



**CENTRAL
EUROPE**
COOPERATING FOR SUCCESS.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

Jana Hildebrand

Wiederbelebung der via regia als fahrradtouristische Route Perspektiven für den Abschnitt Leipzig - Görlitz

Leipzig, Januar 2011

„Aus den Millionen Kilometern Straßennetz die unsere Welt umspannen, hebt sich da und dort ein winziger Abschnitt über seinen bloßen Gebrauchswert empor und erzählt von vergangenen Tagen, von Triumph und Erschütterung, von Debakel und Ruhm.“

(GRIESER 1997, S. 24)

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	VII
Tabellenverzeichnis	VIII
Abkürzungsverzeichnis	IX
1 Einleitung	1
2 Tourismus	2
2.1 Einführung	2
2.2 Historische Entwicklung des Reisens	2
2.3 Definition Tourismus	4
2.4 Tourismus in Deutschland - Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg	5
2.4.1 Touristische Kennwerte	5
2.4.1.1 Reiseintensität	5
2.4.1.2 Reisevolumen	6
2.4.1.3 In- und Auslandsreiseanteil	6
2.4.1.4 Zusammenfassung	6
2.4.2 Einflussfaktoren und ihre Auswirkung	7
3 Fahrradtourismus	8
3.1 Bedeutung des Fahrrads im Wandel der Zeit	8
3.1.1 Bedeutung des Fahrrads bis zum Zweiten Weltkrieg	8
3.1.2 Bedeutung des Fahrrads nach dem Zweiten Weltkrieg	9
3.2 aktuelle Bedeutung des Fahrrads	9
3.2.1 Fahrradbestand	9
3.2.2 Fahrrad als Wirtschaftsfaktor	10
3.2.3 Fahrradmessungen	10
3.2.4 Anteil des Radfahrens am Verkehrsaufkommen	10
3.3 Definitionen	11
3.3.1 Typologie der Fahrradfahrer	11
3.3.2 Definition Fahrradtourismus	12

3.4	Fahrradtourismus in Deutschland.....	12
3.4.1	Anfänge des Fahrradtourismus in Deutschland.....	12
3.4.2	Radwegeinfrastruktur.....	13
3.4.2.1	Überblick.....	13
3.4.2.2	Möglichkeiten der Routenführung.....	15
3.4.2.3	Umfang des Radwegenetzes.....	16
3.4.3	Sonstige Infrastrukturanlagen und Serviceleistungen.....	17
3.4.4	Nachfrage und Wertschöpfung.....	19
3.4.5	Charakteristik der Nachfrage.....	20
3.4.6	Förderung des Radverkehrs.....	20
3.4.6.1	Bundesebene.....	21
3.4.6.2	Landes-, Landkreis und kommunale Ebene.....	21
3.4.6.3	weitere Akteure.....	21
3.5	abschließende Bewertung des Fahrradtourismus.....	22
3.5.1	Stärken und Chancen.....	22
3.5.2	Herausforderungen.....	24
3.5.3	Zusammenfassung.....	25
4.	Kooperation und Regional Governance.....	27
4.1	Einführung.....	27
4.1.1	Grundsatz der Tourismuspolitik.....	28
4.1.2	Anforderungen an die touristische Entwicklung.....	28
4.2	Kooperation.....	29
4.2.1	Definition.....	29
4.2.2	Gegenstand, Ausrichtung und Zielstellung von Kooperationen.....	30
4.2.3	Intensitäts- und Organisationsgrad von Kooperationen.....	31
4.3	Stellenwert und Bedeutungswandel von Kooperationen.....	32
4.4	Regional Governance.....	33
4.4.1	Einführung – Governance.....	33
4.4.2	Hintergrund.....	34
4.4.3	Merkmale von Regional Governance.....	37
4.5	Herausforderung für touristische Kooperationen.....	38

5. Untersuchungsgegenstand	41
5.1. Einführung – Tourismus in Sachsen	41
5.2. Fahrradtourismus in Sachsen	41
5.2.1 Grundlagen	41
5.2.2 Bedeutung	42
5.2.3 Herausforderung	43
5.3 via regia.....	44
5.3.1 Definition.....	44
5.3.2 Hintergrund	44
5.3.4 aktuelle Bedeutung der via regia	47
5.4 Zielstellung der Arbeit	50
6. Untersuchungsmethodik	52
6.1 Methodik im Überblick.....	52
6.2 Befragung	52
6.2.1 schriftliche, standardisierte Befragung	53
6.2.2 mündliche Befragung – qualitatives Experteninterview.....	54
6.2.2.1 Experte.....	55
6.2.2.2 Leitfaden	55
6.3 Forschungsverlauf	56
6.3.1 standardisierte, schriftliche Befragung	56
6.3.1.1 Auswahl der Zielgruppe.....	56
6.3.1.2 Aufbau des Fragebogens	57
6.3.1.3 Verlauf der Befragung	58
6.3.1.4 Auswertung der Befragung.....	58
6.3.2 Experteninterviews.....	59
6.3.2.1 Auswahl der Experten	59
6.3.2.2 Aufbau der Leitfäden	60
6.3.2.3 Verlauf der Interviews.....	60
6.3.2.4 Auswertung der Interviews	61
6.3.3 Weitere Methoden.....	62
6.3.4 Methodenkritik	62

6.3.4.1	schriftliche Befragung	62
6.3.4.2	Experteninterviews	63
7.	Auswertung der Erhebungen	64
7.1	Darstellung der Ergebnisse der schriftlichen Befragung	64
7.1.1	Aktuelle Bedeutung der „via regia“ bei den Städten und Gemeinden	64
7.1.2	Aktuelle Bedeutung des Fahrradtourismus bei den Städten und Gemeinden ..	67
7.1.3	zukünftige Arbeit zum Thema „via regia“ und Fahrradtourismus	70
7.1.4	Entwicklung der via regia als fahrradtouristische Route	72
7.2	Auswertung der Experteninterviews	76
7.2.1	Bewertung des Fahrradtourismus in Sachsen	76
7.2.2	aktuelle Bedeutung der via regia	77
7.2.3	via regia als Aufgabe für den Tourismus	78
7.2.4	via regia als Fahrradroute	79
7.2.4.1	Bedeutung	80
7.2.4.2	Grundsätze für den Routenverlauf	81
7.2.4.3	Empfehlungen für das weitere Vorgehen	82
7.2.4.4	Kritik an der Idee zur via regia als Fahrradroute	84
7.2.4.5	Aussichten	88
8.	Zusammenfassung der Erkenntnisse	90
9.	Fazit und Ausblick	102
	Quellenverzeichnis	IX
	Anhang	XXIII

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Typologie der Radfahrer	12
Abbildung 2: Typologie der Radrouten	14
Abbildung 3: Verlauf der via regia	46
Abbildung 4: Bekanntheit der Begriffsdeutung „via regia“	64
Abbildung 5: Maßnahmen zum Thema via regia	65
Abbildung 6: Inwieweit ist Thema via regia wahrnehmbar und wird es beworben?.....	66
Abbildung 7: Auswirkungen der bisherigen Arbeit zur via regia	66
Abbildung 8: Zufriedenheit mit der bisherigen Arbeit zum Thema via regia	67
Abbildung 9: Entwicklung der Intensität der Arbeit zum Thema via regia.....	67
Abbildung 10: Bedeutung des Tourismus bzw. des Fahrradtourismus	68
Abbildung 11: Angebot radtouristischer Infrastruktur	68
Abbildung 12: Angebotspalette in Abhängigkeit von der Lage der Städte und Gemeinden...69	
Abbildung 13: Zufriedenheit mit der Lage im Radwegenetz.....	70
Abbildung 14: Zufriedenheit mit der bisherigen Arbeit	71
Abbildung 15: Beteiligung an Ideen, Projekten und Veranstaltungen	71
Abbildung 16: Aussichten für zukünftige Entwicklung	72
Abbildung 17: positive Auswirkung bei Weiterentwicklung der Themen.....	72
Abbildung 18: via regia als umsetzungswürdiges Thema	73
Abbildung 19: Bewertung der via regia als fahrradtouristische Route	73
Abbildung 20: Bewertung Sachsens als Radreiseland	74
Abbildung 21: Unterstützung der Idee "via regia als fahrradtouristische Route"	74
Abbildung 22: Erwartungen und Hoffnungen an eine fahrradtouristische Route	75
Abbildung 23: Probleme und Herausforderungen	75
Abbildung 24: Rahmenbedingungen	91
Abbildung 25: Akteurskonstellation	94
Abbildung 26: via regia in Sachsen-Anhalt und Thüringen	95
Abbildung 27: Abschnitt Görlitz – Großenhain	98
Abbildung 28: Routenvorschlag Abschnitt Großenhain – Leipzig	99

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Möglichkeiten der Reiseformen für den Radtouristen.....	15
Tabelle 2: Interviewpartner.....	60
Tabelle 3: Gegenüberstellung Pro und Contra	96

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
ARL	Akademie für Raumforschung und Landesplanung
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
DIfU	Deutsches Institut für Urbanistik
DStGB	Deutscher Städte- und Gemeindebund
DTV	Deutscher Tourismusverband e.V.
DZT	Deutsche Zentrale für Tourismus
ECF	European Cyclists' Federation
EKT	Europäisches Kultur- und Informationszentrum in Thüringen
F.U.R.	Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V.
HTW	Hochschule für Technik und Wirtschaft
IHK	Industrie- und Handelskammer
ILE	Integrierte Ländliche Entwicklung
LEADER	Liaison entre actions de développement de l'économie rurale
LTV	Landestourismusverband Sachsen e.V.
MGO	Marketing-Gesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien mbH
MWSA	Ministerium für Wirtschaft und Arbeit Sachsen-Anhalt
RPV	Regionaler Planungsverband
SK	Sächsische Staatskanzlei
SKD	Staatliche Kunstsammlungen Dresden
SLK	Sächsisches Landeskuratorium Ländlicher Raum e.V.
SMI	Sächsisches Staatsministerium des Innern
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
StfT	Studienkreis für Tourismus e.V.
TMBLV	Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr
TMGS	Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH
UBA	Umweltbundesamt
UNWTO	World Tourism Organization
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband

1 Einleitung

Urlaub mit dem Rad liegt im Trend. Werden in den 80er Jahren Radtouristen noch kritisch als „Exoten“ betrachtet, so erscheint heute eine aktive und gesunde, dabei naturnahe und umweltschonende Urlaubsgestaltung als geradezu gesellschaftlich wünschenswert. Der Fahrradtourismus hat sich heute auf dem Tourismusmarkt etabliert und gilt als wichtiger Standortfaktor und Wachstumsbranche für das Urlaubsland Deutschland. Die Entwicklung ist seit Mitte der 90er Jahre durch einen deutlichen zahlenmäßigen Anstieg an Radfernwegen sowie regionalen und lokalen Radrouten gekennzeichnet. Trotz eines stabilen Wachstumsmarktes übersteigt aber dieses radtouristische Angebot bereits die bestehende Nachfrage und die Regionen stehen um die Gunst der Radtouristen im Wettbewerb. Bei nahezu gleichwertiger qualitativer Ausstattung gilt es sich darüber hinaus aus der Masse der Angebote deutlich abzuheben. Daher werden zukünftig Alleinstellungsmerkmale eines radtouristischen Angebotes das entscheidende Kriterium für die Wahl des Radreiseziels darstellen. Auch der Freistaat Sachsen hat mit dem landesweiten „SachsenNetz Rad“ die Grundlagen geschaffen, um mit den anderen Regionen deutschlandweit gleichzuziehen. Auch hier ist bei einer Fortschreibung der Radverkehrskonzeption das Augenmerk auf die Unverwechselbarkeit und thematische Vielseitigkeit einer Route zu richten. Einen möglichen Ansatz bietet eine Route in Anlehnung an die alte Handelsstraße via regia. Diese historische Wegeverbindung erstreckt sich über weite Teile Europas und auch in Sachsen ist das Erbe der via regia ein Grundstein der kulturellen und wirtschaftlichen Vielfalt der anliegenden Städte und Gemeinden. Das Thema via regia wird in Sachsen bereits anderweitig im Rahmen kultureller und touristischer Projekte aufgegriffen und unter verschiedenen Gesichtspunkten revitalisiert.

Ziel dieser Arbeit ist es perspektivisch auf die Entwicklungsmöglichkeiten einer fahrradtouristischen Route zu diesem Thema in Sachsen einzugehen. Grundlage der Bewertung bildet die Auswertung einer Befragung zum aktuellen Stellenwert der via regia und der Bedeutung des Fahrradtourismus in den anliegenden Städten und Gemeinden. Durch die Zusammenführung der gewonnenen Erkenntnisse mit den Aussagen ausgewählter Experten wird die Einschätzung zu der Idee, die via regia als Fahrradrouten wiederzubeleben, konkretisiert. Aufbauend auf diesen Ergebnissen wird eine Gesamtbetrachtung der derzeitigen Situation vorgenommen. Am Ende der Arbeit wird eine Aussage darüber getroffen, ob sich die via regia, unter Betrachtung der gegebenen Voraussetzungen, als fahrradtouristische Route entwickeln kann. Als Ergebnis dieser Untersuchung soll unter anderem der mögliche Verlauf einer Route im sächsischen Radwegenetz aufgezeigt werden.

2 Tourismus

„Es gehört zum Wesen der menschlichen Natur [...] reiselustig und nach Neuem begierig zu sein. Innere Ruhe und Bewegungsdrang, Angst vor Monotonie und Langeweile, das Bedürfnis vorübergehend dem Alltag zu entfliehen, und der Wunsch nach Wechsel und Abwechslung sind die heimlichen Triebfedern für die unheimliche Lust am Reisen und Unterwegssein.“ (OPASCHOWSKI 2000, S. 23)

2.1 Einführung

Das Reisen liegt in der Natur des Menschen und gilt von Anfang an als die Antriebskraft für individuelle Erfahrung und als Motor für gesellschaftlichen Fortschritt. Laut OPASCHOWSKI (2000, S. 23) gehört es zu den Grundbedürfnissen des Menschen sich fortzubewegen, denn es hält den Menschen räumlich, geistig und sozial in Bewegung. Unterliegen die ursprünglichen Ortsveränderungen der Menschen noch der Suche nach natürlichen Ressourcen, so entwickelt sich im Laufe der Geschichte das Reisen anhand unterschiedlicher Beweggründe bis hin zur heutigen Ausformung im Tourismus (UBA 2000, S. 42). Der Tourismus zählt heute weltweit zusammen mit der Telekommunikation und der Informatik zu den Branchen mit den größten Zuwachsraten (BIEGER 2010, S. 17). In Deutschland trägt der Tourismus Schätzungen zufolge mit einem Anteil von über 3 % zum Bruttoinlandsprodukt bei. Die Gesamtzahl der Beschäftigten in den unmittelbar und mittelbar dem Tourismus zugeordneten Bereichen beläuft sich auf 2,8 Millionen und entspricht einem Anteil von über 8 % an der Gesamtbeschäftigung in Deutschland. Zudem wird in der „Tourismusbranche“, das heißt in den vom Tourismus berührten Wirtschaftszweigen, ein jährlicher Gesamtumsatz von über 150 Milliarden Euro erzielt (BMWf 2008, S. 10; DTV 2008). Ist das Reisen demnach heute selbstverständlich und wesentlicher Lebensinhalt breiter Bevölkerungsschichten in Europa, so etabliert sich dieser Stellenwert erst infolge der gesellschaftlichen und technischen Veränderungen.

2.2 Historische Entwicklung des Reisens

Bereits im Altertum ist Reisen ein wichtiger Bestandteil des kulturellen Lebens. In Griechenland gelten Besuche der Olympiaden, Wallfahrten oder Reisen zum Zweck der Heilung und Bildung als wichtiger Erfahrungsschatz. Die Römer reisen aufgrund bestehender Handels- und Verwaltungsbeziehungen oder europaweiter Bildungs- und Erholungsreisen (KREISEL 2007, S. 76; UBA 2000, S. 42). Eine wichtige Grundlage bietet das gut ausgebaute römische Straßennetz in Europa, welches dann aber mit dem Zerfall des Römischen Reiches und der

partikularisierten Herrschaftsverhältnisse zunehmend verfällt und das Reisen somit nicht nur beschwerlicher, sondern aufgrund fehlender Militärpräsenz deutlich unsicherer wird. Im Mittelalter dient das Reisen in Europa nunmehr selten einem Selbstzweck. Es reisen nur noch die Menschen, die es unbedingt müssen. Das sind vor allem Pilger, Kaufleute, Beamte, Gesandte, Handwerker und Studenten (KASPAR 1996, S. 23; BIEGER 2010, S. 45). Erst im Spätmittelalter kommt es aufgrund der wachsenden Bedeutung der Städte und des Fernhandels zu einer Verbesserung der Infrastruktur und einem Anstieg der Reisetätigkeit (UBA 2000, S. 43). Das Reisen im 16. Jahrhundert wird dann im Sinne der Renaissance von der Wiederentdeckung der Antike geprägt. Bildungsreisen nach Italien gehören „bald zum Pflichtbestandteil der Erziehung junger Adliger“ (KREISEL 2007, S. 76). Die sogenannte „Grand Tour“ wird bis zum Ende des 18. Jahrhunderts die dominante Reiseform. Ab etwa dem 18. Jahrhundert geht dann erstmals das Bürgertum mit auf Reisen zu den historischen Stätten Italiens und Griechenlands (UBA 2000, S. 44f.). Neben den Bäderreisen der Adelligen im 18. und 19. Jahrhundert tritt „die Natursehnsucht und die landschaftliche Idylle“ als ein von der Romantik geprägtes Reismotiv auf den Plan (UBA 2000, S. 44). Es folgt die touristische Inwertsetzung von Natur- und Kulturlandschaften am Anfang des 19. Jahrhunderts. Das heißt, die Alpen, das Rheinland, die Mittelgebirge und die Küsten des Mittelmeeres werden bevorzugte Reiseziele (KREISEL 2007, S. 77). Einen wichtigen Aufschwung erlebt das Reisen Anfang des 19. Jahrhunderts durch den Einsatz der Eisenbahn. Die verbilligte und beschleunigte Fortbewegung befördert das Reisen bis zum Ende des selben Jahrhunderts hin zu einer „Volksbewegung“ (KASPAR 1996, S. 24; KREISEL 2007, S. 77). Die sogenannte „Sommerfrische“ steht fortan für den sommerlichen Erholungsurlaub auf dem Lande, im Mittelgebirge, an der See oder in Kurorten (UBA 2000, S. 46f.). Ist diese Reiseform anfangs nur für begüterte Bürger, so entwickelt sich aufgrund gesetzlicher Regelungen zur Arbeitszeit zunächst eine Reisebewegung im Mittelstand und bis zur Jahrhundertwende ist es auch der Arbeiterschicht möglich zu reisen (BECKER et al. 1996, S. 13; UBA 2000, S. 46f.). Bis zum Ersten Weltkrieg hält die Reiselust noch an und kommt dann bis Ende des Zweiten Weltkrieges fast völlig zum Erliegen (BIEGER 2010, S. 47f.).

Das Reisen nimmt folglich seit Jahrhunderten einen wichtigen Stellenwert ein. Dabei sind die Motive des Reisens dennoch differenziert zu betrachten. Unterliegt es anfangs noch einer Notwendigkeit entwickelt es sich bis zum 20. Jahrhundert hin zum Selbstzweck (FREYER 2009, S. 9). Ein entscheidender Wendepunkt hinsichtlich dieser Entwicklung setzt mit der Industrialisierung ein und der damit verbundenen großen Menge an Arbeitern und notwendigen Arbeitskraft. Es wird eine stärkere Trennung von Arbeitszeit und freier Zeit ersichtlich, das

heißt, der Wert der Erholung (= Rekreation; lat. sich wiederherstellen) wird nun stärker wahrgenommen (BENTHIEN 1997, S. 13ff.). Bald wird die Erholung als wichtige Grundlage langfristiger Arbeitskraft erkannt und den Industriearbeitern werden durch tarifliche Festsetzungen erstmals geregelte Arbeits- und Urlaubszeiten zugesichert (KREISEL 2007, S. 74). Doch Erholung heißt dabei nicht nur körperliche Ruhe, sondern auch sinnvolle Bewegung und Aktivitäten außerhalb des Wohn- und Arbeitsumfeldes, die Geist und Körper anderweitig anregen (BENTHIEN 1997, S. 13ff.). Die mobile Form der Erholung wird von BENTHIEN (1997, S. 157) in Form des Reisens gesehen. Im Laufe der Zeit unterliegt dieses Bedürfnis nach Erholung verschiedener gesellschaftlicher Einflüsse. Das Reisen wird nun nicht mehr allein als Luxusbedürfnis der Oberschicht verstanden, sondern als Grundbedürfnis der breiten Bevölkerungsschichten (FREYER 2009, S. 9).

Heute dient Reisen dem Großteil der Bevölkerung nicht mehr vorrangig der Reproduktion der Arbeitskraft, sondern ist in verschiedenen Ausprägungen zu einem wichtigen Bestandteil der individuellen Lebensgestaltung geworden und findet sich in Form des „Tourismus“ als bedeutender Wirtschaftszweig wieder.

2.3 Definition Tourismus

Das Wort „Tourismus“ stammt vom griechischen Wort „tornos“ (= „zirkelähnliches Werkzeug“) und gelangt über das lateinische „tornare“ (= „runden“) und dem französischen Begriff „tour“ (= Rundgang, Umlauf) in die englische und deutsche Sprache. Die Tour ist demnach „[...] eine Reise weg vom normalen Wohnort hin zu einem anderen Ort, an dem man für eine Zeit verweilt, um dann wieder zum Ausgangspunkt zurückzukehren; ein Tourist ist jemand, der eine solche Tour macht“ (MUNDT 2006, S. 1). Bereits Anfang des 19. Jahrhunderts werden mancherorts die Reisenden folglich als „Touristen“ bezeichnet (UBA 2000, S. 46). Das Wort „Tour“ hingegen wird im Deutschen durch das gebräuchlichere Wort „Reise“ (altfriesisch *risa* = Bezeichnung für Aufbruch) ersetzt (MUNDT 2006, S. 2). In der deutschsprachigen Literatur findet sich in dem Zusammenhang „für alle mit dem Reisen zusammenhängenden Phänomene“ die Bezeichnung „Fremdenverkehr“ wieder. Diese wird bereits im 19. Jahrhundert verwendet (BENTHIEN 1997, S. 18; FREYER 2009, S. 7). Der durchaus mit einer negativen Komponente („Fremd-“) versehene Begriff verschwindet in den letzten 20 Jahren nach und nach aus dem Vokabular in den Bereichen der Wissenschaft, Politik und Wirtschaft und wird durch den meist synonym behandelten, international verständlichen Begriff „Tourismus“ ersetzt (FREYER 2009, S. 7; KASPAR 1991, S. 16; OPASCHOWSKI 2002, S. 21). Zu den anerkanntesten Defi-

nitionen zählt die von KASPAR (1996, S. 16): „*Gesamtheit der Beziehungen und Erscheinungen, die sich aus der Ortsveränderung und dem Aufenthalt von Personen ergeben, für die der Aufenthaltsort weder hauptsächlicher und dauernder Wohn- noch Arbeitsort ist.*“

Die wesentlichen Elemente, die den meisten Definitionen gemeinsam sind, sind Ort, Zeit und Motiv. Der Tourismus umfasst dabei laut offizieller Definition der UNWTO alle Ortsveränderungen außerhalb des Wohnortes und der gewohnten Umgebung, die mit mindestens einer Übernachtung und einem maximalen Aufenthalt von einem Jahr verbunden sind und wo der Tourist ausschließlich als Konsument und nicht als Erwerbstätiger vor Ort auftritt (BIEGER 2010, S. 31; FREYER 2009, S. 2; OPASCHOWSKI 2002, S. 21f.; STEINECKE 2006, S. 12ff.). Die drei grundlegenden Motive des Reisens bilden „Geschäftsreise-“, „Gesundheits-“ und „Urlaubstourismus“, wobei die letzte Kategorie als Grundverständnis für den Begriff Tourismus in dieser Arbeit fungieren soll. Tourismus umfasst in dem Sinne alle Variationen der Reise, solange diese „der Erholung dient und außerhalb des ständigen Wohnortes verbracht wird [...] (und) um ihrer selbst Willen durchgeführt“ wird (FREYER 2009, S. 3)

2.4 Tourismus in Deutschland - Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg

Diese Ausdifferenzierung nach konkreten Motiven und Ausformungen im Tourismus und einem wachsenden Stellenwert in Wissenschaft, Wirtschaft und Politik ist als Ergebnis der Entwicklungen nach dem Zweiten Weltkrieg zu bewerten. Nur wenige Jahre nach Kriegsende setzt der touristische Aufschwung im westlichen Teil Deutschlands ein und übersteigt das bislang dagewesene Reisevolumen und die hohe Reisetätigkeit hält bis in die Gegenwart an.

2.4.1 Touristische Kennwerte

2.4.1.1 Reiseintensität

Ein zentraler Indikator für den gesellschaftlichen Stellenwert und Charakterisierung des Reiseverhaltens der Bevölkerung ist die Reiseintensität. Diese ist laut F.U.R. (2009) definiert als „der Anteil der Bevölkerung ab 14 Jahre, der in einem Jahr mindestens eine Urlaubsreise mit einer Dauer von mindestens fünf Tagen unternimmt.“ Ein Blick auf die langfristige Entwicklung zeigt einen nahezu kontinuierlichen Anstieg bis in die Mitte der neunziger Jahre (s. Anh. A_1) (F.U.R. 2009). Verreisen 1954 nur 9,3 Millionen Bürger mindestens einmal für eine Urlaubsreise ab fünf Tagen, so gibt es bis 1984 eine Steigerung auf das Dreifache mit 26,7 Millionen Urlaubsreisenden (STFT 1989, S. 1). Das Hoch der Reiseintensität wird in den 90er

Jahren erreicht. In dieser Zeit liegt Deutschland an der Spitze aller europäischen Nationen (STEINECKE 2006, S. 32). Auch die Reiseintensität von 2009 mit 75,7 % (49 Millionen Urlaubsreisende) verbleibt auf dem stagnierenden, aber hohem Niveau zwischen 72 % und 76 % der Vorjahre (F.U.R. 2009; 2010).

