumen geschützter Tiere.

Eine Förderung erfolgt, wenn die Gesamtkosten mindestens 8 000 DM (in Ausnahmefällen 500 DM) betragen.

3.3 Lenkung durch Erziehung, Information, Bildung

Eine sicherlich wirksame Maßnahme dafür, daß sich der Erholungsverkehr in den richtigen Bahnen bewegt, ist die Erziehung und Bildung der Erholungsuchenden. Wenn schon die Kinder über Fragen des Natur- und Landschaftsschutzes Bescheid wissen, wenn ihnen die Zusammenhänge klar sind, sind sie am ehesten bereit, die Natur zu schonen. Das StMLU ist bemüht, durch Herausgabe von Broschüren und Schriften Kinder und Erwachsene zum Schutz der Natur anzuhalten. Darüber hinaus versucht das StMLU fortlaufend auch auf die Erholungsuchenden einzuwirken und sie so zu lenken, daß Schäden in der Landschaft vermieden werden. Das Verständnis für die Natur soll auch durch die Förderung von Landesgartenschauen und durch die Beteiligung des StMLU an der IGA in München geweckt werden.

Erfreulicherweise ist im gleichen Sinne auch eine große Zahl von Vereinen, Verbänden und Privaten tätig. Ihre Bildungsarbeit ist wegen der großen Breitenwirkung sehr wichtig. Als Beispiele möchte ich nur den Bund Naturschutz, den Alpenverein und die Bergwacht nennen.

Anschrift des Verfassers:

Regierungsdirektor Dr. Heinrich Lochner
Bayerisches Staatsministerium
für Landesentwicklung und Umweltfragen
Rosenkavalierplatz 3
8000 München 81

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Laufener Spezialbeiträge und Laufener Seminarbeiträge \(LSB\)](#)

Jahr/Year: 1983

Band/Volume: [4_1983](#)

Autor(en)/Author(s): Lochner Heinrich

Artikel/Article: [RECHT AUF ERHOLUNG - WO SIND DIE GRENZEN? MÖGLICHKEITEN DER PLANUNG UND LENKUNG DES ERHOLUNGSVERKEHRS 85-100](#)