2.4.1.2 Reisevolumen

Mit der steigenden Reiseintensität erhöht sich auch die Anzahl der Reisen. Im Jahr 2009 tätigen etwa 57,7 % der Bevölkerung (ab 14 Jahre) nur eine Reise. Hingegen dazu unternehmen 18% der Bevölkerung ab 14 Jahre, das heißt 11,6 Millionen Menschen mehrere Reisen. Mit einer konstanten Urlaubsreishäufigkeit mit dem Wert von 1,3 (= Anzahl der Reisen pro Reisenden) summiert sich zu den 49 Millionen Haupturlaubsreisen ein Volumen von ca. 15 Millionen Zweit- und Drittreisen. Das ergibt für die letzten Jahre einen Schnitt von 64 Millionen Urlaubsreisen (FREYER 2009, S. 110; F.U.R. 2010). Hinzu kommen noch Kurzurlaube (zwei bis vier Tage), die das Volumen der Urlaubsreisen ergänzen. Im Jahr 2007 entspricht das einer zusätzlichen Anzahl an Kurzreisen von 42,7 Millionen und steht gleichbedeutend für die Tendenz der letzten Jahre (DTV 2008; DTV 2006). Rund drei Viertel der Kurzreisen führen dabei nach Deutschland, dabei sind vor allem Städte als Reiseziele dominant (DTV 2007).

2.4.1.3 In- und Auslandsreiseanteil

Anders ist da die Präferenz des Reiseziels bei den Haupturlaubsreisen. Ist Anfang der 50er das Inland noch für 75% der Reisenden das Ziel der Haupturlaubsreise, so ist bereits 1968 der entscheidende Wendepunkt. Ausländische Ziele sind erstmals beliebter als die deutschen Ferienregionen und dieser Trend setzt sich fort bis in die 90er Jahre und der verhältnismäßige Anteil von In- und Auslandsreisen hat sich nahezu umgekehrt (s. Anh. A_2) (STEINECKE 2006, S. 35). Im Jahr 2009 liegt der Inlandsreiseanteil bei 32,5 % (DTV 2010).

2.4.1.4 Zusammenfassung

Tendenziell gesehen handelt es sich bei dem deutschen Reisemarkt trotz kurzzeitiger rezessionsbedingter Schwankungen sowie Sättigungstendenzen seit den 90ern langfristig gesehen um einen Wachstumsmarkt, der sich seit Jahren auf hohem Niveau einpendelt (STEINECKE 2006, S. 34). Der Trend geht laut DTV (2008) hin „zum Mehrfachurlauber, der lieber mehrere aber etwas kürzere Reisen als eine einzige, sehr lange Reise unternimmt.“ Zudem gewinnt das Inland seit 2001 dabei wieder an Attraktivität gegenüber ausländischen Reisezielen.

2.4.2 Einflussfaktoren und ihre Auswirkung

Die seit den 50ern ansteigende Reiseintensität und Zahl der Urlaubsreisen sowie dominante Auslandsorientierung bis hin zu den Deutschen als „Reiseweltmeister“ (BMW 2008, S. 68) sind als ein Ergebnis des Zusammenwirkens wirtschaftlicher, sozialer, politischer und technologischer Faktoren nach dem 2. Weltkrieg zu betrachten (s. Anh. A_3). Hat das wirtschaftliche Wachstum die materiellen Voraussetzungen für den Massentourismus bei großen Teilen der Bevölkerung geschaffen, so ermöglicht die Zunahme der Jahres- und Wochenfreizeit den nötigen zeitlichen Spielraum zur individuellen Freizeitgestaltung. Der Ausbau des Kommunikations- und Informationswesens, das Angebot von Pauschalreisen sowie die starke Verbreitung preisgünstiger und beschleunigter Transportmittel schaffen die zusätzlichen Voraussetzungen für den Anstieg des Reiseaufkommens (BECKER et al. 1996, S. 15f.). Wirken bis Ende der 80er Jahre demnach vorrangig die Haupttriebkraft Wohlstand, Freizeit und Mobilität, so spielen in den letzten 20 Jahren die ausdifferenzierte Nachfrageseite und Angebotserweiterungen im Tourismus eine wichtige Rolle (DTV 2009; QUACK & SCHREIBER 2007, S. 357; STEINECKE 2006, S. 300).

Dem Urlaub wird seit den 90er Jahren ein hoher Eigenwert beigemessen und gilt für viele Menschen als Bereich persönlicher Freiheit und Selbstbestimmung. Neben der beruflichen Karriere wollen sich die Menschen auch über die „Freizeitkarriere“ definieren und entwickeln dementsprechende Identitäten, die im Urlaub verstärkt ausgelebt werden (BECKER et al. 1996, S. 18; MUNDT 2006, S. 46; STEINECKE 2006, S. 31). Der Tourist als Kunde bestimmt dadurch seit Jahren immer stärker die Richtung und Geschwindigkeit der touristischen Entwicklung. Der bisherige Tourist wird laut KRÖSBACHER (2006, S. 101) dabei durch „einen erfahreneren, qualitätsbewussteren, inkonsistenten, vielfältigen, und paradoxen Touristen ergänzt“, der in seinem Urlaub den grundlegenden Bedürfnissen nach Steigerung des physischen und psychischen Wohlbefindens, nach emotionaler Bereicherung und Erlebnissen sowie nach geistiger Bereicherung nachgeht (STEINECKE 2006, S. 51).

Die „Konfetti-Gesellschaft“ von heute bringt mit der Diversifizierung und Individualisierung neue Reiseformen hervor, an die in dem Maße in den 80er Jahren noch nicht zu denken ist, so auch den Fahrradtourismus (UBA 2000, S. 62).

3 Fahrradtourismus

Der Fahrradtourismus ist noch eine relativ junge Tourismusart, die sich aber aufgrund der starken Wachstumsraten zu einem wichtigen Standortfaktor für das Urlaubsland Deutschland entwickelt hat. Mit der Wiederbelebung des Fahrrads und der steigenden Popularität als Verkehrsmittel im Alltag und für die Freizeit nimmt auch die Attraktivität des Fahrradtourismus weiter zu (BMVBW 2002, S. 12; SCHNELL 2007, S. 331ff.). Der heutige Stellenwert des Fahrrads bzw. Fahrradtourismus ist hierbei infolge eines längerfristigen Entwicklungsprozesses zu sehen, dessen Anfänge bis in das 19. Jahrhundert zurückreichen.

3.1 Bedeutung des Fahrrads im Wandel der Zeit

3.1.1 Bedeutung des Fahrrads bis zum Zweiten Weltkrieg

Im Jahr 1817 erhält Karl Freiherr Drais von Sauerbronn (1785-1851) ein Patent auf das erste einspurige, steuerbare Laufrad, die sogenannte „Draisine“. Durch Umwandlungen und technische Neuerungen setzt sich das Fahrrad dann bis zum Ende des 19. Jahrhunderts durch und entwickelt sich, anfangs belächelt als „Tändelei wundersamer Enthusiasten“, vom vergnüglichen Sportgerät des Mittelstandes zum „nationalen Zeitvertreib“ (BRACHER 1987, S. 11). Bereits 1898 wird der erste Radweg Deutschlands im Stadtwald von Hannover für die Freizeitradler angelegt. Ab der Jahrhundertwende wird das Fahrrad, verstärkt durch die rasche Verbreitung im geschäftlichen Leben, vom exklusiven Sport- und Vergnügungsgerät zum weit verbreiteten Beförderungsmittel, vor allem im Berufsverkehr. Nicht nur beim Militär oder bei den Arbeitern, sondern auch bei Landbriefträgern, Ärzten und Polizisten kommt es zum Einsatz. Es wird zur Konkurrenz von Kutschen, Pferden und dem Schienenverkehr, ermöglicht es doch durch seine Flexibilität eine größere Unabhängigkeit in jeglicher Hinsicht (BRACHER 1987, S. 12; JILG 1992, S. 13 ff.; POLSTER 1989, S. 73).

Einen wichtigen Beitrag zum Aufstieg des Fahrrads leistet der Aufbau einer Fahrradindustrie in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts. Durch Massenfertigung werden die Fahrräder preisgünstiger und somit für breite Bevölkerungsschichten erschwinglich. Werden 1887 17.000 Fahrräder produziert, so sind es 1912 schon 50.000 Stück und die Produktion steigt bis 1927 auf über das Fünffache an. Der Fahrradbestand wird 1935 auf weit über 10 Millionen geschätzt. Das Fahrrad ist somit im Berufs- und Freizeitverkehr während und nach dem Ersten Weltkrieg das meistgenutzte Verkehrsmittel (BMV 1996, S. 6; BRACHER 1987, S. 11ff.; JILG 1992, S. 8ff.; POLSTER 1989, S. 61).

3.1.2 Bedeutung des Fahrrads nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Zweiten Weltkrieg gewinnt der Radverkehr bis zum Beginn der 50er Jahre wieder rasch an Bedeutung und erlebt einen kurzfristigen Aufschwung. Doch mit Wiederaufnahme und verstärktem Ausbau des Personennahverkehrs und stark ansteigender individueller Motorisierung durch den wirtschaftlichen Aufschwung verliert das Fahrrad in den 50er und 60er Jahren seine Bedeutung als klassisches Alltagsverkehrsmittel. Das Auto wird zum Symbol des Mobil-seins und des Wohlstandes, während dem Fahrrad das Image anhaftet, es sei ein Verkehrsmittel der Kinder und armen Leute. Bis in die 70er werden Fahrradfahrer als „Exoten“ angesehen, die sich kein anderes Verkehrsmittel leisten können (BRACHER 1987, S. 12ff.; HALLERBACH & QUACK 2009, S. 16; JILG 1992, S. 10). Dennoch steigen die Absatzzahlen an. Die Haushalte schaffen sich sowohl Fahrräder als auch Autos an und der Bestand verdoppelt sich von 1960 mit 18,6 auf 36,5 Millionen Fahrräder im Jahr 1980. „Der anhaltende Trend [...] kann auf den gestiegenen Lebensstandard und Ausdehnung der Freizeit zurückgeführt werden“ (JILG 1992, S. 10f.). Mit den Energiekrisen in den 70er Jahren setzt zudem „eine erste Ernüchterung im motorisierten Individualverkehr ein“ (BMV 1996, S. 7). Vor allem in den stark von Umweltbelastungen betroffenen Großstädten und Ballungsräumen erlebt das Fahrrad seine Renaissance und wird zunehmend in ökologischen und politischen Dimensionen thematisiert. Eine der wichtigsten Etappen ist die Gründung des ADFC, der sich bis heute für die Belange der Fahrradfahrer aktiv einsetzt (BMV 1996, S. 7; BRACHER 1987, S. 21f.). Neben steigendem Umweltbewusstsein bestimmen die aufkommende „Freizeitwelle“ und das durch die „Trimm-Dich-Bewegung“ wachsende Gesundheits- und Fitnessbewusstsein die vermehrte Nutzung des Fahrrads nicht nur im Alltag, sondern als „Fitness- und Wellnessgerät“ für Freizeit und Urlaub (BARONI 2008, S. 10; HALLERBACH & QUACK 2009, S. 16; SCHNELL 2007, S. 341).

3.2 aktuelle Bedeutung des Fahrrads

3.2.1 Fahrradbestand

Die wachsende Beliebtheit des Fahrrads ist anhand der steigenden Anzahl der Fahrräder in den deutschen Haushalten nachvollziehbar. Sind es 1987 knapp 47 Millionen Fahrräder, so steigt die Zahl bis heute auf 69 Millionen Stück (JILG 1992, S. 11; ZIV 2009). Schätzungen der Bundesregierung belaufen sich sogar auf 73 Millionen. In 80 % der Haushalte gibt es mindestens ein betriebsbereites Fahrrad, was gegenüber 1993 (75 %) einen leichten Anstieg aufzeigt (BMVBS 2007, S. 26). Das Fahrrad ist somit im Vergleich zum PKW-Bestand (2009: 41,23 Millionen) das Verkehrsmittel mit der weitesten Verbreitung (TOUR 2010).

3.2.2 Fahrrad als Wirtschaftsfaktor

Unterstützend auf die Entwicklung des Fahrradbestandes wirkt das erweiterte Angebot der Fahrradindustrie. Diese greift den Trend des Radfahrens früh auf und bringt eine breite Produktpalette an Fahrradtypen hervor. Die Modellgruppeneinteilung zeigt sich, dass der „Trend zum Trekkingrad mit einem Anteil von 34 % ungebrochen ist“ (ZIV 2009). Die Fahrradindustrie profitiert bereits seit den 80ern von dem neuen Freizeitboom. Die Ausgaben fürs Fahrrad steigen und der Fahrradverkauf erreicht in den Jahren 1990 bis 1992 mit die höchsten Verkaufszahlen mit jeweils 6 Millionen Fahrrädern pro Jahr (ADFC 1993, S. 7). Noch immer werden in Deutschland jährlich etwa 4 Millionen Fahrräder verkauft, trotz steigender Durchschnittspreise. Das Umsatzvolumen des Fahrradhandels steigt dabei stetig an. Werden in diesem Bereich 2003 durch den Verkauf von Fahrrädern und dem Zubehör etwa 3,5 Milliarden Euro Umsatz erwirtschaftet, so beträgt der dieser 2009 bereits 5 Milliarden Euro. Mit einem Gesamtumsatz durch das Fahrrad in Höhe von 13,36 Milliarden Euro (einschließlich der fahrradtouristischen Umsätze) und mit über 220.000 Vollzeit-Beschäftigten sind die Fahrradindustrie und damit verbundene Branchen ein Zeugnis der wachsenden Bedeutung des Fahrrads und ein Wachstumsgarant der deutschen Wirtschaft (MWSA 2008, S. 11; TOUR 2010).

3.2.3 Fahrradmessen

Unterstützt wird das Wachstum der Fahrradindustrie durch die zentrale Stellung des Themas auf Messen. Gibt es bis Anfang der 90er Jahre in Deutschland nur alle zwei Jahre eine Fahrradmesse, so etablieren sich seit 1993 mit der EUROBIKE in Friedrichshafen und der INTERCYCLE in Köln jährlich zwei große Messen (BMVBW 1999, S. 15). Heute gibt es eine Vielzahl an regionalen und national bedeutsamen Messen, die ein großes Fach- und Verbraucherpublikum anziehen (LIEBSCH 2003, S. 178). Beispielsweise lockt fahrrad.markt.zukunft. 2010 an seinen Standorten insgesamt über 60.000 Besucher an (VELOKONZEPT 2010).

3.2.4 Anteil des Radfahrens am Verkehrsaufkommen

Zurzeit werden in Deutschland rund 9 % aller Wege mit dem Fahrrad erledigt (BMVBS 2010). Dieser Wert ist seit Jahren stabil und das Fahrrad macht gleichauf mit dem Öffentlichen Personenverkehr (8 %) noch den geringsten Anteil an allen Wegen aus (BMVBW 2004). Dabei zeigen sich in den Bundesländern deutliche Unterschiede auf. Die Werte schwanken hier zwischen 3 % und 17 % (Brandenburg als Spitzenreiter). Auch die Städte verzeichnen unter-

schiedliche Wachstumszahlen. So steigt in Dresden und Rostock die Fahrradnutzung seit 1991 von 6 % auf 12 % (2006) an (BMVBS 2007, S. 30f.). Diese Entwicklung zeigt, dass ein Anstieg des Radverkehrsanteils möglich ist und das Fahrrad unter lokalen Bedingungen als Verkehrsmittel immer beliebter wird. 2002 zählen bereits 19 % der Bundesbürger (ab 14 Jahre) zu den (fast) täglichen Fahrradnutzern (BMVBW 2004). Laut einer Studie des ADFC (2009) fahren rund 53 % der Deutschen (ab 14 Jahre) mehrmals pro Woche Fahrrad, nur knapp 20 % nutzen nie das Fahrrad. Bei den Nutzern spielen die Aspekte „Umwelt“ und „Gesundheit“ die größte Rolle. Danach folgen „Spaß“, „Flexibilität“ und „Kosten“. Der Fahrtzweck dient dabei relativ konstant seit Mitte der 90er Jahre überwiegend der Freizeit mit über 37 % an der gesamten Fahrradnutzung. Dieser Wert liegt dabei über den Durchschnitt der Fahrtzwecke bei allen Verkehrsmitteln insgesamt (BMVBS 2007, S. 28; BMVBW 2004).

Keine andere Sport- bzw. Freizeitbeschäftigung erlebt in den 80er Jahren solche Zuwachsraten, wie das Fahrradfahren (BMVBW 1999, S. 72). Und diese Begeisterung hält bis heute an. „Radfahren gehört zu den beliebtesten Freizeitaktivitäten der Deutschen: Über 60 % geben Fahrradfahren als ihren Lieblingssport an – weit mehr als Schwimmen (54 %) und Wandern (40 %). Die Zahl der Radsportler wird auf etwa 4-5 Millionen geschätzt (LIEBSCH 2003, S. 142). Das Radfahren hat sich demnach als Element einer aktiven Freizeitgestaltung etabliert.

3.3 Definitionen

3.3.1 Typologie der Fahrradfahrer

Der ADFC (1993, S. 5) unterscheidet zwischen zwei Radfahrer-Typen: Alltags- und Freizeitradler. Die Alltagsradler benutzen „für den täglichen Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf und für ihre sonstigen Besorgungen ganz oder überwiegend das Fahrrad.“ Freizeitradler hingegen „setzen sich nach Feierabend oder am Wochenende aufs Fahrrad, um sich zu erholen und zu entspannen oder sich sportlich zu betätigen. Für die Urlaubsgestaltung spielt bei ihnen das Fahrrad eine große Rolle. Sehr häufig sind Freizeit- und Alltagsradler identisch.“ HALLERBACH & STEINECKE (1996, S. 15) grenzen die beiden Typen noch genauer ab. Hier wird der Freizeitradfahrer in „Ausflugsradler“ (ohne Übernachtung) und „Fahrradtourist“ (mit Übernachtung) unterteilt, die jeweils das Radfahren als hauptsächlichen Zweck bzw. als eine schwerpunktmäßige Aktivität während des Ausfluges/Urlaubes durchführen. Diese starre Abgrenzung zwischen Tourist und Ausflügler kann kritisch betrachtet werden. Die Menge der Fahrradtouristen umfasst nach aktueller Bewertung auch die Radfahrer, die nur für einen Tagesausflug unterwegs sind. Die entscheidenden Kriterien zur Unterscheidung sind laut

BMW (2009, S. 14) zum einen die Aktivität außerhalb des alltäglichen Wohnumfeldes und zum anderen, ob das Radfahren als Hauptaktivität oder als eine Aktivität von mehreren gilt. Somit wird die Menge aus „Radausflüglern“ und „Radurlaubern“ mit dem Hauptmotiv Radfahren als Fahrradtouristen im engeren Sinn bezeichnet (s. Abb. 1). Als Fahrradtouristen im weiteren Sinn werden Urlauber bezeichnet, die Radfahren lediglich als eine Aktivität von mehreren ausüben (BMW 2009, S. 14).

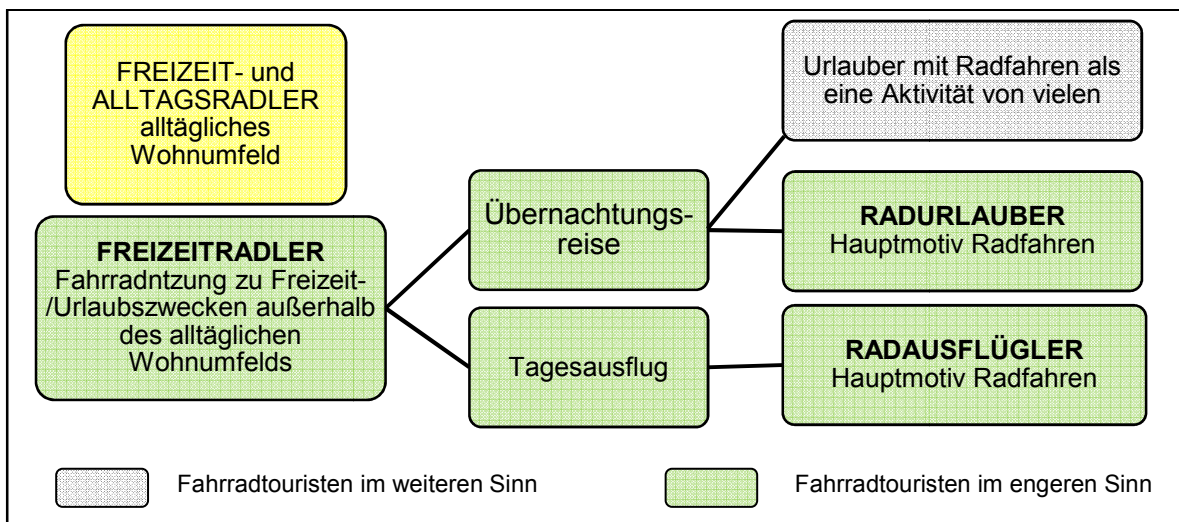


Abbildung 1: Typologie der Radfahrer (eigener Entwurf nach: BMW 2009, S. 14)

Die Aussagen beziehen sich hier auf die Trekkingrad-Reisenden, denen das aktive Erleben und Kennenlernen von Land und Leuten im Vordergrund steht. Mountainbike- und Rennrad-Reisende mit vordergründig sportlicher Ambition sollen in den weiteren Ausführungen keine Rolle spielen (BMW 2009, S. 38.)

3.3.2 Definition Fahrradtourismus

Fahrradtourismus bezeichnet demnach die „Gesamtheit der Beziehungen und Erscheinungen, die sich aus der Nutzung des Fahrrads zum Zweck der Freizeit- und Urlaubsgestaltung ergeben. Typische Formen des Fahrradtourismus sind Tagesausflüge, Wochenendtouren, mehrtägige Radtouren und mehrwöchige Radreisen“ (LIEBSCH 2003, S. 197).

3.4 Fahrradtourismus in Deutschland

3.4.1 Anfänge des Fahrradtourismus in Deutschland

Im Laufe der 70er und 80er Jahre erfährt das Fahrrad deutlich eine gesellschaftliche Aufwer-

tung und die Bedeutung des Radfahrens auch als Tourismusform nimmt seit dieser Zeit stetig zu. Bereits seit Ende der 60er Jahre wird dem Entstehen der neuen Freizeitaktivität „Radfahren“ durch die Ausarbeitung eines Routennetzes im Münsterland Rechnung getragen. Entsprechende Entwicklungen setzen auch in anderen Regionen ein (HALLERBACH & QUACK 2009, S. 16; JILG 1992, S. 1). Neben den Tages- und Wochenendausflügen sind es größere Radreisen, die immer beliebter werden. Mitte der 90er Jahre ist das Fahrrad als Urlaubsreiseverkehrsmittel (Reiseanteil an Kilometern der Haupturlaubsreise) beliebter als das Motorrad, Schiff oder Wohnmobil (FROITZHEIM 1995, S. 10; HOFMANN 1996, S. 65). Der erste erfolgreiche europäische Radweg ist der Donauradweg, welcher in den 80ern als eine „Pionierregion“ des Radtourismus gilt und Anfang der 90er Jahre bereits jährlich von mehr als 100.000 Radlern befahren wird (ADFC 1993, S. 7; MIGLBAUER 1995, S. 342).

Diese Entwicklung wird jedoch nicht von außen initiiert, sondern basiert auf dem steigenden Interesse am radtouristischen Reisen. Dieser Trend auf der Nachfrageseite „sowie die scheinbare Universalität der landschaftlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen auf der Angebotsseite“ bewirken einen Anstieg der professionellen Konzeption und Vermarktung von touristischen Radrouten und fördern ein reichhaltiges radtouristisches Angebot auf kommunaler und regionaler Ebene (STEINER 1999, S. 34). Bereits Mitte der 90er Jahre liegt Deutschland im europäischen Vergleich bezüglich Anzahl und Länge touristischer Routen an der Spitze und man kann bereits von einem Wachstumsmarkt Fahrradtourismus sprechen (BMVBW 1999, S. 65; HOFMANN 1996, S. 68).

3.4.2 Radwegeinfrastruktur

3.4.2.1 Überblick

Die entscheidende Grundlage für die Förderung und Etablierung eines fahrradtouristischen Marktes ist ein anspruchsgerechtes Wegenetz. Die Basis des gesamten Wegenetzes bilden allgemein die Radrouten, das heißt die Wegestrecken, „die ausgeschildert sind oder sich durch Benutzungsgewohnheiten von Radfahrern eingebürgert haben. Sie können aus verschiedenen Elementen wie Radwegen, speziell gebauten oder für die Nutzung hergerichteten Wald- und Feldwegen, verkehrsberuhigten Zonen und Nebenstraßen bestehen“ (SMWA 1993, S. 15). Eine Radroute ist jedoch nur eine „ideelle Verbindung“ von zwei Punkten, die meist nur auf dem Papier existiert und als „Sammelbegriff für alle Wege, auf denen Fahrradverkehr stattfinden kann“ fungiert (ADFC 1993, S. 9; WÜSTEFELD 2008, S. 45). Radrouten können entsprechend den Nutzungsintensitäten in Alltags- und Freizeitrouten unterschieden werden

(s. Abb. 2). Speziell Freizeitrouten als Radfahrverbindungen dienen gezielt dem touristischen Verkehr und werden weiter unterteilt in Radwander- und Radfernrouen. Das Unterscheidungsmerkmal dieser Ausführungen liegt in der räumlichen Ausdehnung der Routen (SMWA 1993, S. 15). Sind die Radwanderrouen „regionale Verbindungen, die sich in der Regel auf das Kreis- und Gemeindegebiet beziehen und für Tagestouren geeignet sind,“ so stellen die Radfernrouen die überregionalen, das heißt kreisübergreifenden Verbindungen dar, die sowohl für Tages- als auch für Mehrtagestouren geeignet sind (RICHTER 1997b, S. 274).

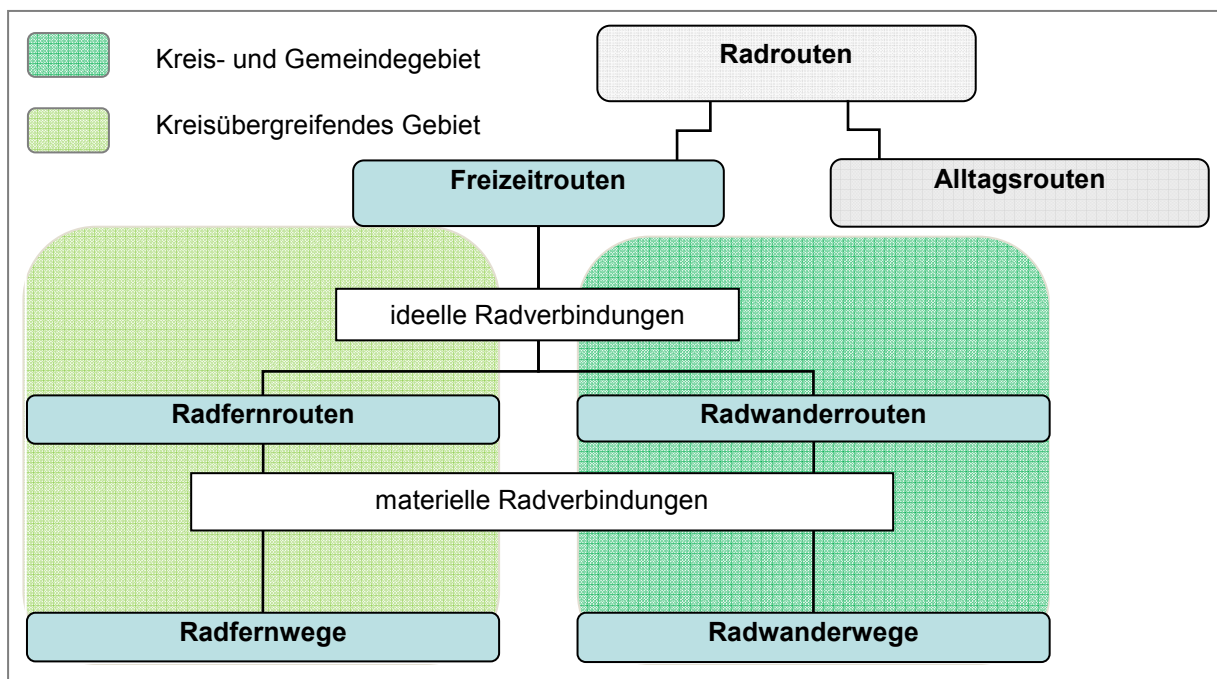


Abbildung 2: Typologie der Radrouten (eigener Entwurf nach: ADFC 1993, S. 9)

Zu den ideellen Verbindungen gehören jeweils die materiellen Ausführungen als „Radwander-“ und „Radfernweg“, die als ganzheitlich gestaltete Strecken verstanden werden und sich durch folgende Merkmale auszeichnen (MWSA 2008, S. 17). Sie sind *festgeschrieben* (geregelt Zuständigkeiten) und *ausgewiesen* (Karte), *bezeichnet* (Name, Logo, Signet) und entsprechend *beschildert*, *durchgängig befahrbar* und *gesichert gegen unbefugte Benutzung* sowie *möglichst vernetzt* bzw. an andere Radrouten angebunden (RICHTER 1997a, S. 106; SMWA 1993, S. 15). An Radfernwege speziell wird vom ADFC die Bedingung gestellt, dass sie eine Mindestlänge von 150 km aufweisen oder mindestens zwei Übernachtungen erfordern (BMWi 2009, S. 69). Laut BMVBS (2007, S. 147) gibt es bisher keine einheitliche Definition für Radfernwege. Sie sollen aber zusammengefasst ein hohes Maß an Sicherheit, Komfort und Attraktivität aufweisen, dazu zählen Familienfreundlichkeit, eine gute Anbindung an öffentli-

che Verkehrsmittel, eine Orientierung an möglichst reizvollen Landschaftsteilen und ein Heranführen an touristisch interessante Sehenswürdigkeiten (BMVBS 2007, S. 148; BMVBW 2002, S. 41).

3.4.2.2 Möglichkeiten der Routenführung

Die Radwanderwege und Radfernwege richten sich dabei meist an geographischen oder kulturellen Leitlinien aus. Das heißt, die Verortung der jeweiligen Route wird von der Lage der Flüsse, Küsten oder Seen, Gebirgskämmen oder Landschaften gelenkt oder durch historische Objekte, traditionelle Wegeverbindungen, landschaftsprägende Produkte oder durch andere kulturelle Besonderheiten bestimmt (RICHTER 1997a, S. 106). Werden speziell die Radfernwege auf Grundlage ihrer namentlichen Bezeichnung kategorisiert, so wird ersichtlich, dass Radrouten entlang von Gewässern (Flüsse, Seen, Küsten) mit 40 % anteilmäßig am meisten vertreten sind. Der Rest der Radfernwege bezieht sich zu jeweils gleichen Teilen entweder auf bestimmte regionaltypische Themen (z.B. Industriekultur, Burgen und Schlösser, historische Verkehrswege, alte Eisenbahntrassen, Ferienstraßen begleitende Wege) oder auf bestimmte Landschaftsformen und -elemente, Orte und deren Verbindungen (z.B. Schwarzwald-Radweg; Radfernweg Berlin-Usedom, Bodensee-Königssee-Radweg) (BMW 2009, S. 70f.). Je nach dem wie sich der thematische oder landschaftliche Bezug einer bestimmten Radroute gestalten lässt bzw. inwieweit eine bestimmte Strecke oder ein Netz aus Verknüpfungen mehrerer Routen(-abschnitte) vorhanden ist, kann sich der Radtourist über „Etappenradreisen“, „Rundreisen“ oder „Standortradreisen“ bzw. über eine Kombination dieser Reiseformen das Thema und die Region erschließen (s. Tab. 1) (REICHE 1997, S. 38).

Tabelle 1: Möglichkeiten der Reiseformen für den Radtouristen

Reiseform	Charakteristik
Standortreise	<ul style="list-style-type: none"> - festes Quartier; von dort aus sternförmige Ausflüge in die Umgebung - sonstige Bezeichnungen: „Stern-Radtouren“ oder „Regio-Radreise“
Rundreise	<ul style="list-style-type: none"> - Start- und Zielort sind identisch; zwischendurch werden weitere Zielorte angesteuert über mehrere Etappen - Beginn an jedem Punkt des Rundkurses möglich
Streckenradreise	<ul style="list-style-type: none"> - Start- und Zielpunkt sind nicht identisch - täglicher Wechsel vom Ort der Unterkunft, das heißt mehrere Etappen - meist größere Entfernungen die zurückgelegt werden - sonstige Bezeichnungen: „Etappenradreise“ oder „Radwanderreise“

(eigener Entwurf nach: BMW 2009, S. 15; REICHE 1997, S. 38; RICHTER 1997a, S. 103)

Stern- und Rundtouren beziehen sich dabei auf einen bestimmten Raum, man spricht hier von „Rad-Aufenthaltsregionen“ (z.B. Seengebiete). Bei raumübergreifenden Distanzen durch eine feste Streckenroute spricht man von „Rad-Durchzugsregionen“ (z.B. Flusstäler) (MIGLBAUER 1995, S. 342). Der Vorteil bei Stern- und Rundtouren ist, dass Start- und Zielpunkt und der Aufenthalt in der ausgewählten Region liegen und zusätzliche Angebote besser nahegebracht werden können und die Ausgaben auf einen bestimmten Raum konzentriert bleiben. Im Gegensatz zu den Rad-Durchzugsregionen, die nur partiell von den Gesamtausgaben der Touristen profitieren (MWSA 2008, S. 16).

Doch profitieren wollen fast alle. „Salopp formuliert, preisen fast alle Orte in Deutschland, von Flensburg im Norden bis ins ‚hinterletzte Alpentäl‘, inzwischen radtouristische Angebote an, teils zur Abrundung ihrer touristischen Produktpalette, häufig jedoch, um sich über den Radtourismus zu profilieren und am touristischen Markt zu etablieren“ (STEINER 1999, S. 34).

3.4.2.3 Umfang des Radwegenetzes

Fast jeder deutsche Landkreis hat seine Region mit Radrouten und regionalen Systemen erschlossen. Genaue Aussagen über den eigentlichen Umfang des gesamten radtouristischen Wegenetzes sind jedoch nicht möglich. Die hohe Dynamik bei der Konzeption und Ausweisung, Mehrfachzählungen bei Doppelbelegungen der Strecke und uneinheitliche Standards der Kategorisierung auf Länderebene erschweren die Quantifizierung des gesamten radtouristischen Wegesystems (BMVBS 2007, S. 146; HALLERBACH & QUACK 2009, S. 73).

Laut DTV (2010) beläuft sich die gesamte Strecke der ausgeschilderten touristischen Radrouten auf 75.900 km. Wenn man die regionalen und gemeindlichen Radwander- und Freizeitrouen einbezieht, so ist von einem weitaus größeren Routenangebot auszugehen (BMWl 2007, S. 146). „Nach einer groben Schätzung des Bielefelder Verlags auf Basis seiner herausgegebenen Radwanderkarten für Deutschland belaufen sich die dort verzeichneten Radrouten aller Art auf eine Summe von rund 150.000 km“ (BMWl 2009, S. 69). Gibt es Ende der 70er Jahre gerade einmal zwei Radfernwege, so sind es am Anfang der 90er Jahre bereits über 100 Radfernwege in Deutschland und heute sind es bereits doppelt so viele (DTV 2002, S. 40). Der Bielefelder Verlag weist in dem Ratgeber „Radfernwege in Deutschland“ aktuell 209 Radfernwege entsprechend den ADFC-Kriterien aus (BMWl 2009, S. 68). Zudem existiert neben den regionalen und überregionalen Vernetzungen der touristischen Radwander- und Radfernwege ein überlagerndes Wegenetz auf der höchsten Ebene der Wegehierarchie, das sogenannte D-Netz (HALLERBACH & QUACK 2009, S. 67). Dieses ist ein in Aufbau befindliches,

knapp 12.000 km langes, deutschlandweites Netz aus zwölf Routen, das die bedeutendsten Radfernwege verknüpft und sämtliche Bundesländer integriert (s. Anh. A_4). Die Wege existieren bereits zu etwa 90 % als Radfernwege, wenn auch meist unter einem anderen Namen und mit eigener Beschilderung (BMVBS 2002, S. 41; BMWi 2009, S. 71). Die kontinentaleuropäische Anbindung und somit die Möglichkeit für durchgängig grenzüberschreitende Radreisen erfolgt über die Einbindung von sieben D-Routen in das europäische Radfernwegenetz (s. Anh. A_5). Das sogenannte „EuroVelo-Netz“ ist eine Initiative des Europäischen Radfahrerverbandes (ECF) und umfasst zwölf Routen auf einer Länge von 65.000 km, die bis 2016 komplett umgesetzt sein sollen (BMVBS 2007, S. 151; BMWi 2009, S. 71).

3.4.3 Sonstige Infrastrukturanlagen und Serviceleistungen

Neben der baulichen Ausführung der Radrouten und deren Vernetzung bedarf es einem zusätzlichen Angebot an attraktiven Infrastruktureinrichtungen und integrierte Serviceleistungen, die sich speziell an den Bedürfnissen der Radtouristen orientieren. Insbesondere für Radfernwege werden je nach Bundesland besondere Ausstattungsmerkmale gefordert (BMVBS 2007, S. 148). Um einen hohen Grad an Komfort, Attraktivität, Information und Zusammenhang zu ermöglichen dienen folgende Infrastrukturanlagen:

- 1) Beschilderung: Die Wegweisung sollte zusammengefasst logisch, einfach, lückenlos, selbsterklärend, einheitlich und leicht sichtbar sein (MWSA 2008, S. 20).
- 2) Abstellanlagen: Diese können in verschiedenen Variationen vorliegen und dienen grundlegend dem direkten Abstellen der Fahrräder. Die Varianten reichen von der einfachen Form des Anlehnbügels, über witterungsgeschützte und diebstahlsichere Fahrradboxen bis hin zu bewachten Fahrradparkplätzen und Fahrradservicestationen.
- 3) Weitere Ergänzungsmöglichkeiten sind Rastplätze, Schutzhütten und Informationstafeln in regelmäßigen Abständen entlang der Strecke (LIEBSCH 2003, S. 148ff.).

Eine touristische Radroute darf dabei nicht nur als Infrastruktureinrichtung, sondern muss als touristisches Produkt bzw. als System verstanden werden, das der Region einen wirtschaftlichen Mehrwert einbringt, in dem es möglichst alle Bedürfnisse seines Nutzers von der Quelle bis zum Ziel abdeckt, auch die wertsteigernde Leistungen von der Information über den bevorstehenden Urlaub umfasst und sämtliche Optionen für die verschiedenen Ansprüche der Radtouristen offen hält (PETERS & WEIERMAIR 2006, S. 10; SMWA 2003, S. 12). Die fahrradtouristi-

sche Dienstleitungskette beinhaltet dabei die folgenden wesentlichen Punkte (PETERS & WEIERMAIR 2006, S. 13; LIEBSCH 2003, S. 146-165; GROÙE BEILAGE 2002, S. 218ff.):

- 1) Bereitstellung von Reiseinformationen, Reservierungs- und Buchungshilfen (Reiseinformationen auf allen Eben: Internet, Printmedien, örtliche Touristinformation; Reiseinformationen in allen Ausführungen: Homepage, Kataloge, Prospekte, Reiseführer, Kartenmaterial; Buchungshilfen für Zimmer und Tourenangebote über Radreiseveranstalter, elektronische Reservierungssysteme oder in den Informationsstellen vor Ort
- 2) Transport zum Zielgebiet, im Zielgebiet und wieder zum Quellgebiet (Erreichbarkeit über öffentliche Verkehrsmittel; Möglichkeiten zum Umstieg auf Öffentliche Verkehrsmittel),
- 3) fahrradfreundliche Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe,
- 4) Erlebnisse bzw. Attraktionen (Erschließung von Ortschaften, kulturellen und naturräumlichen Sehenswürdigkeiten; Schlechtwetterangebote (z.B. Freizeitbad etc.),
- 5) Serviceleistungen für den Fahrradtouristen (Tourenangebote für Tages- und Mehrtagesausflüge; Fahrradverleih und Fahrradreparaturservice; Fahrradservicestationen etc.).

Beispielhaft für eine fahrradtouristische Orientierung ist die Marketing-Initiative „Bett & Bike“. Der ADFC hat hiermit das deutschlandweit erfolgreichste Gastronomie- und Beherbergungsangebot für Radurlauber geschaffen. Entscheidend sind Qualitätskriterien, die sich speziell an den Wünschen der Radtouristen orientieren, z.B. Unterkunft für nur eine Nacht, Trockenräume für Kleidung, verschließbare Abstellmöglichkeiten und andere fahrradfreundliche Angebote und Leistungen. „Die Zahl der vom ADFC zertifizierten fahrradfreundlichen Bett & Bike-Gastbetriebe hat sich von 216 im Jahr 1995 auf über 5.007 (März 2010) gesteigert“ (ADFC 2010b). Dabei verzeichnen vor allem die neuen Bundesländer in den letzten Jahren hohe Zuwachsraten. Beispielsweise steigt von 2004 bis 2005 die Anzahl der Bett & Bike-Betriebe um ganze 26 % (BMVBS 2007, S. 266). Neben Beherbergungsbetrieben gibt es auch Reiseveranstalter, die sich speziell auf die Bedürfnisse der Radtouristen ausgerichtet haben. Und obwohl laut BMWI (2009, S. 53) nur jeder zehnte Radtourist seine Radreise individuell organisiert, werden auch hier hohe Zuwachszahlen registriert. „Etabliert haben sich an diesem Markt v.a. die Reiseveranstalter, die sich durch Spezialangebote für Radler z.B. mit thematisch geführten Radtouren oder Angeboten für bestimmte Zielgruppen (Familien, ältere Menschen etc.) eine Nische im Tourismusmarkt sichern konnten“ (BMVBS 2007, S. 266).

3.4.4 Nachfrage und Wertschöpfung

Gebraucht Anfang der 90er Jahre etwa jeder fünfte (West-)Deutsche in seinem Urlaub sein Fahrrad, so nutzen 1999 bereits 42,4 % und 2001 sogar schon 49,2 % (31,5 Millionen Deutsche) das Fahrrad als Urlaubsaktivität (ADFC 1993, S. 7; ADFC 2003).

2007 liegt dieser Wert bei 43,1 %, wobei knapp 13 % davon das Fahrrad „häufig bis sehr häufig nutzen“. Der fahrradtouristische Markt in Deutschland besteht beispielsweise im Jahr 2007 aus 5,6 Millionen Radurlaubern und 35 Millionen Radausflüglern. Diese Zahlen entsprechen den Entwicklungen der letzten Jahre (ADFC 2008; ADFC 2009b). In der Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus des BMWi geht man von über 150 Millionen Tagesreisen aus, bei denen die Aktivität Fahrradfahren eine wesentliche Bedeutung hat. Hinzu kommen jährlich noch mindestens 22 Millionen Übernachtungen durch die Radurlauber (BMWi 2009, S. 23ff.). Wird die Gesamtnachfrage der Fahrradtouristen (im engeren Sinn) hochgerechnet mit den täglichen Ausgaben ergibt sich ein jährlicher Umsatz von mindestens 3,9 Milliarden Euro. Dabei ist zu unterscheiden, dass Tagesausflügler etwa 16 Euro pro Kopf und Übernachtungsgäste knapp 65 Euro pro Kopf am Tag ausgeben (BMWi 2009, S. 25ff.). Neben den Ausgaben der Fahrradtouristen vor Ort entfallen nochmal zusätzlich rund 5,29 Milliarden Euro Bruttoumsatz durch fahrradtouristische Investitionskosten auf dieses Segment (z.B. An- und Abreise, Fahrradausrüstung, Reisevor- und Nachbereitung etc.). Die gesamte Wertschöpfung (Teil des Nettoumsatzes der zu Löhnen, Gehältern und Gewinnen wird) beträgt beim Fahrradtourismus mindestens 3,962 Milliarden Euro. Der ADFC geht schätzungsweise sogar von fünf Milliarden Euro aus. Zudem können rund 186.000 Personen ihren Lebensunterhalt durch fahrradtouristische Nachfrage bestreiten (ADFC 2007; BMWi 2009, S. 37). Der Anteil des Radtourismus an der gesamttouristischen Wertschöpfung beträgt rund zehn Prozent (ADFC 2009b).

Es gibt eine Reihe von beispielhaften Aktivitäten und Maßnahmen, die für den Erfolg fahrradtouristischer Bemühungen sprechen und die große Nachfrage widerspiegeln. Das mitunter bekannteste Beispiel ist das Münsterland. Es gehört mit einem Gesamtnetz von 4.500 km zu den dichtesten touristischen Netzen in Deutschland. Etwa ein Drittel aller Übernachtungen sind dort fahrradtouristisch bedingt. Von dieser Nachfrage profitieren knapp 6.000 Arbeitnehmer, die mit dem Radtourismus verbunden sind. Und auch in anderen Gebieten zeichnen sich stark positive Entwicklungen ab, wie Gästeanalysen und steigende Übernachtungszahlen der Beherbergungsbetriebe an bekannten Radfernwegen belegen (BMVBS 2007, S. 267f.).

3.4.5 Charakteristik der Nachfrage

Die Zahlen belegen, der Fahrradtourismus ist ein wichtiges wirtschaftliches Standbein geworden, welches weiterhin auf eine große Nachfrage bauen kann. Bereits jeder fünfte Deutsche hat schon mal einen Radurlaub mit mindestens einer Übernachtung gemacht und knapp 50 % können sich vorstellen auch in Zukunft (wieder) einen Radurlaub zu unternehmen (ADFC 2009b). Somit besteht ein großes Marktpotential, vor allem für ländliche Regionen, die besonders von dieser Entwicklung profitieren. Denn im Gegensatz zu anderen Tourismusarten ist Fahrradtourismus ein starker Antrieb für den Inlandtourismus. Gegenüber den allgemeinen Entwicklungen hin zu Auslandsreisen konzentrieren sich die Radurlauber auf Deutschland. Mehr als 50 % der Deutschen tätigen ihre Radreise im Inland. Wichtig dabei ist, dass für über 70 % der Radurlauber die Radreise zu den Haupturlaubsreisen zählt (ADFC 2008; ADFC 2010a). Am verbreitetsten ist mit über 50 % der Radurlaub mit wechselnder Unterkunft (Streckenradreise), gefolgt von dem Radurlaub mit fester Unterkunft (Standortreise). Die übrigen 20 % fallen auf Mountainbike- und Rennradreisen. Als beliebtestes Ziel gilt dabei seit Jahren der Elberadweg, gefolgt von Mainradweg und Weserradweg (ADFC 2010a). Insgesamt sind, nach Landschaftstyp kategorisiert, die Radfernwege mit Wasserbezug mit 80 % auf der Beliebtheitsskala ganz oben (WÜSTEFELD 2008, S. 39). Doch eine einmalige Landschaft reicht nicht aus, auch wenn Natur und Landschaft ein wichtiges Element für die Wahl des Reiseziels darstellen (BMW i 2009, S. 59; LIEBSCH 2003, S. 144). „Erst wenn die radtouristische Basis in angemessener Qualität vorhanden ist, kann sich darauf aufbauend ein breit gefächertes Angebot an radtouristischen Dienstleistungen bilden“ (MWSA 2008, S. 15). Um die Grundlagen für einen derartigen Erfolg zu generieren bedarf es einem verankerten Bekenntnis auf allen politischen Ebenen zur Förderung des Radverkehrs, um langfristige Rahmenbedingungen zu schaffen, die auch den Fahrradtourismus weiter befördern.

3.4.6 Förderung des Radverkehrs

Die Bedeutung des Fahrrads als Alltags- und Freizeitverkehrsmittel rückt daher in den letzten Jahren immer stärker in den Vordergrund der verkehrspolitischen Aktivitäten. Die Radverkehrsförderung wird in allen Bereichen der Politik und bei einer Vielzahl an Akteuren thematisiert und durch entsprechende Vorlagen dokumentiert. Eine Vielzahl an Akteuren „wirken bei der Gestaltung praxisrelevanter, rechtlicher und finanzieller Rahmenbedingungen für den Radverkehr mit“, unter anderem der Bund, die Länder, Landkreise, Kommunen, Interessenverbände, Forschungsstellen, Krankenkassen etc. (BMVBW 1999, S. 16).

3.4.6.1 Bundesebene

Bereits Mitte der 90er Jahre erkennt die Bundesregierung die große Bedeutung des Fahrrads als umweltfreundliches, gesundheitsförderndes, energie- und platzsparendes Verkehrsmittel an. In bisher zwei Berichten bezieht sie Stellung zum aktuellen Stand der Wissenschaft, Forschung und Planung zum Fahrradverkehr. Bestandsaufnahmen, Problemfelder, Vorbildlösungen und Empfehlungen für eine stärkere Nutzung des Fahrrads und eine stärkere Positionierung in der Verkehrspolitik werden darin erörtert (BMVBW 1999, S. 1f.).

Mit der Vorlage des „Nationalen Radverkehrsplanes 2002-2012“ unterstreicht die Bundesregierung eindeutig „ihren politischen Gestaltungswillen zur Förderung des Radverkehrs als Teil einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung“ (BMVBW 2002, S. 7). Unter dem Titel „FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland“ werden die aktuelle Situation des Radverkehrs und wichtige Handlungsfelder für eine zukünftige Fahrradpolitik aufgezeigt, indem Handlungsempfehlungen und Lösungsstrategien zur Verbesserung und Förderung des alltäglichen und touristischen Fahrradverkehrs gegeben werden (BMVBS 2007, S. 14; BMVBW 2002, S. 8). Als bundesweite Aufgabe werden für die Förderung des Radverkehrs mehr Investitionsmittel für den Ausbau und die Instandsetzung von Radwegen (u.a. D-Netz) sowie für die Öffentlichkeitsarbeit bereitgestellt und Förderbedingungen und der rechtliche Rahmen zu Gunsten des Radverkehrs erweitert und optimiert (BMVBS 2007, S. 15).

3.4.6.2 Landes-, Landkreis und kommunale Ebene

Im Zuge dieser Vorlagen auf Bundesebene haben Bundesländer, Landkreise und Kommunen Aktivitäten und Maßnahmen ergriffen, die den Ausbau der Infrastrukturanlagen (z.B. gesamtstädtischer Radroutennetze), die Erweiterung der Serviceangebote (z.B. Fahrradabstellanlagen) sowie Arbeit zur Kommunikation und Information (z.B. Arbeitsgruppen zur Qualitätsverbesserung und Wegweisung) beinhalten (BMVBW 2002, S. 80). Der Fahrradtourismus findet sich dabei zwar in fast jedem touristischen Entwicklungskonzept wieder, aber konkrete „radtouristische Entwicklungskonzepte oder tief reichende Handlungsempfehlungen für den Radtourismus sind bisher nur in wenigen Bundesländern verbreitet“ (BMW_i 2009, S. 17).

3.4.6.3 weitere Akteure

Neben den politischen Institutionen beschäftigen sich auch Akteure aus Verbänden, Institutionen und der Privatwirtschaft mit dem Radverkehr. „Ihr vielfältiges, oftmals ehrenamtliches

Engagement deckt viele Facetten des Radverkehrssystems ab. Sie erweisen sich damit auch als wichtige und unverzichtbare Multiplikatoren der Radverkehrsförderung“ (THOMAS 2008, S. 180). So zum Beispiel engagieren sich die Interessenverbände gezielt in der Öffentlichkeitsarbeit und bemühen sich um eine ansprechende Werbung für die Nutzung des Fahrrades und des zugehörigen Serviceangebotes (BMVBW 1999, S. 17).

Der bekannteste Interessenverband ist der ADFC, welcher sich bundesweit für die Belange der Radfahrer einsetzt und sich schwerpunktmäßig in die Arbeit der Verkehrsplanung und -politik sowie Tourismuspolitik einbringt. In Kooperation mit anderen Verbänden erarbeitet er unter anderem Planungs- und Entwurfsempfehlungen, Fachtagungen und Wettbewerbe. Er engagiert sich dabei auf allen politischen Ebenen von der Kommune bis zur europäischen Ebene (ADFC 2010c; BMVBW 1999, S. 41). Insbesondere am Fahrradtourismus zeigt der ADFC großes Interesse. Im Gegensatz zu den sonst eher regional gehaltenen Studien verschiedenster Institutionen nimmt er eine deutschlandweite Analyse und Bewertung der fahrradtouristischen Entwicklung vor. Mit der jährlichen Radreiseanalyse führt der ADFC die in Deutschland bekannteste Untersuchung zum Fahrradtourismus durch, welche die wichtigsten Aspekte (beliebteste Radrouten, Radfahren als Urlaubsform, neue Produkte und Innovationen etc.) zum aktuellen Stellenwert beleuchtet (BMW_i 2009, S. 16f.). Des Weiteren führt er zusammen mit der DZT seit 1998 das erfolgreichste Marketinginstrument für den deutschen Radtourismus: „Deutschland per Rad entdecken“. Über Broschüren und einem Internetportal werden regelmäßig ausgewählte Radfernwege Deutschlands vorgestellt (BMW_i 2008, S. 40).

3.5 abschließende Bewertung des Fahrradtourismus

3.5.1 Stärken und Chancen

Die Ausführungen zeigen: Radfahren ist nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Urlaub längst kein unscheinbarer Trend mehr. Fahrradtourismus hat sich aufgrund breiter Beliebtheit von einem Nischenprodukt zu einer ernst zu nehmenden Reiseform etabliert. Der anhaltende Wunsch nach sportlicher Betätigung, der Drang nach aktiver Erholung und Bewegung in der freien Natur, die Diskussion um einen nachhaltigen Fremdenverkehr und die fortschreitende umwelt- und gesundheitsbewusste Grundeinstellung in der Bevölkerung bilden die Basis eines wachstumsstarken Marktsegments (BMW_i 2009, S. 147; HALLERBACH & STEINCKE 1996, S. 11; LIEBSCH 2003, S. 142; RUST 1997, S. 152). Die touristische sowie umweltfreundliche und ressourcenschonende Bedeutung des Radfahrens wird seit Ende der 90er Jahre auf Bundes- und Landesebene anerkannt und dementsprechend gefördert.

Des Weiteren existiert eine Vielzahl an Studien, die sich mit dem Nachfrageverhalten und der Typisierung der Radtouristen beschäftigen und die in der Planung und Organisation von Angeboten entsprechende Berücksichtigung finden (BMW_I 2009, S. 16). Der Erfolg dieser Bemühungen spricht für sich. Im Gegensatz zum stagnierenden Tourismusmarkt in Deutschland zeigt der Fahrradtourismus in den letzten Jahren positive Entwicklungen auf. Grundlegende Bedingungen, wie der hohe Fahrradbestand und ein breites Angebot der Fahrradindustrie sowie der Trend zum Gesundheits-, Kurzurlaub sowie Aktiv- und Erlebnisurlaub wirken sich positiv auf das Wachstum aus (RUST 1997, S. 152). Der Urlauber will in kürzester Zeit möglichst viel erleben und unternimmt daher anstatt eines Jahresurlaubs verstärkt mehrere Kurzreisen pro Jahr. Durch diese Orientierung hin zu Zweit- und Drittreisen gewinnt auch Deutschland als Reiseziel zunehmend an Bedeutung (KRÖSBACHER 2006, S. 101, THOMAS 2008, S. 31).

Zur Unterstützung dieser Orientierung des Touristen am Inland gilt es Alternativen zu schaffen. Und die Vorteile der fahrradtouristischen Entwicklung liegen dabei klar auf der Hand. Gegenüber dem Kfz bewegt man sich aktiv und gesund in der freien Natur und kann Landschaften und deren Bewohner intensiver „erfahren“ (HOFMANN 1997, S. 8). Mit der Belebung des Fahrradtourismus unterstützt man somit nicht nur das umweltfreundliche Reisen, sondern leistet gleichzeitig einen Beitrag zum Verständnis von Natur und Landschaft bzw. deren Schutz. Der Radfahrer ist über Festlegung und Wegweisung der Strecke nahezu direkt zu lenken und damit weg von natursensiblen Gebieten und dennoch seine Aufmerksamkeit auf bestimmte landschaftliche Reize (RUST 1997, S. 155ff.). Von dieser Lenkungsfähigkeit profitiert man nicht nur unter ökologischen, sondern auch unter ökonomischen Gesichtspunkten. Gut konzeptionierte Leitsysteme binden den Touristen gezielt in ein Netz aus Sehenswürdigkeiten und einer Vielzahl touristischer Dienstleistungsangebote ein, wodurch Einnahmen generiert werden, die einen regional bedeutsamen wirtschaftlichen Impuls auslösen, der vor allem ländlichen Regionen zu gute kommt (RUST 1997, S. 158). Denn die hohe Mobilität der Radtouristen führt zu einer gerechteren Verteilung des Einkommens auch in peripheren Räumen (HALLERBACH & STEINECKE 1996, S. 13). Es profitieren aber nicht nur Betriebe, sondern die Bevölkerung insgesamt. Neben ökonomischen Effekten trägt die hohe Mobilität zu einer Entlastung der touristischen Zentren bei, denn die „Beeinträchtigungen der Gastgeber durch Abgase, Stau und Lärm sind im Verhältnis zu anderen Tourismusformen relativ gering“ (RUST 1997, S. 158). Zudem können über eine thematische Routenführung kulturelle Angebote, regionale Geschichte, Speisen und Getränke nicht nur Touristen, sondern auch den beheimateten Menschen näher gebracht werden (BEHM 1996, S. 123).

3.5.2 Herausforderungen

Mit der radtouristischen Entwicklung seit Mitte der 90er Jahre ist ein breites Angebot an überregionalen, regionalen sowie lokalen Radrouten entstanden. Der Ausbau der begleitenden Infrastruktur und Serviceangebote sowie das gestiegene Bewusstsein für Qualitätsanforderungen fördern die Nachfrage und so die Zahl der Angebote. Diese rasante Entwicklung stößt jedoch an Grenzen: „Insgesamt wächst das Angebot stärker als der Markt. Es wird also im Wettbewerb der Regionen häufiger auch solche geben, die nicht von der allgemeinen Zunahme des Radtourismus profitieren.“ Zudem wird der Eindruck erweckt, dass das Gesamtbild durch „Masse statt Klasse“ geprägt ist (BMVBS 2007, S. 154). Um sich entsprechend unter dem radtouristischen Angebot in Deutschland hervorzuheben, gilt es den Bedürfnissen der Touristen weitgehend entgegen zu kommen. Doch dieser Anspruch ist heute nur schwer tragbar, denn der Tourist ist meist inkonsistent und verlangt ständig nach mehreren Optionen (KRÖSBACHER 2006, S. 102). Die „neuen Touristen“ sind laut BREIDENBACH (2002, S. 215) nicht nur reiserfahren, sondern besitzen unter anderem auch einen hohen Bildungsstand und hohes Einkommen, zeigen vielfältige Interessen, haben den Wunsch nach Individualisierung, sind genuss- und erlebnisorientiert, dabei umwelt- und gesundheitsbewusst und auf der Suche nach Natürlichkeit und Authentizität. Und diese Orientierung trifft auch auf Radtouristen zu.

Zu den wichtigsten Gründen für einen Radurlaub zählen heutzutage „in der Natur sein“, „aktiv/sportlich sein“, „erholen/entspannen“ sowie „Spaß/ Vergnügen“, das am liebsten zusammen mit der Familie und den Freunden. Kunst und Kultur erleben sind für etwa jeden vierten Radtouristen von Bedeutung (BMW_I 2009, S. 58). Während ihrer Reise legen die Radtouristen besonderen Wert auf den Besuch von Restaurants, auf individuelle Ausflüge, insbesondere zu Naturattraktionen. Spazieren in der Natur, Bummeln sowie allgemein Sehenswürdigkeiten besichtigen gehören nachfolgend zu den beliebtesten Urlaubsaktivitäten (BMW_I 2009, S. 60). Im Zusammenhang mit dem Verhalten der Radreisenden wird oft der Begriff des „GeBe-Tourismus“ mit eingebracht. Das heißt der Radtourist zeigt Bescheidenheit bei der Wahl seines Verkehrsmittels, aber begleitet wird dies mit einer gehörigen Portion Genuss (HOFMANN 1997, S. 13). „Den Wunsch, einen möglichst preiswerten Urlaub zu verbringen, haben nur noch die wenigsten Radurlauber“ (LIEBSCH 2003, S. 144). Weg vom „Arme-Leute-Image“ hat sich der Fahrradtourismus zu einem Qualitätstourismus entwickelt, womit das „Schmuddeli-mage vom Radler der 70er Jahre“ abgelöst ist (HOFMANN 1997, S. 10). Die Radtouristen entstammen meist der Mittelschicht (Angestellte und Beamte sind deutlich überrepräsentiert) und sind hauptsächlich mittleren Alters (HOFMANN 1997, S. 10f.; LIEBSCH 2003, S. 145).

„Insbesondere die aktive und finanziell unabhängige Gruppe der `Jungen Alten` ist eine wachsende Zielgruppe“ (HOFMANN 1997, S. 10).

Die Herausforderungen bestehen darin, dass der moderne und vor allem ältere Urlauber heute sehr reiseerfahren ist und entsprechend hohe Anforderungen an seinen Urlaub stellt. „Das gilt nicht nur für die Qualität der Unterbringung, sondern auch für das Rahmenprogramm“ (THOMAS 2008, S. 31). Daher reicht es „nicht aus, den Streckenverlauf festzulegen und einen möglichst zugkräftigen Namen zu erfinden, sondern es müssen eine Vielzahl von Aktivitäten gesetzt werden, die koordiniert und zielgerichtet den gewünschten Erfolg bringen“ (STEINBACH et al. 1999, S. 6).

Die wichtigsten Voraussetzungen sind demnach nicht nur ein ausgebautes und beschildertes Radwegeangebot sowie eine landschaftlich attraktive und abwechslungsreiche Routenführung mit infrastruktureller Ausstattung, sondern auch die thematische Attraktivität muss gewährleistet sein. Der Radweg sollte vielmehr als Verbindung zwischen verschiedenen thematischen Einrichtungen und touristischen Highlights fungieren (BMWf 2009, S. 158; MWSA 2008, S. 44f.). Um mit Radwegen zahlungsbereite Gäste anzusprechen, müssen Radwege als touristische Produkte inszeniert werden (MWSA 2008, S. 45).

Die Förderung des Radtourismus erfordert dabei ein Ineinandergreifen von verschiedenen Handlungsebenen, denn „Produkte und Dienstleistungen im Bereich Radfernwandern sind nur erfolgreich, wenn Länder, Kommunen, Tourismusverbände, Hotel und Gaststättengewerbe, Verkehrsunternehmen und Fahrradverbände zusammenarbeiten“ (BMVBW 2002, S. 41). Das Gesamtpaket muss stimmig sein und muss die spezifischen lokalen und regionalen Faktoren berücksichtigen. Insbesondere „radtouristische Angebote mit Alleinstellungsmerkmalen werden vermutlich zukünftig einen verstärkten Ausschlag für den Wettbewerb um die Gäste geben“ (BMVBS 2007, S. 270).

3.5.3 Zusammenfassung

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die Summe an Bemühungen und Initiativen vieler Akteure in den vergangenen Jahren günstige Rahmenbedingungen geschaffen hat, um den Fahrradtourismus in Deutschland weiter zu stärken und zu intensivieren. Eine Befürwortung auf allen Ebenen zeigt deutlich den hohen Stellenwert des Radverkehrs, insbesondere auch den des Fahrradtourismus als entscheidenden Wirtschaftsfaktor.

Angesichts der zahlreichen Bemühungen in weiten Teilen Deutschlands um den Radtouristen und der qualitativen Standards, die gesetzt werden, es wichtig ist sich heute im Wettbewerb der verschiedenen Radreiseziele strategisch abzugrenzen. Dabei spielen Kommunikation und Kooperation eine wesentliche Rolle. Denn nur ein abgestimmtes und gemeinsames Auftreten der Akteure bei der Erarbeitung eines Radwegeangebotes kann langfristig ein konkurrenzfähiges Angebot hervorbringen, dass dem wachsenden Wettbewerb der Regionen um die Fahrradtouristen gewachsen ist (BEHM 1996, S. 24ff.).

4. Kooperation und Regional Governance

4.1 Einführung

Die Herausforderungen im Bereich des (Fahrrad-)Tourismus durch die wachsende Konkurrenzsituation auf dem fahrradtouristischen Reisemarkt in Deutschland stellen die Verantwortlichen in den Städten und Gemeinden, in den Regionen und Bundesländern vor neue Aufgaben. Denn Tourismus kann nicht nach dem Zufallsprinzip erfolgen, sondern sollte durch kommunales Engagement getragen werden. Das heißt die Kommunen müssen klar die eigenen Potenziale und Möglichkeiten erkennen, um zielgerichtet eine Zielgruppe zu definieren und um Angebote dafür zu schaffen (THOMAS 2008, S. 33f.).

Wenn man sich bestimmten touristischen Zielgruppen zuwenden möchte, sind zu allererst die allgemeinen Standortvoraussetzungen zu berücksichtigen. Kann man auf die naturräumlichen Gegebenheiten (Klima, Landschaft etc.) und auf das vorhandene Humankapital (Sprache, Kultur, Brauchtum der lokalen Bevölkerung) generell keinen und auf die infrastrukturelle Grundausstattung (technische und soziale Einrichtungen für die Einwohner) nur noch bedingt Einfluss nehmen, so ist zumindest die Ausstattung mit attraktiver touristischer Infrastruktur (Beherbergung, Verpflegung, Transport) zielgerichtet zu konzipieren (STEINECKE 2006, S. 108 f.). Als Grundlage für touristische Wertschöpfung muss entsprechende Infrastruktur geschaffen werden, die Möglichkeiten und auch Anreize bietet einen Ort oder eine Region zu besuchen. Dafür sind vor allem spezielle Anlagen von Nöten, die sich an den Ansprüchen der Touristen orientieren und zielführend auf eine oder mehrere Zielgruppen ausgerichtet sind.

Zu diesen speziellen Anlagen gehören auch touristische Radwege. Die Bereitstellung der touristischen Infrastruktur obliegt dabei im föderativen System in Deutschland den Städten und Gemeinden. Speziell die Hauptverantwortung für die Förderung des Radverkehrs und der fahrradtouristischen Entwicklung (als Ziel des Nationalen Radverkehrsplanes) wird konkret als Handlungsaufgabe nicht nur bei den Kommunen, sondern auch bei den Ländern festgelegt (BMVBW 2002, S. 7; KLEMZ 1989, S. 16).

Der Radverkehr und die (fahrrad-)touristische Entwicklung von Regionen sind somit „in ein Netzwerk aus politischen Zielvorgaben, Entscheidungen und Prozessen eingebunden“ (FUCHS 2006, S. 38).

4.1.1 Grundsatz der Tourismuspolitik

Unter Tourismuspolitik versteht FREYER (2009, S. 361) die zielgerichtete Planung und Beeinflussung/Gestaltung der touristischen Realität und Zukunft durch verschiedene Träger (staatliche, private, übergeordnete).“ Da Tourismus keine traditionelle Branche darstellt, sondern als Querschnittsaufgabe fungiert, werden nahezu alle Politik- und Wirtschaftsbereiche tangiert bzw. miteinander verknüpft. Die Vielzahl an verschiedenen Trägern wird dabei in ein komplexes System auf allen Ebenen (Bund, Länder, Kommune) integriert und die Entscheidungskompetenzen sind demnach föderal angelegt. Die Bestimmungen und Festlegungen werden dezentral beschlossen, da regional- und fachbezogene Kenntnisse und entsprechende Entscheidungen nicht zentral umsetzbar sind. Der Bund und die Länder betreiben beispielsweise Tourismusforschung und Weiterbildung, gestalten Gütezeichen und das Marketing und legen eigene tourismuspolitische Programme mit Zielstellungen und Rahmenbedingungen der touristischen Entwicklung vor. In Folge der Selbstverwaltung orientieren sich die einzelnen Kreise und Kommunen an diesen Rahmenbedingungen bei der Umsetzung der eigenen Vorhaben (FUCHS 2006, S. 42f.; MUNDT 2006, S. 477ff.). Aktiv werden dabei nicht nur staatliche Träger (u.a. Ministerien bei Bund und Ländern, kommunale Verwaltungen), sondern auch private Träger (Betriebe, Vereine, Einzelpersonen etc.; z.B. ADFC) sowie Träger-Mischformen (Mitglieder teils privat, teils öffentlich; z.B. Tourismusverbände) (FREYER 2009, S. 377).

4.1.2 Anforderungen an die touristische Entwicklung

Die touristischer Entwicklung, sei es nun durch den Bau von Radwegen oder durch die qualitative Aufwertung der vorhandenen Unterkünfte, ist aufgrund dieser Vielfalt an Optionen und Akteuren „selten Gegenstand eines konsistenten Prozesses, der von einer klar definierten Akteursstruktur in fest gefügten organisatorischen Zusammenhängen vorangetrieben wird. Vielmehr setzt sie sich zusammen aus dem Handeln zahlreicher privater, öffentlicher und gesellschaftlicher Einzelakteure sowie der Zusammenarbeit in unterschiedlichen Aufgabefeldern.“ Diese Flexibilität und Pluralität in der Zusammenarbeit bildet die Basis des touristischen Erfolges. Insbesondere im Bereich der Entwicklung neuer Produkte ist abgestimmtes und gemeinsames Vorgehen scheinbar unabkömmlich (FUCHS 2006, S. 152). Die Anforderungen ergeben sich aus der Koordination bestehender Einzelmaßnahmen und der Zusammenarbeit der betroffenen Ebenen und Bereiche bzw. derer Akteure. Ist der Anstoß für eine Idee gegeben, so ist es wichtig, dass von den Akteuren das Potenzial und Notwendigkeit einer

Kooperation erkannt werden, um sich klar für eine gemeinsame Abstimmung und Umsetzung zu bekennen.

4.2 Kooperation

4.2.1 Definition

Unter Kooperation versteht man im Wesentlichen eine Zusammenarbeit zwischen mindestens zwei beliebigen Partnern, die eine Vielzahl an Ausprägungen annehmen kann. So sind Kooperationen zwischen Unternehmen in der Wirtschaft ebenso vertreten wie die gemeindliche Zusammenarbeit von Kommunen (KLEMZ 1989, S. 30; RICHTER 1997c, S. 45; SELLE 1996, S. 65). Kooperationen können sich dabei auf verschiedenem Wege bilden. Zum einen können sie „top down“ entstehen, das heißt sie sind eine mehr oder minder unfreiwillige Zusammenführung, indem entsprechende Anreize oder gesetzliche Vorgaben von Seiten der Bundes- oder Landesregierung gesetzt werden. Zum anderen können sich Kooperationen freiwillig bzw. „bottom up“ entwickeln (FÜRST & KNIELING 2005, S. 533; HILLIGARDT 2002, S. 31, 42f.).

Die freiwillige Kooperation beruht dabei auf der freien Entscheidung zur Zusammenarbeit der regionalen selbständigen Akteure, um ein gemeinsames Ziel zu verfolgen, das allen Partnern einen individuellen Nutzen bzw. wechselseitige Vorteile verschafft (HILLIGARDT 2002, S. 31). SELLE (1996, S. 65) nimmt dabei eine differenziertere Betrachtung vor. Als Kooperation der ersten Stufe bezeichnet er jene, welche innerhalb einer Organisation stattfindet. Genauer gesagt umfasst diese lediglich die Koordination beispielsweise innerhalb einer kommunalen Verwaltung oder eines Großunternehmens. Die Zusammenarbeit wird dabei durch hierarchische Ordnung und Weisung bestimmt. Unter der Kooperation der zweiten Stufe versteht er „Kooperationen zwischen Akteuren innerhalb einer Sphäre.“ Das heißt es arbeiten Betriebe der gleichen Branche zusammen oder gleiche Dienststellen im öffentlichen Sektor. Es beruht im Gegensatz zur ersten Stufe die Zusammenarbeit auf Freiwilligkeit der Akteure. Stufe drei hingegen gründet auf „Kooperation von Akteuren verschiedener Sphären“ und zeugt von einem hohen Grad an Vielgestaltigkeit der Interessenslagen und Organisationsformen.

Auf dem Gebiet der Verwaltungswissenschaft haben sich insbesondere die interkommunale und regionale Kooperation etabliert. „Interkommunale und regionale Kooperation grenzen sich von anderen Formen der Kooperation dadurch ab, dass primär lokale Gebietskörperschaften zusammenarbeiten“ (FÜRST & KNIELING 2005, S. 531). Bei interkommunaler Kooperation kann man von einer Zusammenarbeit im Sinne der zweiten Stufe sprechen, das heißt

innerhalb einer Sphäre. Im engeren Sinn dient dieser Begriff hauptsächlich zur Bezeichnung der Gesamtheit aller Kooperationsformen, an der ausschließlich räumlich-gebundene Akteure bzw. lokale Gebietskörperschaften (Kreise, Städte, Gemeinden bzw. Gemeindeverbände) beteiligt sind (BEIER & MATERN 2007, S. 26; RICHTER 1997c, S. 45, SCHNEIDER 2005, S. 1). Richtet man sich auf räumlich größere Einheiten aus und bezieht neben räumlich-gebundenen auch funktional-gebundene Akteure verschiedener Sphären mit ein (z.B. Vertreter gesellschaftlicher Interessen, Fachexperten), so spricht man von regionaler Kooperation (im Sinne Stufe drei) (BEIER & MATERN 2007, S. 27; HILLIGARDT 2002, S. 37f.).

4.2.2 Gegenstand, Ausrichtung und Zielstellung von Kooperationen

In der kommunalen Arbeit ist eine Vielzahl an Themen zu berücksichtigen. Die wesentlichen Handlungsfelder sind dabei Wirtschaft, Infrastruktur, Soziales, Ökologie, Bildung und Kultur. Gegenstand einer Kooperation in diesem Rahmen können pflichtige (z.B. Infrastruktur) und freiwillige (z.B. Tourismus) kommunale Aufgaben werden. Zu den häufigsten Kooperationsgegenständen gehören eher die herkömmlichen Aufgabenbereiche, z.B. Ver- und Entsorgung, Verkehrsplanung und ÖPNV (KLEMM 2002, S. 39; RICHTER 1997c, S. 48).

Zum einen kann Kooperation problembezogen, das heißt an Kosteneinsparung (Infrastrukturversorgung etc.) orientiert sein oder entwicklungsbezogen, das heißt, unter strategischen Gesichtspunkten erfolgen. Die Akteure erhoffen sich durch eine strategische und abgestimmte Zusammenarbeit positive Effekte für die eigene Situation und die Entwicklung des regionalen Umfeldes gegenüber der kommunalen Einzelplanung (FUCHS 2006, S. 57; FÜRST 2007, S. 9). Das wesentliche Ziel von Kooperationen ist es „Handlungsressourcen auf Feldern zu erschließen, die mit eigenen Mitteln oder aus eigener Kraft nicht erreichbar wären [...] (und) durch die Bündelung von Kräften und Kompetenzen handlungsfähiger zu werden“ (SCHNEIDER 2005, S. 1). Die Kooperationen können dabei idealtypisch in regions- oder projektbezogene bzw. laut Deutschem Städte- und Gemeindebund in regionale und thematische Kooperationen unterteilt werden. Finden regionsbezogene Kooperationen anlässlich der Erarbeitung gemeinsamer Entwicklungsvorstellungen für eine touristische Region statt, so zielen die projektbezogenen Kooperationen auf die Umsetzung konkreter Maßnahmen bzw. thematischer Bezüge ab. Die erste Variante verlangt dabei alle relevanten Akteure einer Region die letztere hingegen umfasst ausschließlich die Akteure, die auch vom Projekt betroffen sind und kooperieren wollen (ARL 1998, S. 14; DStGB 2007, S. 3). Die Beteiligung bestimmter Akteure an einer Kooperation wird durch den jeweiligen Kompetenzstatus begründet. „Als relevant

werden üblicherweise Akteure für eine Planung oder ein Projekt betrachtet, [...] die für die Wahrnehmung, Bewertung oder Bearbeitung der Aufgabe sowie für die Realisierung der Ergebnisse von Bedeutung“ sind. Die Kooperationspartner werden demnach aufgrund einer Machtposition oder Betroffenheit oder Sachkompetenz in den Prozess integriert, das heißt aufgrund von Verfahrensvorschriften, direkter Betroffenheit oder einer finanziellen, wirtschaftlichen oder politischen Position und Verantwortung beteiligt (MEYER-OLDENBURG 2003, S. 70f.). „Mit dem Begriff ‘Akteure’ sind sowohl Personen in bestimmten Funktionen (individuelle Akteure) als auch Organisationen wie Körperschaften, Behörden, Unternehmen oder Verbände gemeint (kollektive Akteure)“ (BENZ 2003, S. 33)

Durch die Kooperation kann dann „das für ein Vorhaben notwendige, jeweils perspektivisch gebundene Wissen zusammengetragen werden“, um eine sachlich korrekte und allseitig akzeptable Lösung für bevorstehende Aufgaben zu finden (MEYER-OLDENBURG 2003, S. 64).

4.2.3 Intensitäts- und Organisationsgrad von Kooperationen

Neben dem Inhalt und der Mitglieder charakterisiert der Organisations- bzw. Intensitätsgrad eine Zusammenarbeit. Dieser reicht von reinem Informations- und Erfahrungsaustausch bis zur Institutionalisierung (RICHTER 1997c, S. 45). KLEMZ (1989, S. 34ff.) unterscheidet dabei von der Aufgabenabstimmung über die Aufgabenübernahme bis hin zur Aufgabenausgliederung. Diese Differenzierung geht einher mit zunehmender Intensität und Komplexität der Kooperation. Die Aufgabenabstimmung gilt als lockerste Kooperationsvariante und dient lediglich dem Erfahrungsaustausch und der Information der Partner in gegenseitigen Konsultationen. Die eigentliche Durchführung von vereinbarten Maßnahmen verbleibt bei jedem einzelnen Partner. Im Gegensatz dazu wird bei der Aufgabenübernahme eine kollektiv zu verrichtende Aufgabe an einen der Beteiligten delegiert. Der höchste Grad an Intensität wird durch die Ausgliederung der Angelegenheit auf einen neuen Träger erreicht.

In Anlehnung daran wird grob zwischen formellen bzw. harten und informellen bzw. weichen Formen der Zusammenarbeit unterschieden. Die informellen Kooperationen sind planungsrechtlich nicht bindend und basieren vor allem auf formlosen Informations-, Meinungs- und Erfahrungsaustausch (z.B. Netzwerke) oder auf Zusammenarbeit in privatrechtlichen Organisationsformen (z.B. Verein). Diese Form der Zusammenarbeit wird vor allem durch das gegenseitige Vertrauen zwischen den Kooperationspartnern und durch die freiwillige Teilnahme getragen und bildet häufig die Grundlage für eine weiterführende Zusammenarbeit. Im Gegensatz dazu ziehen formelle Kooperationen eine planungsrechtliche Verbindlichkeit

nach sich und gewährleisten somit ein an hohes Maß an wechselseitiger Verpflichtung und langfristig tragfähige Strukturen, in dem wesentliche Elemente wie die Finanzierung, Kooperationsziele etc. vereinbart werden. Hier werden also im Gegensatz zu den informellen Kooperationen meist neue institutionelle Entscheidungseinheiten geschaffen, die sich meist öffentlich-rechtlich gestalten (z.B. Zweckverband) (BEIER & MATERN, 2007, S. 34f.; DIFU 2005, S. 31; FEIL 2005, S. 12; FRICK & HOKKELER 2008, S. 45ff.). Das heißt Kooperationen finden sich nicht nur in Prozessen und Verhaltensweisen der beteiligten Akteure wieder (u.a. Informationsaustausch, gemeinsame Außendarstellung), sondern führen aufgrund steigender Verbindlichkeit und Abstimmungsbedarf häufig zur Entstehung von Organisationen, die bei der Vermittlungsarbeit behilflich sind (KLEMME, 2002, S. 40; SELLE 1996, S. 68).

4.3 Stellenwert und Bedeutungswandel von Kooperationen

Kooperationen werden in den letzten Jahrzehnten immer häufiger in die Arbeit von Städten und Gemeinden integriert. Im Speziellen das Instrument der freiwilligen regionalen Kooperation findet heute in Deutschland in fast allen Politikfeldern und in verschiedensten Kontexten Anwendung. Es wächst die Erkenntnis, dass die Städte und Gemeinden bzw. Gemeindeverbände kein losgelöstes Dasein von ihrer Umgebung führen können. Bei immer mehr Handlungsfeldern besteht eine wechselseitige Beziehung zu Nachbargemeinden sowie zu anderen öffentlich-rechtlichen oder privatrechtlichen Institutionen und somit eine gewisse Abhängigkeit von deren Handeln (HILLIGARDT 2002, S. 29; KASPER 2006, S. 44). Kommunale Zusammenarbeit ist aber nichts Neues, sondern wird seit Jahrzehnten in unterschiedlicher Intensität praktiziert. Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts hat sich interkommunale Kooperation mit Zunahme der strukturellen Verflechtungen insbesondere in den Verdichtungsräumen etabliert. Spielen im traditionellen Sinne anfangs eher die Kooperationen zwecks Kosteneinsparung eine überwiegende Rolle, so kommt Ende des 20. Jahrhunderts verstärkt das Interesse an fachlich-thematisch orientierten Kooperationen unter entwicklungsbezogenen Aspekt auf (BEIER & MATERN 2007, S. 32; FUCHS 2006, S. 54f.). Dabei haben sich vielfältige Formen der Zusammenarbeit zwischen Städten und Gemeinden entwickelt, verstärkt auch informelle Formen. Kooperation hat sich somit als dritte Form gesellschaftlicher Steuerung neben Markt (Wirtschaft) und Hierarchie (Staat/Verwaltung) etabliert (GAWRON & JÄHNKE 2000, S. 12f.). Die neuen und eher weichen Kooperationsformen sind im Zuge des Regionalisierungstrends seit den 80er Jahren in Deutschland entstanden und lassen einen „Paradigmenwechsel“ erkennen. Zur Bewältigung regionaler Entwicklungsprozesse werden neben den traditionell involvierten staatlichen Akteuren Gruppen aus anderen Sphären einbezogen. Die öffentliche

Hand soll unter Beteiligung der Privatwirtschaft und Zivilgesellschaft zur Entwicklung vernetzter Handlungsstrukturen auf kommunaler und regionaler Ebene eine aktivierende und mobilisierende Funktion einnehmen (FUCHS 2006, S. 54; FÜRST 2007, S. 9f.).

Der wachsende Stellenwert und das veränderte Verständnis von Kooperationen prägt dabei wie kaum ein anderes Thema die europäische Planungsdiskussion der letzten Jahre. Das heißt Planung wird „von einem eher hierarchisch orientierten Ansatz zu einer Spielart, in welcher Kooperation und der Suche nach Konsens ein hoher Stellenwert eingeräumt wird“ (MEYER-OLDENBURG 2003, S. 61). Die kontinuierliche Veränderung der räumlichen Entwicklung bringt auch semantische Verschiebungen beim Begriff Kooperation mit sich. Verstärktes Einbeziehen informeller Ansätze und nicht-staatlicher Akteure wird in den Raum und Politikwissenschaften unter dem Begriff „Governance“ diskutiert (PÜTZ 2004, S. 1).

4.4 Regional Governance

4.4.1 Einführung – Governance

Die wesentlichen Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft führen auch in Deutschland zur Diskussion um Governance. Ist Anfang der 90er Jahre der Begriff Governance kaum geläufig, so wird er seit Mitte der 90er Jahre zu einem „Schlüsselbegriff“ der Politik-, Sozial-, Wirtschafts- und der Raumwissenschaften. Im Gegensatz zur internationalen Diskussion ist im deutschsprachigen Raum die Governance-Debatte aber noch in den Anfängen und wird erst in den letzten Jahren intensiviert (PÜTZ 2004, S. 3; 11).

Der Begriff stammt ursprünglich aus den Wirtschaftswissenschaften und ist über verschiedene Wissenschaftsbereiche bis zu den Raumwissenschaften gelangt. Dem entsprechend existiert eine Vielzahl an Definitionen in unterschiedlichen Variationen und Kontexten, die immer in Abhängigkeit von der theoretischen und wissenschaftlichen Perspektive des Verfassers stehen. In der Politikwissenschaft hat der Begriff dabei eine entscheidende Modifikation in Abgrenzung bzw. als Gegenpol zum Begriff Government (= institutionalisiertes staatliches Steuerungssystem) erfahren. Governance hat sich als Bezeichnung für das kollektive Handeln in schwach institutionalisierte Steuerungsformen wie Netzwerke, Regionalkonferenzen, Runde Tische usw. etabliert (FEIL 2005, S. 7; FÜRST 2001, S. 370f.; SEIMETZ 2009, S. 5). Governance umschreibt laut HUBER et. al. (2006, S. 20) im Kern die freiwillige Zusammenarbeit in pluralistischen Akteurskonstellationen zur Steuerung und Koordination von Aktionen in verschiedensten Praxisfeldern (Ökologie, Verkehr, Tourismus etc.) über organisatorische, sekt-

orale oder staatliche Grenzen hinaus. Der Begriff wird dabei in seiner Verwendung je nach Anwendungsfeld mit unterschiedlichen Adjektiven verknüpft. Bezieht sich „Corporate Governance“ auf die Leitung und Kontrolle von Unternehmen, so findet „Public Governance“ Anwendung für den öffentlichen Bereich und „Good Governance“ steht für eine effektive und demokratische Steuerungsstruktur (PÜTZ 2004, S. 27).

Speziell im Kontext der räumlichen Entwicklung hat sich als Überbegriff für verschiedene raumbezogene Spezifizierungen von Governance (z.B. Metropolitan, Rural oder Urban Governance) die Bezeichnung Regional Governance herausgebildet (PÜTZ 2004, S. 3).

4.4.2 Hintergrund

Der Begriff Regional Governance beschreibt, in Anbetracht des steigenden Bedarfs an eigenverantwortlicher Organisation von regionalen Räumen und den Akteuren, den Prozess der Regionalentwicklung unter neuen Handlungsansätzen und Steuerungsformen. Regional Governance ist aber nicht nur ein „Modebegriff“, sondern die wachsende Bedeutung erklärt sich aus den tatsächlichen Veränderungen bzw. der Wahrnehmung der räumlichen Entwicklungspolitik in Theorie und Praxis (BENZ 2005, S. 404; PÜTZ 2004, S. 1). Einen Aufschwung erhält die Diskussion mit der Entwicklung der Metropolregionen seit Mitte der 90er Jahre und erreicht mit der Fortschreibung der Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung durch die Ministerkonferenz für Raumordnung einen zwischenzeitlichen Höhepunkt (SEIMETZ 2009, S. 4). Das Leitbild „Wachstum und Innovation“ weist darauf hin, dass den zunehmenden regionalen und überregionalen Verflechtungen in städtisch und ländlich geprägten Räumen sowie in strukturschwachen Regionen über differenzierte Politikansätze Rechnung getragen werden muss. „Für eine verbesserte Selbstorganisation (Regional Governance), für regionale Wachstumsbündnisse und zur Profilierung der Regionen“ sollen Wachstums- und Innovationspotenziale aufgegriffen und endogene Kräfte und regionalspezifische Kompetenzen gebündelt werden (BMVBS 2006b, S. 12).

Die Diskussion um Regional Governance wird im Wesentlichen durch folgende Komponenten befördert:

1) Wandel staatlicher Steuerung:

Das neue Verständnis von Kooperation und der Einzug der Regional Governance geht einher „mit dem Wandel staatlicher Steuerung von der Hoheitsverwaltung zum ‘Kooperativen

Staat“ (SEIMETZ 2009, S. 6). Bereits zu Beginn der 70er Jahre setzt sich die Erkenntnis durch, „dass die herkömmliche Auffassung vom hierarchischen Staat bzw. vom Eingriffsstaat, der über Gesetze und Verordnungen [...] das Verhalten der Gesellschaft steuert, an ihre Grenzen stößt.“ Ursachen liegen in der gesteigerten Komplexität bei der Aufgabenbewältigung in Folge der zunehmenden Zahl betroffener Akteure und durch das damit einhergehend gewachsene Konfliktpotenzial, die fehlende Übereinstimmung zwischen den Problem- und Handlungsräumen, die mangelnde Flexibilität hoheitlich-bürokratischen Vollzuges und oft „das unzureichende Wissen und fehlende Informationen der Verwaltung für die sachgerechte Problemlösung“ (HILLIGARDT 2002, S. 29f.). Das heißt, der Staat zieht sich teilweise zurück und beschränkt sich auf seine Kernfunktionen und fordert gleichzeitig die Aktivierung gesellschaftlicher Selbsthilfekräfte ein („aktivierender Staat“) (FÜRST 2003c, S. 441). Dies zeigt sich deutlich an der Herausbildung von public-private-partnership und öffentlich-privater Netzwerke in der Regionalpolitik (SEIMETZ 2009, S. 6). Regional Governance ist also Ausdruck eines europaweiten paradigmatischen Wandels in der politischen Steuerung, die sich insbesondere dort entfaltet, wo traditionelle Institutionen nicht greifen (FÜRST 2001, S. 375).

2) Bedeutungszuwachs der regionalen Ebene:

Die regionale Ebene bildet daher inzwischen einen wichtigen Handlungskontext und gewinnt für politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Prozesse zunehmend an Relevanz (BENZ 2005, S. 404; FUCHS 2006, S. 15). Die Bedeutungszunahme der Region als Plattform für neue Verfahrensweisen und Beteiligung wird als Regionalisierung bezeichnet (FEIL 2005, S. 1). „Sie ist Ausdruck für das Entstehen von Handlungskollektiven unterschiedlicher Akteursgruppen, die in gemeinsamer Verantwortung aktuelle Themen aufgreifen und über neue Handlungsformen und Problemlösungen einen Einfluss auf die Gestaltung von regionalen Entwicklungsprozessen nehmen“ (FUCHS 2006, S. 16). In den 80er Jahren ist ein wissenschaftlicher und politischer Diskurs um das Thema Region bzw. Regionalisierung entbrannt. Die Diskussion erwächst dabei aus der Einsicht, dass die klassischen hierarchischen Steuerungsformen auf lokaler Ebene den neuartigen gesellschaftlichen Entwicklungen nicht gerecht werden können, vor allem als Reaktion auf die Globalisierung bzw. Europäisierung. Das Bewusstsein für regionale Akteure ist gestiegen und die Region wird als geeignete Ebene für die Feinsteuerung erkannt (Ausgleich finanzschwacher öffentlicher Haushalte; verbesserte Wettbewerbsfähigkeit). Die kommunalen Verflechtungen (Handel, Arbeitsmarkt etc.) und die gewachsene Aufgabenteilung aufgrund praktischer und ökonomischer Erwägungen (Abfallwirtschaft, ÖPNV etc.) bedingen Kooperationen, die die lokalen Einheiten der Gemeinden

überschreiten. Diese Veränderungen lassen den Bedarf und Anspruch an Kooperationen steigen und verhelfen der Regional Governance zur „Konjunktur“ in den Planungswissenschaften (BENZ 2003, S. 4; FEIL 2005, S. 2; FUCHS 2006, S. 16; FÜRST 2003c, S. 441; SEIMETZ 2009, S. 4). Im deutschsprachigen Raum wird der Begriff „Region“ unterschiedlich fachlich und inhaltlich diskutiert. „Regionen existieren nicht per se, sondern sind immer das Ergebnis eines Abstraktions-, Generalisierungs- oder Konstruktionsprozesses, das heißt einer spezifischen Regionalisierung“ (PÜTZ 2004, S. 12). Laut SINZ (2005, S. 919) versteht man im Allgemeinen unter einer Region „einen aufgrund bestimmter Merkmale abgrenzbaren, zusammenhängenden Teilraum mittlerer Größenordnung in einem Gesamttraum.“ Wesentlich ist, dass der örtliche Zusammenhang überschritten wird, aber die Gegebenheiten und Vorgänge unterhalb der staatlichen Ebene angesiedelt sind. Eine grobe Unterscheidung von Regionen nimmt FÜRST, D. (2003b, S. 13) vor, in dem er zwischen der Region als territoriale Einheit („innerhalb derer raumplanerische Ordnungsfunktionen wahrgenommen werden“) und der Region als funktionale Einheit „im Rahmen der planerischen Entwicklungsfunktion“ unterscheidet. Letztere deckt sich nicht immer konsequent und nur allein mit den Kompetenz- und Wirkungsbereichen von Gebietskörperschaften. Das Zusammenspiel der Akteure verschiedener Sphären, in dem zielgerichtet die Handlungen und Ressourcen zur gemeinsamen Förderung und Gestaltung regionaler Entwicklungen gebündelt werden, ist somit entscheidend (BENZ 2005, S. 404; SEIMETZ 2009, S. 4). Nicht Regionsgrenzen sind also maßgeblich, „sondern die funktionale Abhängigkeit der Akteure. In der Regel agieren die Akteure über netzwerkartige Zusammenschlüsse“ (FÜRST 2003b, S. 13).

3) Netzwerkdenken erweitert:

Über die gewachsene Aufgabenteilung spielen die Netzwerke eine immer wichtigere Rolle. Ursprünglich im industriellen Bereich verankert, hat sich das Netzwerkdenken auch im Wirkungsbereich der Dienstleistungsbranche und somit auch bis in die Kommunen erweitert. Seit Mitte der 80er Jahre tritt der Netzwerkbegriff in der Regionalpolitik und Planung in Erscheinung. Netzwerke stellen hierbei eine Form der freiwilligen, nicht-hierarchischen und meist dauerhaften Kooperation dar. Diese besteht zwischen mindestens drei lose gekoppelten unabhängigen Akteuren bzw. öffentlichen und/oder privaten Organisationen und beruht auf mündlicher oder schriftlicher Vereinbarung. Netzwerke sind relativ schwach institutionalisiert (Institutionalisierung: Normen, Tradition, Regeln, Recht, Organisation) und stützen stattdessen ihre Bindungen überwiegend auf Vertrauen, gemeinsame Werte und ungeschriebene Normen als Ersatz für fehlende härtere Institutionen, um die Interaktionskosten

und –risiken zu reduzieren. Man spricht hierbei von einem intermediären Charakter, dass Netzwerke zwar im Rahmen bestehender Institutionen operieren, die aber nicht ersetzen wollen. Ziel ist es aufgrund von Nützlichkeitsabwägungen (Synergieeffekte, wie Einsparungen etc.) unterschiedliche, aber voneinander abhängige Interessen zusammenzuführen (ARL 1998, S. 2; ADRIAN 2003, S. 11; BEYER & MÜLLER 1999, S. 35f.; FÜRST 2001, S. 374; FÜRST 2005, S. 710).

4.4.3 Merkmale von Regional Governance

Eine allgemein akzeptierte Definition für Regional Governance existiert nicht, aber in der deutschen raumwissenschaftlichen Diskussion hat sich ein Konsens darüber gebildet, welche wesentlichen Merkmale die Regional Governance beschreiben bzw. charakterisieren.

Grundlegend ist zu sagen, dass Regional Governance keine Theorie ist, da sich weder „Aussagen über die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit von Regionen“ (PÜTZ 2004, S. 47) noch „über die Wirkung von Steuerungsstrukturen auf die regionale Politik oder über deren Effektivität“ ableiten lassen (BENZ 2003, S. 6). Dem entsprechend ist Regional Governance auch kein Modell für die Organisation in regionalpolitischen Entwicklungsprozessen, da unterschiedliche Rahmenbedingungen (institutionelle Strukturen, wirtschaftliche und politische Einbindung etc.) keine standardisierten Vorgaben zulassen. Der Begriff verweist lediglich auf einen Betrachtungsansatz bzw. auf eine Forschungsperspektive zur Erfassung regionaler Strukturen und Prozesse (BENZ 2003, S. 6; PÜTZ 2004, S. 47; SEIMETZ 2009, S. 6). Stark vereinfacht bezeichnet Regional Governance verschiedene Formen und Prozesse der selbst organisierten Steuerung und Koordinierung einer Region (BENZ 2003, S. 5; SEIMETZ 2009, S. 6). Sie entsteht als Reaktion auf Defizite und als Ergänzung der staatlichen bzw. hierarchischen und wirtschaftlichen (Markt) Steuerung (FÜRST 2003a, S. 50). Ziel ist es die regionale Entwicklung voranzutreiben bzw. auf diese einzuwirken, in dem Planungen und Maßnahmen von Akteuren zielgerichtet gesteuert und koordiniert und organisiert werden (BENZ 2003, S. 8; PÜTZ 2004, S. 97).

Die Zusammenarbeit bleibt dabei nicht auf die traditionellen gesellschaftlichen Teilsysteme (Politik/Verwaltung, Wirtschaft, sozio-kulturelle Gesellschaft) beschränkt, sondern die Sektorgrenzen werden überschritten und die Region wird somit zu einem intermediären Handlungsraum, in dem staatliche, kommunale und privatwirtschaftliche Akteure gemeinsam Probleme und Zielstellungen angehen können, insbesondere dann wenn das Zusammenspiel in einer heterogenen Akteursstruktur gefordert ist (FÜRST 2001, S. 377; FÜRST 2003a, S.

50ff.). Die Konstellation der Akteure kann sich dabei unterschiedlich gestalten (PÜTZ 2004, S. 97). Bei einem funktionalen Ansatz gründet die Akteurskonstellation auf einem spezifischen Thema und dem entsprechend werden die Kooperationspartner gewählt. Bei dem territorialen Ansatz gilt eine abgegrenzte Region als Bezugsobjekt für das Handeln der Akteure. Hier spielen vor allem Akteure aus der Politik und Verwaltung eine tragende Rolle (PÜTZ 2004, S. 34). Private Akteure nehmen dabei eher die Rolle eines Ko-Produzenten ein (FEIL 2005, S. 13). Im Gegensatz zu den gängigen Institutionen in Deutschland, die eine Selbststeuerungsfähigkeit entfalten können (z.B. Zweckverbände, meist auf politisch-administrative Akteure beschränkt), wird bei der Regional Governance eine eher weiche, informelle Variante von Selbststeuerung in Form von Netzwerken bevorzugt (FÜRST 2003c, S. 441f.). Doch Regional Governance impliziert keinen bestimmten Institutionalierungsgrad. Und so werden auch formelle Strukturen gebildet (neue Organisationen oder Eingliederung der Aufgabe in bestehende Organisationen), um Dauerhaftigkeit und Koordination zu sichern und um Kooperationskosten (Transaktionskosten) zu senken (BENZ 2005, S. 407; FEIL 2005, S. 13; PÜTZ 2004, S. 35).

Die größte Herausforderung bei der Herausbildung von Kooperationen liegt insbesondere in der Freiwilligkeit. Nur wenn der Nutzen bei allen Betroffenen wahrgenommen wird und alle bereit sind sich auch daran zu beteiligen kann eine Kooperation gelingen (FÜRST 2007, S. 14). Es ist wichtig, dass es Akteure gibt, die dabei die Initiative ergreifen und andere Akteure zum Mitwirken motivieren. Entscheidend ist dabei, dass die Transaktionskosten der Kooperation nicht zu hoch erscheinen. Das Problem ist, „dass zwischen den einzubringenden Kooperationskosten und dem zu erwartenden individuellen Kooperationsnutzen ein ‘time-lag’ besteht.“ Das heißt, Kosten werden gegenwärtig konkret sichtbar, aber der Nutzen ist nur auf längerer Sicht zu realisieren und in Abhängigkeit der anderen Akteure und allgemein äußerer Umstände nur schwer kalkulierbar. Dabei gelangen regionale Akteure schnell an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit, da sowohl finanzielle als auch personelle frei verfügbare Ressourcen (insbesondere in den öffentlichen Verwaltungen) rückläufig sind (FUCHS 2006, S. 61ff.).

4.5 Herausforderung für touristische Kooperationen

Zu den zentralen freiwilligen Aufgaben zählt auch die Förderung des Tourismus. Kooperationen erfahren in der Tourismusedwicklung in den letzten Jahren einen deutlichen Bedeutungszuwachs, egal ob regional oder thematisch konzentriert. Im Jahr 2004 ist bereits über die Hälfte aller touristisch aktiven Städte und Gemeinden kooperativ eingebunden. Zu den

thematischen Kooperationen zählen u.a. jene, welche auf die Vernetzung mehrerer Städte und Gemeinde durch eine touristische Route basieren und die Kooperationspartner sich darauf einigen ein touristisches Thema gemeinsam zu entwickeln und zu vermarkten (DSTGB 2007, S. 3). Eine kleinteilige Struktur der Tourismuswirtschaft und eine vielfältige Vernetzung dieser mit anderen Wirtschafts- und Handlungsbereichen bedingen dabei ein übergreifendes Handeln über Verwaltungs- und Sektorgrenzen hinaus.

Die Entwicklung und Positionierung eines touristischen Angebotes einer Stadt oder Gemeinde können daher nicht ohne Einbindung in die Region und der Zusammenarbeit zwischen den aktiven und verantwortlichen Akteuren in den berührten Bereichen erfolgen (THOMAS 2008, S. 34). Die Akteure regionaler touristischer Kooperationsprozesse sind (FUCHS 2006, S. 179):

- Akteure der öffentlichen Hand (Verwaltung und Politik),
- touristische Entwicklungsorganisationen (Tourismusverbände, Marketinggesellschaften),
- privatwirtschaftliche touristische Leistungsträger (Hotel- und Gaststättengewerbe u.a.)
- sowie weitere Akteure in Abhängigkeit vom zu entwickelnden Thema.

Insbesondere bei der Entwicklung des Fahrradtourismus spielt das Zusammenspiel mehrerer Akteure eine wesentliche Rolle. Schließlich muss ein touristischer Radweg ganzheitlich betrachtet werden, das heißt, nicht nur der Weg an sich bildet das Produkt, sondern wie bereits erläutert, die Einbeziehung von Sehenswürdigkeiten und lokalen Leistungsträgern tragen zum Erfolg eines Radweges bei. Vor allem die Kommunen nehmen als wesentliche Träger der Infrastruktur (Bau und Unterhaltung) eine zentrale Rolle bei der Grundsatzentscheidung zur touristischen Radwegeplanung ein. Doch auch die frühzeitige Einbindung von Partner außerhalb der öffentlichen Verwaltung ist unerlässlich, fördert es doch die Akzeptanz und aktiviert Mitstreiter. Dazu zählen Partner mit wirtschaftlichem Interesse am Radverkehr (touristische Institutionen und Leistungsträger), die durch ihre Hilfestellung zur Bewertung des Nutzens und bei der Durchsetzung von Konzepten und Maßnahmen beitragen können. Werden zudem Interessenverbände (ADFC, lokale Initiativen etc.) und engagierte Bürger mit in die Planung einbezogen, so können diese mit ihrem fachlichem Know-how oder ihrer Ortskenntnis dazu beitragen die inhaltliche Qualität zu erhöhen oder den konzeptionellen Umfang zu erweitern (BMVBS 2006a, S. 116ff.; BMVBW 2002, S. 41; MWSA 2008, S. 17).

Zusammenfassend soll Zusammenarbeit im Tourismus der konzeptionellen Profilierung von Regionen dienen, „ohne eine ‘Gleichschaltung’ der Akteure bzw. Einzelprofile und Potentiale vorzunehmen. Vielmehr wird eine Addition von profilbildenden Elementen bezweckt, die zu einer touristischen Attraktivitätssteigerung führen soll“ (BEYER & MÜLLER 1999, S. 44). Die Herausforderung besteht darin, dass es für freiwillige Zusammenarbeit im Tourismus „keinen staatlicherseits vorgegebenen Rahmen“ gibt. Diese kann nur von unten entstehen und setzt die Kooperation sehr unterschiedlicher Akteure voraus“ (FUCHS 2006, S. 52).

5. Untersuchungsgegenstand

5.1. Einführung – Tourismus in Sachsen

Sachsen präsentiert sich als vielfältiges Reiseland und der Tourismus spielt eine wesentliche Rolle. Die Tourismusbranche ist nicht nur ein bedeutender Wirtschaftszweig, sondern ist auch der wichtigste Arbeitsgeber im Freistaat (SMWA o.J.). Etwa 200 Millionen touristische Aufenthaltstage mit über 16 Millionen Übernachtungen zählt Sachsen jährlich, wodurch Einkommenseffekte in Höhe von 3,3 Milliarden Euro erzielt werden (DTV 2010; LTV 2008). Die Schaffung der politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für den Tourismus in Sachsen obliegt dabei dem SMWA. Unterstützt wird das Ministerium in seiner Arbeit durch den Landestourismusverband Sachsen e.V. und die Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH. Richtet sich die Arbeit des LTV vorrangig auf das Innenmarketing, so widmet sich die TMGS dem Außenmarketing. Auf regionaler Ebene übernehmen die sechs Tourismusverbände (entsprechend den Reisegebieten) und die Marketinggesellschaften der drei großen Städte (s. Anh. A_6) entsprechende Aufgaben (Marketing, Beratung ihrer Mitglieder etc.). Für Sachsen ergeben sich dabei für die touristische Positionierung fünf Themenfelder, „die die Reisemotive und wesentlichen Zielgruppen umfassen: Kultur, Städte-/ Geschäfts-/ Tagungsreisen, Natur und ländlicher Raum, Sport und Aktiv sowie Gesundheit“ (SMWA 26ff.). Insbesondere das Thema Kultur lenkt das Interesse auf Sachsen, das deutschlandweit als das „Kulturreiseziel Nr. 1“ gilt. Über 20 % der Ankünfte werden hier dem Kulturtourismus angerechnet (SMWA 2004, S. 6). Die Städte Leipzig und Dresden gehören mit zu den beliebtesten Städtereisezielen der Deutschen und führen auch sachsenweit die Statistik der Gästeankünfte (zusammen 40 %) an (DTV 2010; SMWA 2004, S. 6; SMWA 2007, S. 16). Neben dem Thema Kultur spielt auch der Schwerpunkt „Sport und Aktiv“ eine wesentliche Rolle auf dem sächsischen Reisemarkt, darunter auch der Fahrradtourismus.

5.2 Fahrradtourismus in Sachsen

5.2.1 Grundlagen

Mit dem Vorbild der nationalen Radverkehrsplanung haben sich Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs auch auf sächsischer Landesebene gesteigert. Im fachlichen Entwicklungsplan Verkehr 1999 wird die Zunahme des Radverkehrs im Freizeitbereich und die wirtschaftliche Bedeutung bereits angeführt. In diesem Sinne werden zwölf Hauptradrouten als Vorbehaltsflächen gesichert, um durch diese die Regionen bekannt zu machen und Image

sowie touristischen Umsatz zu steigern (SK 1999, S. 510). Im Landesentwicklungsplan gilt als landesweite Zielstellung in den Regionen „das Radwegenetz für den Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr weiter zu entwickeln, die Netzgestaltung zu optimieren, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und die Ausstattung zu verbessern“ (SMI 2003, S. 80). Die Ausformung erhalten die Radrouten in den Regionalplänen. Diese enthalten regionalspezifische Grundsätze und Ziele sowie Kartengrundlagen zum Radverkehr. Auch hier gilt der Grundsatz, dass ein „flächendeckendes, mit den angrenzenden Regionen abgestimmtes Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr sowie Radtourismus“ geschaffen und ausgebaut wird. Grundlage für Zielstellungen in den Regionalplänen ist dabei die Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen (RPV WESTSACHSEN 2008, S. 136).

Die Radverkehrskonzeption ist die politische Festlegung des Freistaates Sachsen den Radverkehr im Alltag und in der Freizeit zu fördern. Es werden mittel- bzw. langfristige Zielstellungen gesetzt, die durch einen Maßnahmenkatalog und Handlungsempfehlungen im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik umgesetzt werden sollen und auf allen Ebenen des Radverkehrs ansetzen. Insbesondere der Fahrradtourismus wird als wichtiges Leitthema hervorgehoben. Die landschaftlichen Voraussetzungen sind demnach gegeben und es gilt das vorhandene Potential zu nutzen, um die Tourismuswirtschaft nachhaltig zu stärken (SMWA 2005a, S. 5f.). Zur Stärkung des Fahrradtourismus wird das seit den 90ern entstandene Netz als „SachsenNetz Rad“ weiter entwickelt. Dieses besteht aus zehn Radfernwegen (s. Anh. A_7), mehr als 50 regionalen Hauptradrouten (regionale Bedeutung) und sonstigen Strecken, die der Netzkomplettierung dienen. Einige der Radfernwege sind in das übergreifende D-Netz eingebunden (z.B. Oder-Neiße-Radweg als D-Route 12) (SMWA 2005a, S. 34ff.; SMWA 2005b, S. 37ff.). Die Umsetzung erfolgt dabei in Zusammenarbeit mehrerer Akteure. Insbesondere bei der Konzeption einer Route (Trasse, Verknüpfung etc.) sind Akteure aus allen Bereichen in die Arbeit einzuschließen, u.a. Landkreise, Städte und Gemeinden, Tourismusverbände, Vereine, Regierungspräsidien. Bei der Umsetzung der Route übernehmen die Kommunen sowie die Landkreise und kreisfreien Städte die notwendige Planung, den Ausbau, die Einrichtung der Wegweisung sowie die dauerhafte Unterhaltung bei einer Route. Die Vermarktung obliegt den zuständigen Tourismusverbänden (SMWA 2005a, S. 38f.).

5.2.2 Bedeutung

Bisher sind insgesamt etwa 130 Millionen Euro in die Fertigstellung des SachsenNetz Rad geflossen und damit ist etwa ein Drittel des Netzes realisiert (SMWA 2010).

Die Wirkung der Investitionen ist dabei nicht zu verkennen. In Sachsen werden 2008 etwa 8,7 Millionen fahrradtouristische Tagesreisen getätigt. Das entspricht einem Anteil von 5,5 % an allen Tagesreisen in Sachsen und liegt somit sogar über den bundesweiten Durchschnitt (4,5 %) (DTV 2009). Mit der Einführung des Qualitätssiegels „Oberlausitz per Rad“ können die Übernachtungsbetriebe 2005 teilweise zweistellige Zuwachsraten verzeichnen (BMVBS 2007, S. 269). Das bedeutendste fahrradtouristische Produkt ist der Elberadweg, welcher die D-Route 10 umfasst und gleichzeitig Teil der EuroVelo-Route 7 ist (SMWA 2005, S. 35). Bereits 2003 nutzen ca. 70.000 Radtouristen den sächsischen Abschnitt des Elberadweges und geben ca. 28 Millionen Euro aus (SMWA 2005a, S. 9). Mit der Verabschiedung der Radverkehrskonzeption haben sich in zahlreichen Kommunen die Rahmenbedingungen und infrastrukturellen Voraussetzungen soweit verbessert, dass der Radtourismus einen zunehmend höheren Stellenwert einnimmt (SMWA 2009, S. 20).

5.2.3 Herausforderung

Es ist ersichtlich, dass der Fahrradtourismus in allen Bereichen berücksichtigt und thematisiert wird, infrastrukturelle Maßnahmen ergriffen werden und Marketingmaßnahmen durchgeführt werden, um die Zielgruppe der Radtouristen anzusprechen. Für die Erschließung des Wachstumspotenzials des Fahrradtourismus in Sachsen ist laut SMWA (2005a, S. 9) jedoch ein „konkurrenzfähiges Angebot notwendig, welches den durch internationale Reiseerfahrungen gewachsenen Gästeansprüchen genügt.“

Auch wenn mit dem Elberadweg, der seit Jahren die Spitze der Radreiseanalysen als beliebtester Radfernweg anführt (vgl. ADFC 2005-2010), ein erfolgreiches Angebot für Radtouristen in Sachsen vorliegt, so gilt es dennoch das fahrradtouristische Profil in Sachsen zu schärfen, wenn man auch im nationalen und europäischen Wettbewerb mithalten möchte. Erscheint Sachsen in der ADFC-Radreiseanalyse 2009 erstmals unter den zehn beliebtesten Radreiseregionen in Deutschland, so fällt es bereits in der Radreiseanalyse von 2010 wieder aus dieser Wertung heraus (ADFC 2009b; ADFC 2010a).

Man ist also gefordert Angebote zu schaffen, um gegenüber anderen Routen und Regionen konkurrenzfähig zu bleiben. Zudem ist es wichtig durch fahrradtouristische Entwicklung auch die ländlichen Räume an der Dynamik im Tourismus teilhaben zu lassen. Gerade in den ländlichen Gebieten verfügen einzelne Veranstaltungen oder Einrichtungen über keine herausragende touristische Attraktivität. Werden sie aber unter einem Leitthema zusammengefasst und die Potenziale der Einzelattraktionen gebündelt können sie für eine Zielgruppe

greifbarer und nutzbar gemacht werden (STEINECKE 2006, S. 223). Die Einrichtung eines neuen Radfernweges unter Beachtung dieses Aspektes scheint also in vielerlei Hinsicht einen wichtigen Beitrag zur regionalen, gar landesweiten fahrradtouristischen Entwicklung zu leisten. Es ist dabei eine Route anzustreben, die sich thematisch neben anderen Routen hervorhebt, über sächsische Grenzen hinaus ausbaufähig ist und natürlich auch im Interesse einer Vielzahl an Akteuren liegt. Im Rahmen des EU-Projektes INTERREG IV B „via regia plus“ entsteht in diesem Sinne bei der Stadt Leipzig die Idee von der einer Fahrradroute mit einem Thema, dass authentisch für die Stadt Leipzig aber auch für ganz Sachsen und darüber hinaus wirksam werden kann. Ansatzpunkt soll hierbei der Wegeverlauf der via regia sein, welche in Sachsen über die Verbindung der beiden Städte Leipzig und Görlitz über Jahrhunderte ihre Spuren hinterlässt.

5.3 via regia

5.3.1 Definition

Die via regia ist eine über viele Jahrhunderte hinweg gewachsene historische Straße zwischen Paris und Kiew. Sie ist die älteste und längste kontinentale Trasse Europas und gilt seit dem frühen Mittelalter bis in die Neuzeit hinein als wichtigste Ost-West-Verbindung. Nach Westen ausstrahlend verbindet sie über eine Strecke von 4.550 km die spanische Westküste (Santiago de Compostela) mit der Ukraine (Kiew). In Anbindung an die wichtigsten Knotenpunkte erreicht man über sie die äußersten Punkte Europas und gelangt darüber hinaus über die Seidenstraße bis nach China (BLANEK 2003, S. 61; KÜKEN 2007, S. 4).

5.3.2 Hintergrund

Straßen markieren damals wie heute Verkehrs- und Kommunikationswege der Gesellschaft. Der Begriff „Straße“ oder „Weg“ bezeichnet „einen aus dem bewohnten, bewirtschafteten oder ungenutzten Land herausgegrenzten Bodenstreifen, der als Verkehrsweg reserviert und von der Allgemeinheit mit gleichem Recht benutzt wird“ (HECKEL 2008, S. 3). Das heutige Straßensystem in Europa erhält bereits im Mittelalter und der Frühen Neuzeit seine grundlegenden Strukturen. Bestimmend sind dabei die Römerstraßen im Westen und Südwesten Europas sowie die Pilgerwege zum Grab des Apostels Jakobus in Santiago de Compostela. Diese Straßen und Wege werden in Laufe der Jahrhunderte umgeprägt und erweitert und gelten als Vorläufer und Ursprung des Wegenetzes in Europa (KÜKEN 2007, S. 3; RUGE 1997, S. 4). Einigen, auf diesem Grundmuster entstandenen Straßen („strata“) und Wegen („via“) wird

eine besondere Bedeutung in wirtschaftlicher, politischer sowie militärischer Hinsicht zugesprochen. Namen wie „strata regia“ oder „via regia“ weisen z.B. durch den Zusatz „regia“ (lat. regius = Königswürde) auf eine unter dem besonderen Schutz des Königs stehende Straße hin (KÜKEN 2007, S. 5; RUGE 1997, S. 4). In Mitteleuropa sind mehrere überregionale Handelswege ausfindig gemacht, die in der Geschichte eine daran angelehnte Bezeichnung tragen, aber im Laufe der Zeit wird in der Literatur vornehmlich nur noch eine konkrete Magistrale als „via regia“ bezeichnet, die als Handels-, Heeres-, Pilger- und Postweg ihre große Bedeutung erlangt (ANDERT 1996, S. 3; PAWLOW 2001, S. 1). Diese Bedeutung erwächst dabei vorwiegend „aus der Verbindung der Handelsräume zwischen Thüringen und Sachsen im Westen sowie Schlesien, Böhmen und Polen im Osten“ (LV KÜNSTLERHÄUSER 2010, S. 6).

Neben der bis heute erhaltenen Bezeichnung „via regia“ ist auch der Name „strata regia“ und vor allem der Begriff „Hohe Straße“ in dem Gebiet von Hessen bis nach Schlesien geläufig. Es existieren aber in schriftlichen Quellen (Landkarten, Stadtplänen, Behördenakten etc.) und mündlichen Überlieferungen noch weitaus mehr, meist örtliche Namensvarianten für den Straßenverlauf („große Heer- und Handelsstraße“, „Erfurter Straße“, „Leipziger Straße“, „Breslauer Straße“ etc.) (HECKEL 2008, S. 10; RUGE 1997, S. 4). Die älteste eindeutige Überlieferung zur „via regia“ stammt aus dem Jahr 1252. In einer Urkunde des Markgrafen Heinrich von Meißen wird der Name „strata regia“ (königliche Straße) genannt (HENNIG 2008, S. 9f.; FISCHER 2003, S. 89). Dieser Name taucht zeitgleich mit der Einführung des Brücken- und Straßenzolls auf, da dieser den König verpflichtet „eine gewisse Verantwortung zur Stabilisierung und Pflege der Straße“ zu übernehmen (KÜKEN 2007, S. 5). Der Begriff „via regia“ fungiert demnach nicht nur als historischer Straßename, sondern ebenso als Rechtszustand im mittelalterlichen Straßenwesen (EKT o.J.a). Von diesem Verständnis ausgehend kann im eigentlichen Sinne nur von der via regia in Mitteldeutschland gesprochen werden, das heißt der Name via regia steht „nicht für den gesamten Verlauf der alten West-Ost-Verbindung, sondern [...] die mehrfach als Endpunkte genannten Städte Paris und Santiago de Compostela im Westen sowie Kiew im Osten sind moderne Übertragungen des Straßennamens auf das gesamte bekannte mitteleuropäische Straßennetz. Diese haben mit der mittelalterlichen bzw. frühneuzeitlichen via regia nichts gemein“ (LV KÜNSTLERHÄUSER 2010, S. 7f.).

Das heißt, an den namensgebenden Streckenabschnitt in Mitteldeutschland knüpfen unterschiedliche Straßensystem an, „die zu unterschiedlichen Zeiten in sehr verschiedener Weise ineinander gegriffen haben, die aber die Merkmale einer im großen Maßstab relativ konstanten Wegeführung aufweisen“ (EKT o.J.a).

5.3.3 Verlauf

Mit Hilfe verschiedener Methoden der Altstraßenforschung und aufgrund der Tatsache, dass sich die Art der Fortbewegung bis in das 19. Jahrhundert nicht wesentlich verändert hat, kann der Verlauf der via regia noch relativ gut nachvollzogen und rekonstruiert werden (ANDERT 1996, S. 1; HECKEL 2008, S. 6). Die via regia führt von Santiago de Compostela bzw. Paris über Verdun, Metz, Saarbrücken, Kaiserslautern, Mainz, Frankfurt, Fulda, Vacha, Eisenach, Erfurt, Naumburg, Lützen, Leipzig, Kamenz, Görlitz, Breslau, Oppeln, Krakau, Lemberg bis nach Kiew (RUGE 1997, S. 3) (s. Abb.3).

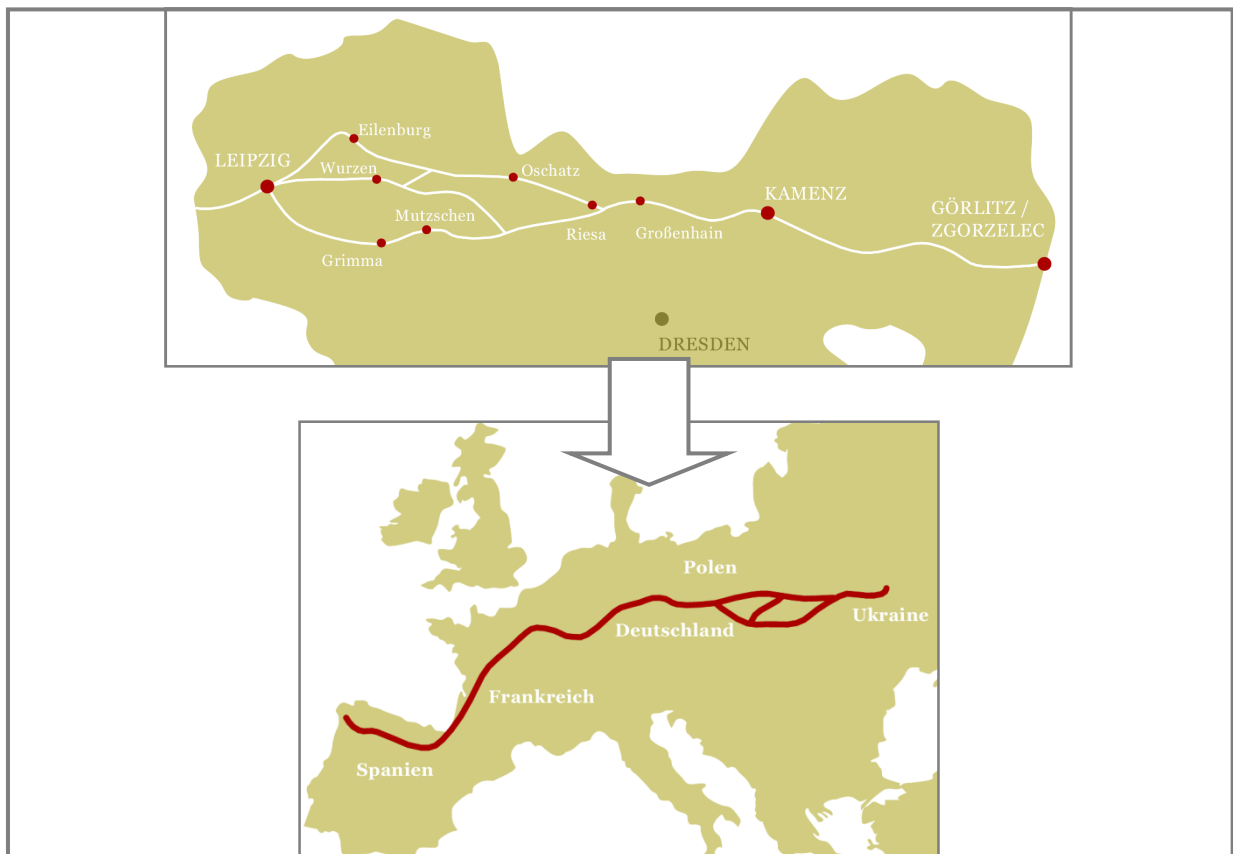


Abbildung 3: Verlauf der via regia (oben: Untersuchungsgebiet, unten: europäische Einordnung)
(Quelle: eigene Überarbeitung aus LV KÜNSTLERHÄUSER 2010, S. 11f.)

Es gibt keinen exakten, über die Jahrhunderte gleichen Verlauf. Im Gegensatz zu den gepflasterten Römerstraßen entstehen die Wege auf germanischen Boden nicht durch Planung, sondern die Genese unterliegt dem politischen Wandel und passt sich den landschaftlichen Gegebenheiten an (FISCHER 2003, S. 90; HECKEL 2008, S. 6). Jahreszeitliche bzw. witterungsbe-

dingte Veränderungen, Grenzverschiebungen und die Nutzung von weniger ausgefahrenen Nebenstrecken bedingen, dass abschnittsweise zwei oder mehr Wegeverläufe existieren (ANDERT 1996, S. 2ff.). Man spricht in dem Fall von einem Wegekorrridor (HENNIG 2008, S. 12). Die konstanten Größen im Verlauf der via regia sind dabei naturgegebene Fixpunkte (z.B. Flussübergänge an Furten) und vor allem größere Städte (HECKEL 2008, S. 6). So entstehen damals wichtige Wegepunkte der via regia in einem Abstand von nicht mehr als 30 km, denn dies entspricht der maximalen Distanz, die ein beladener Ochs- oder Pferdekarren an einem Tag schafft (PAWLOW 2001, S. 1). Eine eigene Überprüfung bei einem interaktiven Kartenwerk (<http://maps.google.de/>) bestätigt diesen Zusammenhang. So entsprechen die Entfernungen zwischen den Kreisstädten Kamenz und Bautzen sowie die zwischen Leipzig zu den Hauptübergängen der Mulde in Eilenburg, Wurzen und Grimma nahezu diesem Abstand.

Mit der technologischen Weiterentwicklung des Transportwesens und dem Bau des Schienen- und Autobahnnetzes findet die Nutzung und somit die ursprüngliche Bedeutung der via regia ihr jähes Ende (BLANEK 2003, S. 61; PAWLOW 2001, S. 2). Heute sind diese Verbindungen durch Kreis-, Staats- und Bundesstraßen bzw. das Eisenbahnnetz überprägt. Beispielsweise liegt die B6 zwischen Leipzig und Görlitz abschnittsweise auf der via regia bzw. in deren Korridor. Verstärkt wird der Verlust der Bedeutung der via regia durch den Mauerbau und dessen Teilung in wirtschaftlich, politisch und geographisch getrennte Lage (FISCHER 2003, S. 90).

5.3.4 aktuelle Bedeutung der via regia

Die Bedeutung, die die via regia vor der Industrialisierung im 19. Jahrhundert inne hat, wird erst jetzt nach und nach wieder hervorgehoben. Insbesondere seit dem Fall der Mauer erlebt die Beschäftigung mit der via regia eine Renaissance. „Gegenwärtig wird das Bemühen der Politiker erkennbar, den sehr starken Symbolwert der Straße intensiver für wirtschaftsfördernde Maßnahmen zu nutzen. [...] Die Raumordnungsplaner von Bautzen bis Lemberg [...] kooperieren längst wieder, um entlang der via regia verkehrspolitische, wirtschaftliche oder zum Beispiel auch touristische Vorhaben zu koordinieren“ (KÜKEN 2007, S. 3.). Bereits seit Anfang der 90er Jahre greifen Vereine und Einzelpersonen das Thema wieder auf und leisten ihren Beitrag zur Erforschung und Wiederbelebung der via regia in Form zahlreicher Publikationen (Reiseführer, wissenschaftliche Arbeiten etc.), Kunst- und Kulturprojekte (z.B. Straßentheater VIAthea Görlitz), (Wander-)Ausstellungen, Begegnungsprojekte sowie Tagungen und Konferenzen (EKT o.J.b). Heute zeigt sich die via regia demnach in einer Vielgestalt, wo die Interpretation aber über den historischen Wert hinausgeht.

via regia als Kunst- und Kulturobjekt:

- 1) Die via regia fungiert als Aufhänger für ein europäisches Kunst- und Begegnungsprojekt „*via regia sculptura*“. „Ziel ist es, eine Straße der Künste im sächsischen Raum und perspektivisch europaweit zu entwickeln, auf welcher sukzessive künstlerische Projekte im öffentlichen Raum verwirklicht werden“ (LV KÜNSTLERHÄUSER 2010, S. 3).
- 2) Die via regia ist Thema der „3. Sächsischen Landesausstellung“ 2011 in Görlitz mit dem Titel „*via regia - 800 Jahre Bewegung und Begegnung*“, in der Touristen aus ganz Europa das historische Erbe und das Besondere dieser Region vermittelt werden soll (SKD o.J.).
- 3) Die via regia ist zudem abschnittsweise ein Teil der touristischen Route „*via sacra*“ im Dreiländereck Deutschland, Polen, Tschechien. Die Route entsteht durch Verknüpfung von 16 Stationen mit religions- und kunsthistorisch bedeutsamen Kulturdenkmälern (MGO o.J.).
- 4) In Königsbrück (bei Kamenz) entstehen im Rahmen eines **Modellbauprojektes** Miniaturmodelle von historischen Bauwerken, die sich entlang der via regia befinden. Ziel ist es eine touristisch attraktive Ausstellungsfläche im Außenbereich zu schaffen, die die Architektur an der via regia wiedergibt (HEIMATVEREIN KÖNIGSBRÜCK 2009).
- 5) Die Stadt Erfurt beabsichtigt Kulturjahr 2016 dem Thema „**VIA REGIA – europäische Sternstunde**“ zu widmen (EKT o.J.b).

via regia als Wander- bzw. Pilger- und als Radweg:

- 1) Seit 2003 existiert ein 450 km langer **Ökumenischer Pilgerweg** zwischen Vacha und Görlitz, der sich am historischen Verlauf der via regia orientiert und an die Geschichte der Pilger auf dem Weg bis nach Santiago de Compostela anknüpft (ÖKUMEN. PILGERWEG o.J.). Die Weiterführung über sächsische Grenzen hinaus ist dabei über die Anknüpfung an den polnischen „Camino Via Regia“ möglich (vgl. http://www.camino.net.pl/via_regia_de.html).
- 2) Im Regionalpark RheinMain (Hessen) ist durch Initiative der Anliegerkommunen die **Radroute „Hohe Straße“** entstanden, die dem Verlauf der via regia folgt. Historische Bezüge werden in die heutige Zeit „übersetzt“, in dem einige Stationen historisch gestaltet und thematisch in die Landschaft eingebunden werden (REGIONALPARK o.J., S. 1f.).

via regia als Europäischer Verkehrskorridor:

Die Straße existiert heute in ihrer modernen Form auch als **Paneuropäischer Verkehrskorridor (ED-C III)**. Im Rahmen des EU-Programms **INTERREG IV B Projekt Via Regia plus** werden die Perspektiven der via regia unter aktuellen Gesichtspunkten betrachtet. „Das Projekt Via Regia plus setzt die Zusammenarbeit fort, die mit dem Projekt ED-C III Via Regia [...] entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III begonnen wurde. [...] Ziel ist es, die Kooperation weiter zu vertiefen und einen wirksamen Beitrag zur Umsetzung der Strategie der Raumentwicklung zu leisten, die als Ergebnis von ED-C III Via Regia erarbeitet wurde.“ Es soll die verkehrstechnische Erreichbarkeit innerhalb des Korridors verbessert und die Zusammenarbeit der Großstädte und Regionen zur Aktivierung touristischer Potenziale und in der Verkehrs-, Stadtentwicklungs- und Raumplanung gefördert werden kann (SMI o.J.).

via regia als Netzwerk „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“:

Im Jahr 2005 wird die via regia als „Major Cultural Route of the Council of Europe“ (Große Kulturstraße des Europarates) ausgezeichnet. Der Titel geht an solche Initiativen, welche sich auf Schwerpunkte mit großer geschichtlicher Bedeutung konzentrieren und sich in ihrer Arbeit unter anderem für „den Schutz der kulturellen Werte, den Austausch von Information und Erfahrung, [...] neue Formen des Kulturtourismus [...] einsetzen und dafür Netzwerke entwickeln, die interdisziplinär zusammenarbeiten.“ Träger ist das Europäische Kultur- und Informationszentrum in Thüringen, welches die Organisation des formellen Netzwerkes „**VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates**“ übernimmt. Hauptaugenmerk ist die Arbeit an einem gemeinsamen „Wissens-, Informations- und Serviceportal im Internet.“ Der gegenwärtige Reichtum (Sehenswürdigkeiten etc.) und die Geschichte der via regia sollen der Öffentlichkeit nahe gebracht werden (vgl. <http://geo.viaregia.org/pub/index.php?lang=de>) (EKT o.J.c). Ein weiterer Schwerpunkt ist das GIS-Projekt „**Erlebnisradweg VIA REGIA**“. In einem Webportal sollen regionale Radwege im via regia-Korridor zwischen Vacha und Krakau zu einem gemeinsamen Raderlebnispfad verknüpft werden. Tourenverläufe, Ausschilderungen, Radserviceangebote und sonstige Angebote sollen verortet und abrufbar werden (EKT 2010).

Vereinsarbeit:

Ein wichtiger Akteur, der seine Arbeit der via regia widmet, ist der **VIA REGIA Begegnungsraum – Landesverband Sachsen e.V.** mit Sitz in Görlitz. Die Arbeit zielt darauf ab den historischen Verlauf der via regia zu erforschen und sie als moderne europäische Ost-West-

Verbindung zu beleben. Der Verein bündelt Vertreter von „Interessengruppen, Kommunen, Hochschulen, Kirchen, Vereinen und Akteuren, die sich schon seit Jahren zum Thema Via Regia engagieren.“ Er versteht sich als Kontaktstelle, um ein Netzwerk sowohl in Sachsen als auch zwischen überregionalen und internationalen Kooperationspartnern entlang der Via Regia zu entwickeln, um Kultur- und Bildungsangebote und den Tourismus voranzubringen, um sich über Forschungsergebnisse auszutauschen und um gemeinsam an grenzübergreifenden Projekten zu arbeiten (VIA REGIA BEGEGNUNGSRAUM o.J.). Derzeit arbeitet der Verein an der einheitlichen **Ausschilderung der via regia in Sachsen**. Im Jahr 2009 wird die erste Beschilderung in der Stadt Reichenbach vorgenommen, weitere Ausschilderungen sollen bis 2011 folgen (VIA REGIA BEGEGNUNGSRAUM 2009). Ein wichtiger Beitrag zur touristischen Nutzung der via regia ist unter Federführung des Sächsischen Landeskuratoriums Ländlicher Raum e.V. in Zusammenarbeit mit der Marketinggesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien mbH und den Tourismusverbänden Sächsisches Elbland e.V. und Sächsisches Burgen- und Heideland e.V. entstanden. Das Produkt des **Projektes „Vernetzung landtouristischer Angebote entlang der Via Regia und der Via Sacra in Sachsen“** ist ein Katalog („Entlang der via regia – Angebotsbausteine entlang der historischen Straße durch Sachsen“) der Unterkünfte, Sehenswürdigkeiten sowie ausgewählte Rad- und Wanderwege entlang der via regia aufzeigt (SLK 2010).

5.4 Zielstellung der Arbeit

In diesem Sinne soll es Ziel dieser Arbeit sein, eine entscheidende Bedeutung der via regia, die laut MÜLLER (2003, S. 58) „abstrakte Funktion des Verbindens“, aufzugreifen und die Perspektiven für den Verlauf und die Entwicklung einer möglichen Fahrradrouten herauszuarbeiten. Der Schwerpunkt der Untersuchung wird dabei auf den Abschnitt zwischen Leipzig (bzw. Markranstädt als Grenzkommune zu Sachsen-Anhalt) und Görlitz gelegt, da das Gebiet bzw. die Route im Rahmen einer langfristigen Umsetzung gänzlich im Interessen- und Wirkungsbereich (Fördergeld-Aspekt) der sächsischen Radverkehrskonzeption liegt. Die Kommunen sind in diesem Rahmen die wichtigsten Ansprechpartner, da sie als kleinste Einheit der öffentlichen Verwaltung als Baulastträger des touristischen Wegenetzes und als Bindeglieder entlang der via regia die Basis für die weitere Ausgestaltung der Themen bilden. Um in Sinne des Regional Governance-Ansatzes zu arbeiten ist es von Nöten, dass Akteure aus den jeweiligen Fach- und Zuständigkeitsbereichen zur Gestaltung des Projektes beitragen, dass somit ein Konsens auf allen Ebenen erreicht wird.

Die Arbeit soll dazu beitragen grundlegende Fragen zur möglichen Entwicklung eines Radfernweges mit dem Leitthema via regia zu beantworten. Befragungen mit Städte und Kommunen sowie ausgewählten Experten geben einen Eindruck zum derzeitigen Arbeits- und Interessenstand, um daraus Erkenntnisse über das Entwicklungspotenzial und Verknüpfungspunkte für die Arbeit zum Thema „Wiederbelebung der via regia als fahrradtouristische Route“ zu erhalten.

Mit Hilfe quantitativer und qualitativer Erhebungsmethoden sollen folgende Aspekte geklärt werden:

- 1) Welchen Stellenwert nehmen der Fahrradtourismus und die via regia in den Städten und Gemeinden ein und welche Meinung zeichnet sich dort ab zur Idee „via regia als fahrradtouristische Route“?
- 2) Welche Empfehlungen oder Kritikpunkte werden von den Experten bezüglich des weiteren Umgangs mit dem Thema via regia als Fahrradroute ausgesprochen?
- 3) Welche Tendenzen zeichnen sich insgesamt ab und wie können diese weiterentwickelt und zusammengeführt werden?

6. Untersuchungsmethodik

6.1 Methodik im Überblick

Zur Datenerhebung, Datenerfassung und Datenanalyse im Rahmen einer Forschungsarbeit bedient man sich in der Geographie den Methoden der empirischen Sozialforschung, welche laut ESSER et al. (1999, S. 5) als „eine Sammlung von Techniken und Methoden zur korrekten Durchführung der wissenschaftlichen Untersuchung menschlichen Verhaltens und gesellschaftlicher Phänomene gesehen werden“ kann. Genauer geht es um die systematische, das heißt geplante und nachvollziehbare Erfassung und Deutung „sozialer Tatbestände“. Zu den empirischen Datenerhebungstechniken zählen die Befragung, die Beobachtung sowie die Inhaltsanalyse (ATTESLANDER 2008, S. 5ff). Die Auswertung der erhobenen Daten erfolgt mit Hilfe von interpretativen und statistischen Verfahren (WEISCHER 2007, S. 159). In Abhängigkeit von der Fragestellung und dem bisherigen Kenntnisstand über das Thema sind verschiedene Ansätze zur Datengenerierung einsetzbar. Im Rahmen dieser Arbeit bilden Anwendungsformen der Befragung den Gegenstand der Primärerhebung (erforderliche Daten werden neu erhoben) und somit die Auswertungsgrundlage (KRUKER & RAUH 2005, S. 3).

6.2 Befragung

Die Befragung gilt laut ESSER et al. (2005, S. 321) „nach wie vor als das Standardinstrument empirischer Sozialforschung bei der Ermittlung von Fakten, Wissen, Meinungen, Einstellungen oder Bewertungen im sozialwissenschaftlichen Anwendungsbereich.“ Ziel und Aufgabe der Befragung sind hierbei, ausgewählten Personen zu bestimmen und jeweils zu vorgegebenen Sachverhalten Auskunft geben bzw. Stellung nehmen zu lassen (FREYER & GROß 2006, S. 13). Dabei ist zwischen einer quantitativen und einer qualitativen Herangehensweise zu unterscheiden. Die quantitativen Methoden finden ihre Verwendung, wenn zu dem behandelten Thema bereits genügend überprüfbares Grundlagenwissen vorhanden ist oder genauere Informationen erörtert werden sollen bzw. „wenn Zusammenhänge mit anderen Sachverhalten herzustellen sind.“ Die qualitativen Methoden werden dahingegen im explorativen Bereich angewandt, das heißt wenn es vorrangig „um das Erkunden und Verstehen“ eines bisher wenig erforschten Problemfeldes geht (KRUKER & RAUH 2005, S. 4). Eine Unterscheidung bei der Befragungsmethode trifft man hinsichtlich der Form der Durchführung bzw. nach Art der Kommunikation zwischen mündlicher, schriftlicher, telefonischer und internetgestützter Befragung (ESSER et al. 2005, S. 321).

In dieser Arbeit werden folgende Methoden angewandt:

- 1) Quantitativer Zugang: schriftliche, standardisierte Befragung
- 2) Qualitativer Zugang: mündliche Befragung (Experteninterview)

6.2.1 schriftliche, standardisierte Befragung

Eine weitere Dimension der Klassifikation von Befragungen ist der Grad der Standardisierung. Diese bezieht sich auf die Verwendungsweise von Antwortkategorien. Werden bei einem standardisiertem Vorgehen die Antwortmöglichkeiten bereits vorgegeben, so kann bei einem nicht-standardisiertem Vorgehen der Befragte seine Antworten frei ausformulieren (ATTESLANDER 2008, S. 134f.). Der Grad der Standardisierung umschreibt zudem die eindeutige Vorgabe von Wortlaut und Abfolge der Fragen (BORTZ & DÖRING 2006, S. 238). Wenn man sich im quantitativen Forschungsfeld bewegt, das heißt, bei einer großen Fallzahl vergleichbares Datenmaterial zur statistischen Analyse erheben möchte, ist es wichtig mit einem standardisierten Erhebungsinstrument zu arbeiten (FREYER & GROß 2006, S. 45; WEISCHER 2007, S. 72; S. 211). In Bezug dessen wird die standardisierte, mündliche Befragung, das heißt das persönliche Face-to-face-Interview, gern als „Königsweg“ der Sozialforschung bezeichnet, da es die am meisten angewandte Methode ist (DIEKMANN 2007, S. 434ff.). Doch dieses findet nur Berücksichtigung, wenn die Zeitintensität und der finanzielle Aufwand mehrerer persönlicher Interviews tragbar sind (KRUKER & RAUH 2005, S. 101). Ist dies nicht gegeben werden schriftliche Befragungen bevorzugt. Unter einer schriftlichen Befragung versteht man im Allgemeinen den postalischen Versand und Rücklauf eines Fragebogens (ATTESLANDER 2008, S. 147).

Voraussetzung ist, dass es sich um eine „hinsichtlich der Problemstellung und/oder in bezug auf die Kommunikationsstandards homogene Zielgruppe“ handelt. Das Erhebungsinstrument muss hinsichtlich „Wortwahl, Frageformulierungen, Interessen und vorausgesetzte Erfahrungen gleichermaßen verständlich sein“ (WESSEL 1996, S. 104). Der schriftlichen Befragung dient ein standardisierter Fragebogen als Erhebungsinstrument. Es werden Eigenschafts-, Verhaltens-, Überzeugungs-, Einstellungs- sowie Meinungsfragen an den Probanden gerichtet, um objektive Sachverhalte zu erfassen (KAPPELHOFF 2000, S. 131; WESSEL 1996, S. 107). Die Ansprüche, denen ein Fragebogen in hohem Maße gerecht werden soll, sind Objektivität, Reliabilität und Validität. Die Messung sollte unabhängig von den Einflüssen des Untersuchers erfolgen, die Daten sollten zuverlässig erhoben werden bzw. bei einer Wiederholung der Messung gleiche Werte ergeben und „Information über den zugrundeliegenden Sachverhalt“ geben (KAPPELHOFF 2000, S. 82f.).

6.2.2 mündliche Befragung – qualitatives Experteninterview

Bei geringeren Fallzahlen bedient man sich im Gegensatz dazu den Interviews (WEISCHER 2007, S. 72). Eine Sonderform bilden die Interviews, die von der standardisierten Einzelbefragung mit Fragebogen abweichen und vorwiegend im explorativen Bereich der Sozialforschung Anwendung finden. In der Literatur finden sich zu dieser Methodik eine Vielzahl an Bezeichnungen, z.B. qualitatives, offenes, narratives, problemzentriertes Interview, etc., die entweder unterschiedlichen Typisierungen, wissenschaftlichen Paradigmen oder gar der persönlichen Wortprägung verschiedener Autoren entstammen (ESSER et al. 2005, S. 386; GLÄSER & LAUDEL 2009, S. 40). Den qualitativen Interviews ist dabei allen gemeinsam, dass die Interviewsituation relativ offen gestaltet wird und „der Gesprächspartner aufgefordert wird, eigene Deutungen und Meinungen von sich zu geben. Der Interviewte wird als Gesprächs-‘Partner’ und nicht als ‘Proband’ gesehen“ (PFAFFENBACH & REUBER 2005, S. 132). Der Forscher erhofft sich, „dass in der relativ offenen Gestaltung der Interviewsituation die Sichtweisen des befragten Subjekts eher zur Geltung kommen als in standardisierten Interviews oder Fragebögen“ (FLICK 2007, S. 194). Zur genaueren Unterscheidung qualitativer Interviewformen kann der Grad der Strukturierung der Interviewsituation hinzugezogen werden. Hier wird in teil- und wenig strukturierte Interviews unterteilt (KRUKER & RAUH 2005, S. 64).

Die teilstrukturierten Interviews basieren auf vorbereiteten und vorformulierten Fragen, wobei durch den Interviewer, je nach Entwicklung des Gesprächsverlaufs, die Abfolge der Fragen offen ist, das heißt diese frei bestimmt werden kann (ATTESLANDER 2008, S. 125). Die Grundlage des Gesprächs liefert in der Regel ein Gesprächsleitfaden. Bei einer wenig-strukturierten Interviewsituation sind die Anordnung und Formulierung der Fragen jeweils der Gesprächssituation und den Bedürfnissen des Befragten anzupassen. Der Interviewer spielt hierbei eher eine passive Rolle (ESSER et al. 2005, S. 322). Nach ESSER et al. (2005, S. 386) und GLÄSER & LAUDEL (2009, S. 42) ist daher eine grobe Unterscheidung zwischen Leitfadeninterviews und Interviews ohne verbindlichen Leitfaden zu treffen. Speziell bei den Leitfadeninterviews existiert wiederum eine „Vielzahl ähnlicher, aber nicht identischer Erhebungsverfahren“ (LAMNEK 2005, S. 356).

Eine unter diese Kategorie fallende Methode ist das Experteninterview. Im Gegensatz zum biographischen Interview interessiert weniger die Person als Ganzes, sondern vielmehr die Funktion als eingebundener Akteur in einem bestimmten Handlungsfeld leitet das Motiv des Interviews (FLICK 2007, S. 214; MEUSER & NAGEL 2006, S. 57).

6.2.2.1 Experte

Generell betrachtet ist der Begriff Experte mit einer besonderen Art des Wissens verbunden. Um aber eine scharfe Abtrennung von einem weitgefassten Expertenbegriff zu schaffen, der im Grunde besagt, dass jede Person in bestimmter Hinsicht „Experte seines eigenen Lebens“ ist (und um somit eine eigene Erhebungsform zu begründen), soll hier an die „Unterscheidung von Experten und Laien und die entsprechende Unterscheidung von Allgemeinwissen und spezialisiertem Sonderwissen“ angeknüpft werden (MEUSER & NAGEL 2006, S. 57; PRZYBORSKI & WOHLRAB-SAHR 2009, S. 131f.). „Experte“ ist dabei dennoch ein „relationaler Status“, der vom Forscher in Abhängigkeit der Fragestellung vergeben wird. Denn Experten sind diejenigen, „die selbst Teil des Handlungsfeldes sind, das den Forschungsgegenstand ausmacht“ (MEUSER & NAGEL 1991, S. 443). Das heißt der Experte verfügt über ein spezifisches Rollenwissen, welches sich in „modernen Gesellschaften häufig mit Berufsrollen, zunehmend aber auch mit Formen eines spezialisierten außerberuflichen Engagements“ verbindet (PRZYBORSKI & WOHLRAB-SAHR 2009, S. 132).

Experten sind daher meist Mitarbeiter einer Organisation, die aufgrund ihrer Zuständigkeiten, Aufgaben und Tätigkeiten im Kontext ihrer spezifischen Funktion einen hohen Erfahrungsschatz und Wissensbestand aufweisen und dem Forscher im Rahmen des Interviews Einblicke, Informationen und Deutungen zu dem thematischen Sachverhalt sowie zu Prozessen und Zusammenhängen gewähren (FLICK 2007, S. 215; MEUSER & NAGEL 1991, S. 444; MEUSER & NAGEL 2005, S. 73; PRZYBORSKI & WOHLRAB-SAHR 2009, S. 134).

6.2.2.2 Leitfaden

Der Leitfaden erweist sich bei der Anwendung eines Experteninterviews dahingegen wichtig, weil mehrere und zudem spezielle Themen die Interviewstruktur bestimmen und eine genaue Vorbereitung im Vorfeld der Interviewführung verlangen. Eine thematische Vorstrukturierung vermeidet das Auftreten als „inkompetenter Gesprächspartner“ und garantiert, dass der Umfang der potenziell relevanten Informationen ebenso erfasst wird und dem Erkenntnisinteresse gerecht wird (MEUSER & NAGEL 2006, S. 58). Leitfadengesteuerte Interviews zeigen dabei laut MAROTZKI (2006, S. 114) eine „mittlere Strukturierungsqualität“ auf. Das heißt, der Leitfaden dient dazu das Interview zielgerichtet auf das relevante Thema zu fokussieren, um sicherzustellen, dass bestimmte Themenbereiche tatsächlich angesprochen werden und um eine gewisse Vergleichbarkeit durch „Schlüsselfragen“ in jedem Interview zu erreichen (ESSER et al. 2005, S. 387, MAYER 2009, S. 37).

Auf der anderen Seite wird das leitfadengestützte Interview der Forderung nach Offenheit qualitativer Interviews gerecht. Der Leitfaden wird in der Regel nicht stringent als standardisiertes Ablaufschema verstanden, sondern flexibel gehandhabt. Der Forscher kann von der Reihenfolge und Formulierung der Fragestellungen abweichen und sollte auch dem Experten im gewissen Maße eine Freiheit beim Umfang seiner Ausführungen gewähren, um unerwartete Themendimensionierungen und neue Aspekte zum Thema nicht zu unterbinden (MAYER 2009, S. 37; MAROTZKI 2006, S. 114).

6.3 Forschungsverlauf

6.3.1 standardisierte, schriftliche Befragung

Die Anwendung einer standardisierten Befragung auf postalischem Wege im Rahmen dieser Diplomarbeit ergibt sich grundlegend aus der Notwendigkeit, dass relativ viele Probanden zu befragen sind, die zudem räumlich dispers in Sachsen lokalisiert sind. Weitere Gründe sind der geringere Organisationsaufwand und damit verbundene Kosten- und Zeiteinsparungen. Auch zugunsten der Verlässlichkeit von Antworten wird die schriftliche Befragung hier bevorzugt. „Es ist durchaus möglich, durch schriftliche Befragungen größere Genauigkeiten zu erhalten, so etwa, wenn es dem Befragten möglich ist, bestimmte Dokumente und Tatsachen vor der Antwort nachzusehen und zu überprüfen“ (ATTESLANDER & KROPP 1999, S. 171).

6.3.1.1 Auswahl der Zielgruppe

Die genauere Festlegung des Objektbereichs dieser Untersuchung erfolgt mit der Abgrenzung der Grundgesamtheit. „Die Grundgesamtheit stellt eine Menge dar, die sich aus denjenigen Individuen, Fällen oder Ereignissen zusammensetzt, für die die Erhebung Aussagen liefern bzw. für die sie repräsentativ sein soll“ (WESSEL 1996, S. 179). Die Auswahl der Kommunen als homogene Zielgruppe ergibt sich hier aus einer mehrstufigen Konkretisierung.

Schritt 1: Die Bestimmung der Teilnehmer an der Befragung orientiert sich an dem Verlauf bzw. dem Wegekorrridor der via regia, wie er auf der interaktiven Karte des VIA REGIA Begegnungsraum - Landesverband Sachsen e.V. (<http://www.viaregia-sachsen.de/>) zum Zeitpunkt der Festlegung (April 2010) verzeichnet ist. Die Festlegung der Zielgruppe ergibt sich darauf aufbauend aus der Lage der Städte und Gemeinden an dem Verlauf der via regia, auch ihrer Parallelverläufe. Werden Städte und Gemeinden nicht direkt von der via regia berührt, so sind jene aufgenommen, die dem Verlauf am nächsten erscheinen.

Schritt 2: Als nächstes werden die direkt und indirekt betroffenen Städte und Gemeinden nach ihrer jeweiligen Zuständigkeit zusammengefasst, das heißt Ortsteile werden der zuständigen Verwaltungseinheit zugeordnet und die zuständigen Städte- und Gemeindeverwaltungen als Zielgruppe definiert.

Schritt 3: Da aufgrund verschiedener Verwaltungsstrukturen bzw. fehlender Verwaltungsbereiche und der Vielseitigkeit des Themas kein Verwaltungsbereich als konkreter Ansprechpartner im Vorfeld festgelegt werden kann, fungieren die (Ober-)Bürgermeister als zentrale Empfänger der Befragung. Eine Zuweisung und Bearbeitung des Fragebogens innerhalb der Verwaltung liegt somit im persönlichen Ermessen des Empfängers.

Als Ergebnis dieser Auswahl ergibt sich eine Grundgesamtheit aus 51 Städten und Gemeinden, die aufgrund ihrer Lage an der via regia in Sachsen für die Befragung in Frage kommen (s. Anh. A_8). Im Rahmen dieser Diplomarbeit ist es zielführend die Daten aller Elemente der Grundgesamtheit aufzunehmen, das heißt man spricht von einer „Total- oder Vollerhebung“ (ESSER et al. 1999, S. 249; WESSEL 1996).

6.3.1.2 Aufbau des Fragebogens

Den Kern der Datenerhebung bildet ein eigens konstruierter Fragebogen (s. Anh. A_9), der die wesentlichen Fragen zum Untersuchungsobjekt „Wiederbelebung der via regia als fahrradtouristische Route“ umfasst. Der Fragebogen teilt sich in vier Fragekomplexe.

Mit den ersten beiden Fragekomplexen „Bedeutung und Stellenwert der via regia“ und „Bedeutung und Stellenwert des Fahrradtourismus“ werden die Grundhaltungen zum jeweiligen Themenbereich durch Fragen zu vorhandenen Erfahrungen, Kenntnissen, Strukturen, Arbeitsweisen und Zielstellungen erfasst. Mit dem dritten Frageblock zum Thema „via regia als fahrradtouristische Route“ werden dann die ersten beiden Themenbereiche inhaltlich zusammengeführt. Fragen zur thematischen Bewertung, Relevanz und Umsetzung der via regia als Radroute vervollständigen den Hauptteil des Fragebogens. Der vierte und letzte Abschnitt widmet sich nur den rein statistischen Fragen und der Zuordnung der Städte und Gemeinden. Diese Zuordnung wird jedoch in keiner Weise bei der Auswertung mit den Daten in Verbindung gebracht, sondern dient allein der Orientierung, ob die Befragung jeweils abgeschlossen ist oder ob erneut ein Hinweis mit der Bitte zum Ausfüllen des Fragebogens erfolgen sollte.

Bei der Ausformulierung des Fragebogens kommen drei Fragetypen zur Anwendung: geschlossene und offene Fragen sowie Hybridfragen. Bei den geschlossenen Fragen sind die Antwortkategorien vorgegeben und der Befragte muss sich für eine oder mehrere von den zur Auswahl stehenden Antworten entscheiden. Die offenen Fragen hingegen verlangen von dem Befragten selber eine Antwort mit den eigenen Worten. Alternativ zu den beiden Möglichkeiten werden Hybridfragen verwendet, die es dem Befragten ermöglichen, die Auswahl an vorformulierten Antwortvorgaben durch eigene Antwortalternativen zu ergänzen (KAPPELHOFF 2000, S. 132). In diesem Fall spricht man von einem teil-standardisierten Fragebogen (WESSEL 1996, S. 103).

6.3.1.3 Verlauf der Befragung

Dem eigentlichen Fragebogen wird in der Postwurfsendung ein Begleitschreiben beigelegt, welches im wesentlichen den Hintergrund der Befragung kurz erläutert, auf die Nützlichkeit und Relevanz der Untersuchung verweist und die Zusage über den vertraulichen Umgang der Daten beinhaltet. Zudem wird ein weiteres Schreiben der Sendung beigelegt, welches den Teilnehmern die Möglichkeit bietet bei Interesse die Ergebnisse der Befragung im Nachgang der Diplomarbeit einzusehen. Die Fragebögen zusammen mit jeweils zwei Begleitschreiben und einem Rückumschlag erreichen die Städte und Gemeinden in der zweiten Juniwoche 2010. Bereits am Monatsende liegen 39 Fragebögen vor. In Folge Nachfrage per Email und Telefon liegen drei Monate nach Versand 43 Fragebögen der Untersuchung zu Grunde. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 84,3 %. Wenn man den Umstand betrachtet, dass unter den 51 Städten und Gemeinden sich auch drei Verwaltungsgemeinschaften befinden (Kamenz-Schöntheichen, Reichenbach-Vierkirchen, Nünchritz-Glaubitz), wo jeweils einer der Vertreter geantwortet hat, ist von einem repräsentativen Rücklauf von 90 % auszugehen. Bei den übrigen Empfängern werden konkret personelle Engpässe (u.a. durch Sommerferien) genannt oder es liegt weder eine Rückmeldung zum Anschreiben noch zur Nachfrage vor.

6.3.1.4 Auswertung der Befragung

Nach der eigentlichen Erhebung der Daten werden die Daten entsprechend aufbereitet, um die ausgefüllten Fragebögen statistisch auswerten zu können. Dazu wird jede einzelne Frage codiert, genauer gesagt deren Antwortmöglichkeiten, um die entsprechenden Angaben einheitlich zuzuordnen. Die Datenerfassung erfolgt dann mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS (Statistical Product and Service Solution), wo jeder Fragebogen anonymisiert und entspre-

chend der eigenen Codieranleitung in das Programm eingegeben wird. Die Gesamtauswertung der einzelnen Fragen und Zusammenhänge wird dann je nach Möglichkeit und Zielstellung über die Programmanwendungen im SPSS vorgenommen. Im Rahmen der Diplomarbeit werden aufgrund der Datenlage nur reine Häufigkeitsanalysen angewandt. Die offenen Nennungen werden ebenfalls explizit aufgenommen, kategorisiert und mit SPSS oder separat ausgewertet, um letztendlich in die Auswertung der Befragung mit einzufließen.

6.3.2 Experteninterviews

Die Anwendung von qualitativen Interviews im Rahmen dieser Diplomarbeit ergibt sich aus der Notwendigkeit, dass Argumente und Meinungen zum spezifischen Sachverhalt -via regia als fahrradtouristische Route- zu erfassen sind, welcher bisher in keiner Veröffentlichung explizit thematisiert wird. Die Interviews mit den Experten werden daher als Ergänzung der schriftlichen Befragung angewandt und nehmen eine zentrale Stellung im Forschungsprozess ein, da Aussagen über das Handlungsfeld (Betriebswissen) der Interviewpartner für die Gesamtbetrachtung unabkömmlich sind (MEUSER & NAGEL 2005, S. 75).

6.3.2.1 Auswahl der Experten

Im Gegensatz zur quantitativen Forschung steht bei der qualitativen Forschung nicht die statistische Repräsentativität im Vordergrund, sondern die inhaltliche. Die Auswahl der Experten zum Arbeitsthema ergibt sich im weitesten Sinne aus den verschiedenen Zuständigkeiten in den Bereichen via regia und Fahrradtourismus und soll im Sinne des Governance-Ansatzes eine breite Akteursauswahl berücksichtigen. Daraus ergibt sich ein weites Feld an Akteuren, die sich mit diesem Thema auseinandersetzen. Auf der einen Seite erscheinen für das Thema via regia Vertreter aus der Forschung und der Vereinsarbeit als Ansprechpartner relevant. Sie können Aussagen zu der Bedeutung der via regia treffen und sich zu der bisherigen Arbeit und Zusammenarbeit an der via regia in verschiedenen Bereichen äußern. Auf der anderen Seite spielen die regionalen Tourismusverbände und deren bisherige Erfahrungen mit dem Fahrradtourismus und der Einschätzung zum Stellenwert der via regia in der touristischen Vermarktung eine wichtige Rolle. Mit drei weiteren Akteuren auf Verwaltungs- und Vereinsebene, die sich schwerpunktmäßig mit dem Thema Radverkehr und Fahrradtourismus beschäftigen, können sechs Personen als relevante Interviewpartner gewonnen werden (Tab. 2). Es sind anzahlmäßig durchaus mehr aktive Akteure zu diesem umfassenden Themenbereich zu benennen, aber die ausgewählten „Experten“ sollen stellvertretend für weitere Organisationen im gleichen Aufgabenbereich gewertet werden.

Tabelle 2: Interviewpartner

Experten Datum / Ort	Funktion / Organisation
Ulrich Patzer 03.06.2010 / Leipzig	Vorsitzender des Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Leipzig e.V.; Teilnehmer am ADFC Bundesfachausschuss für Fahrradtourismus
Margita Großmann 22.06.2010 / Görlitz	Professorin für Tourismuswirtschaft und allgemeine Betriebswirtschaft an der Hochschule Zittau/Görlitz
Martina Brandt 22.06.2010 / Görlitz	Vorsitzende des VIA REGIA Begegnungsraum – Landesverband Sachsen e.V.
Katharina Sparrer 22.07.2010 / Waldheim	Geschäftsführerin des Tourismusverbandes "Sächsisches Burgen- und Heideland" e.V.
Michael Gloßat 26.08.2010 / Leipzig	Radverkehrsbeauftragter der Stadt Leipzig; Mitglied in der Arbeitsgruppe „Radverkehr sächsischer Kommunen“
Caroline Fischer 01.09.2010 / Erfurt	Geschäftsführerin des Europäischen Kultur- und Informationszentrums; Projektleiterin von „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“

6.3.2.2 Aufbau der Leitfäden

Die Grundlage der jeweiligen Interviews bilden Interviewleitfäden, welche zum einen Fragen beinhalten, die jedem gestellt werden und zum anderen dennoch gewisse Fragekomplexe aufgreifen, die sich an das spezifische Wissen des Experten anhand des Aufgaben-/ Kenntnisbereiches orientieren. Wie von WESSEL (1996, S. 132) vorgeschlagen, werden die Fragen so angeordnet, dass inhaltlich zusammengehörige Themen in einem Block zusammengefasst und nacheinander behandelt werden, um diese dann im Interview einem natürlichen Gesprächsverlauf anzupassen. Nach einer persönlichen Vorstellung der Interviewpartner folgt meist die derzeitige Einschätzung zum Thema Fahrradtourismus, der eigene Bezug zur via regia, die Verbindung dieser beiden Themen zur Fahrradroute und ergänzende Angaben zur Zusammenarbeit und eigene Hinweise zum eigentlichen Sachverhalt.

6.3.2.3 Verlauf der Interviews

Die Gespräche werden alle, bis auf eine Ausnahme, in den jeweiligen Büroräumen der Interviewpartner durchgeführt und durch ein digitales Aufnahmegerät mitgeschnitten. Die Interviews dauern zwischen 30 Minuten und 70 Minuten. In Absprache mit den Experten und nach eigenem Ermessen werden die Gesprächsdaten nicht anonym behandelt.

Dies ist laut PFAFFENBACH & REUBER (2005, S. 132) in der Regel bei Interviews mit Experten sowieso kaum möglich, denn die Aussagekraft schwindet oder es ist anhand der Aussagen oft schon nach-vollziehbar mit wem letztendlich das Interview geführt wird.

6.3.2.4 Auswertung der Interviews

Um die aufgezeichneten Interviews dauerhaft für die wissenschaftliche Analyse verfügbar zu machen, gilt es die Gesprächsmaterialien aufzubereiten. Die Grundlage für die Auswertung ist das dabei gewonnene Textmaterial (PFAFFENBACH 2005, S. 154). Diese „wörtliche schriftliche Wiedergabe des aufgenommenen Gesprächs“ wird als Transkript und der Vorgang der Verschriftlichung als Transkription bezeichnet (KRUKER & RAUH 2005, S. 75; MAYRING 1996, S. 68).

Es gibt verschiedene Arten von Transkriptionen (kommentierte, wörtliche oder protokollierte), aber bevorzugt wird in der Regel die wörtliche. Dabei gibt es mehrere Varianten, wie detailgetreu die Textfassung gestaltet ist. Die Techniken reichen von der Wiedergabe im internationalen phonetischen Alphabet oder in literarischer Umschrift (gibt Dialekt im gebräuchlichen Alphabet wieder) bis hin zur Übertragung in normales Schriftdeutsch (MAYRING 1996, S. 69). Bei Arbeiten, bei denen es weniger auf die nonverbalen und parasprachlichen Eigenheiten ankommt, sondern wo es zielgerichtet um konkrete Sachverhalte geht, ist eine Transkription in das normale Schriftdeutsch üblich (MEUSER & NAGEL 1991, S. 455; PFAFFENBACH 2005, S. 155). Auch im Rahmen dieser Arbeit findet die Übertragung in normales Schriftdeutsch statt, wobei gezielt grobe Satzbaufehler behoben, Dialekte bereinigt und Interjektionen vernachlässigt werden. Der Stil wird insgesamt geglättet, damit die Lesbarkeit erhöht wird und nur noch „die inhaltlich thematische Ebene im Vordergrund steht“ (MAYRING 1996, S. 69). Die Auswahl der zu transkribierenden Abschnitte liegt hier im Ermessen des Forschers. Alles was eindeutig nicht zum Forschungsinteresse gehört und was einer zu persönlichen Wertung der Experten unterliegt wird hier ausgespart. Daher sind auch nur die aufbereiteten Textfassungen der Interviews hinterlegt, aber nicht die zugehörigen Audio-Dateien.

Um das Material der qualitativen Interviews entsprechend auszuwerten, gibt es eine Vielzahl an Möglichkeiten, die laut LAMNEK (2005, S. 402) so vielfältig sind, „wie die Typen des Interviews selbst.“ Eine konkrete Variante ist die qualitative Inhaltsanalyse. Allgemein unterscheidet MAYRING (2007, S. 58) dabei drei grundlegende Varianten, nämlich die Zusammenfassung (Material wird auf die wesentlichen Inhalte reduziert), die Explikation (zusätzliches Material wird zur Auswertung hinzugezogen) und die Strukturierung (bestimmte Aspekte werden anhand von Kriterien aus dem Material herausgefiltert).

In der Regel sind die drei Methoden auch als Mischformen vorhanden. Daher orientiert sich die Auswertung und Analyse im Rahmen der Diplomarbeit, in Anlehnung an die qualitative Inhaltsanalyse, an den vier, von LAMNEK (2005, S. 403) aufgestellten Phasen der Auswertung. Nach der „Transkription“ wird demnach das Material einer „Einzelanalyse“ unterzogen. Dabei wird der Text auf die prägnantesten Stellen konzentriert und die Charakteristik herausgearbeitet. Bei der „generalisierenden Analyse“ sind die Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Interviews näher zu beleuchten, um die Grundtendenzen der einzelnen Interviews auszumachen und um diese zu interpretieren. Als letztes wird in der „Kontrollphase“ ein abschließender Vergleich mit dem eigentlichen Transkript vorgenommen. Die Zwischenschritte werden im Rahmen der Diplomarbeit aber nicht dokumentiert.

6.3.3 Weitere Methoden

Um Aussagen und sachdienliche Hinweise von weiteren Akteuren zu erhalten, werden neben den bereits erwähnten Methoden informatorische Telefongespräche geführt. Diese folgen jedoch keinem genauen Muster, um vertiefende Informationen einzuholen, wie bei den analytischen Experteninterviews. Sie dienen lediglich dazu sich einen Überblick zur Thematik zu beschaffen. Im Anhang findet sich eine Liste der Gesprächspartner (s. Anh. A_10).

6.3.4 Methodenkritik

6.3.4.1 schriftliche Befragung

Verbunden mit den Vorteilen, die sich mit einer schriftlichen gegenüber der mündlichen Befragung ergeben (Zeit- und Kostenersparnis für Interviewer; genügend Zeit für Befragte, um Fragen überlegt zu beantworten; vgl. ESSER et. al. 1999, S. 336), sind auch die Nachteile dieser Befragungsform zu tragen.

Hier tritt die Problematik ein, dass dem Forscher die Möglichkeit fehlt Fragen zu erläutern oder sich zu vergewissern, dass die Fragen auch im Sinne des Forschers verstanden werden (WESSEL 1996, S. 106). Zudem ist im Rahmen dieser Arbeit kein umfassender Pretest erfolgt, um Verständlichkeit und Vollständigkeit der Fragen und Antwortkategorien zu überprüfen. Der Fragebogen wurde einem Mitarbeiter der Stadtverwaltung Leipzig mit Bitte um Hinweise vorgelegt. Abschließend wird keine direkte Fehlentscheidung daraus ersichtlich, lassen die vollständigen Antworten (bei keinerlei Rückfragen) auf die Nachvollziehbarkeit des Fragebogens schließen.

Auch der anfangs kritisch bedachte Umfang des Fragebogens stellt im Nachhinein keinen relevanten Nachteil dar, wie eine hohe Rücklaufquote bestätigt.

Dennoch ist anzumerken, dass ein Fragebogen mit engerem Zuschnitt die Rücklaufquote unter Umständen erhöht hätte, insbesondere bei den Befragten, die aufgrund des Zeit- und Personalmangels nicht teilgenommen haben. Hier spielt jedoch eher die Überlagerung des Befragungszeitraums mit der Sommerferienzeit eine wesentliche Rolle.

Der größte Kritikpunkt in dieser Befragung ist auf die unterschiedliche Zuweisung des Fragebogens innerhalb der Verwaltungsstrukturen zu lenken, denn je nach Größe der Kommune ergeben sich unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche. Daher wurden die Fragebögen durch verschiedene Instanzen und Amtsbereiche bearbeitet und somit besteht die Annahme, dass die Antworten auf unterschiedlichem Hintergrundwissen beruhen und unter verschiedenen Gesichtspunkten gesetzt worden sind. Auf diese Modalitäten hat der Forscher jedoch keinen Einfluss. Die Befragten werden im Rahmen der Auswertung alle gleichsam als Vertreter der Behörde betrachtet, unabhängig von der Position oder dem spezifischen Arbeitsfeld.

6.3.4.2 Experteninterviews

Bei der Durchführung der Interviews wurde deutlich, dass die Bewertung der Themenkomplexe -via regia und Fahrradtourismus- sehr spekulativ ausfällt. Die Vorstrukturierung durch die Leitfäden hat sich zwar bewährt, jedoch hat sich die Aufstellung der Fragen teilweise als zu komplex herausgestellt, wodurch Themenbereiche aufgegriffen wurden, die der eigentlichen Fragestellung weniger dienlich waren. Dennoch birgt die Interviewmethode den Vorteil, dass Themen vom Experten angebracht wurden, die im Vorfeld nicht bedacht worden sind.

7. Auswertung der Erhebungen

7.1 Darstellung der Ergebnisse der schriftlichen Befragung

Im Folgenden sollen die Erkenntnisse aus der Erhebung unter den sächsischen Städten und Gemeinden entlang der via regia dargestellt und erläutert werden. Die Auswertung erfolgt hier in Anlehnung an die im Fragebogen eingeteilten Fragekomplexe.

7.1.1 Aktuelle Bedeutung der „via regia“ bei den Städten und Gemeinden

Eine entscheidende Voraussetzung, um sich mit dem Thema via regia zu beschäftigen, ist eine vorhandene Kenntnis über die eigentliche Bedeutung des Begriffs. Die Städte und Gemeinden sind sich alle dem eigentlichen Hintergrund der via regia bewusst, wenn auch unter verschiedenen Aspekten und in unterschiedlichem Maße. 86 % der Befragten ordnen diese als „Historische Straßenverbindung in Europa“ ein. Zudem verbinden jeweils über 50 % der Städte und Gemeinden mit der via regia den Begriff der Hohen Straße und den Ökumenischen Pilgerweg. Konkretere Zusammenhänge sind nur noch bei einem geringeren Anteil bekannt (s. Abb. 4).

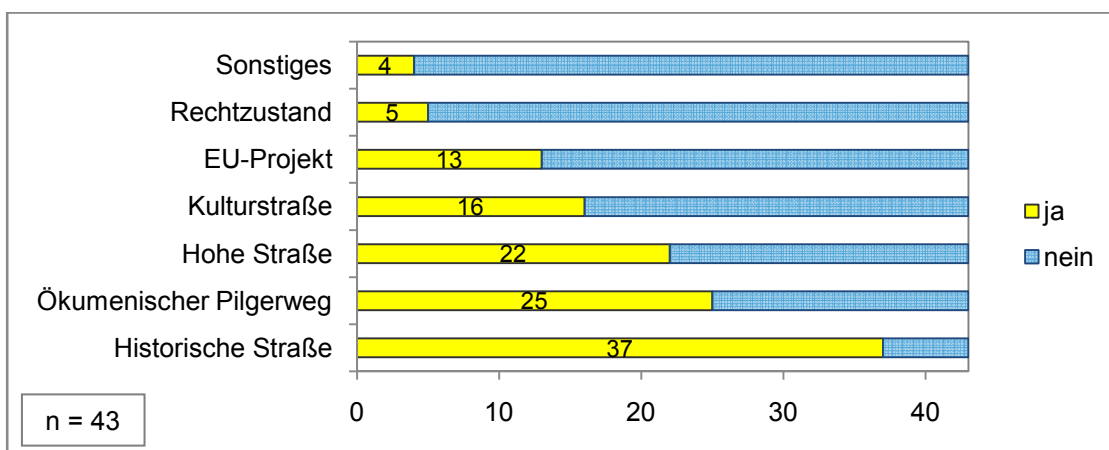


Abbildung 4: Bekanntheit der Begriffsdeutung „via regia“ (Mehrfachantworten)

Auf die Frage hin, ob das Thema „via regia“ bei ihnen auf irgendeine Art und Weise eine Rolle spielt, antworten 35 von 43 Städten und Gemeinden mit „ja“. In 22 Städten und Gemeinden ist bereits innerhalb der Verwaltung eine Person bzw. ein Fachbereich für das Thema „via regia“ zuständig, wobei die Zuständigkeitsbereiche sehr unterschiedlich ausfallen (Tourismus, Kultur, Aufgabenfeld Bürgermeister etc.). Die Verantwortlichen arbeiten dann meist darüber hinaus mit verschiedenen Vereinen und Verbänden zusammen, die das Thema via

regia in ihre Arbeit einbeziehen. Immerhin gibt von allen Befragten jede dritte Stadt oder Gemeinde an aktiv in solch einem Verein als Mitglied oder zumindest zeitweise als Partner tätig zu sein. Zudem sind unabhängig von einer Zusammenarbeit mit der öffentlichen Verwaltung weitere Akteure bekannt, die sich mit dem Thema via regia direkt oder indirekt in ihrer Arbeit auseinandersetzen. Insgesamt ergibt sich eine relativ breite Akteursebene. Dazu zählen unter anderem der VIA REGIA Begegnungsraum – Landesverband Sachsen e.V., die regionalen Tourismusvereine, Trägervereine von ILE- und LEADER-EU-Förderregionen (z.B. Elbe-Röder-Dreieck, Sächsisches Zweistromland, Leipziger Muldenland, Dresdner Heidebogen), lokale Heimatvereine (z.B. Königbrück und Umgebung e.V., Völkerschlacht 1813 bei Leipzig e.V. Interessenverein) sowie Kunst- und Kulturvereine (z.B. Künstlergut Prösitz, Kunstverein Oschatz e.V., Capella Via regia e.V.). Etwa die Hälfte der Befragten ist bzw. war durch das Engagement einiger der genannten Akteure an konkreten Idee, Projekten und Veranstaltungen zum Thema „via regia“ beteiligt. Die Projekte, die schon von mehreren Städten und Gemeinden gleichzeitig getragen werden, sind die Ausschilderung der via regia sowie die Beteiligung am Projekt via regia sculptura. Die weiteren Maßnahmen reichen von Ausstellungen bis zur Unterstützung an der kartographischen Erfassung der via regia. Die folgende Abbildung (s. Abb. 5.) soll einen Überblick über das breite Spektrum der thematischen Ausschöpfung zur via regia wiedergeben.

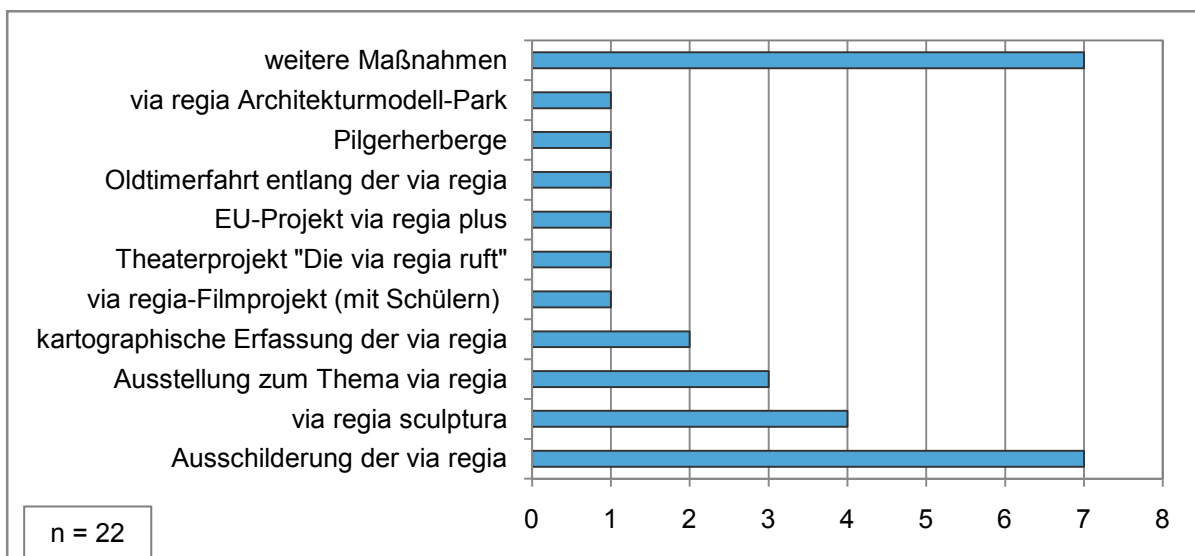


Abbildung 5: Maßnahmen zum Thema via regia (Mehrfachantworten)

Unabhängig von befristeten und speziellen Einzelaktionen ist es von besonderem Interesse, inwieweit das Thema via regia in den einzelnen Städten und Gemeinden bereits von Besuchern wahrgenommen werden kann und/oder ob bereits damit nach außen geworben wird.

Es wird durch Aufstellung der Ergebnisse ersichtlich (s. Abb. 6), dass noch am häufigsten der Ökumenische Pilgerweg bisher für Besucher erlebbar wird und dieser auch entsprechend beworben wird. Des Weiteren wird der Bezug noch am meisten über Bauwerke und die Ausschilderung der via regia geschaffen. Das Thema in Führungen, Ausstellungen sowie bei Festen und Veranstaltungen aufzugreifen geschieht nur bei wenigen Kommunen.

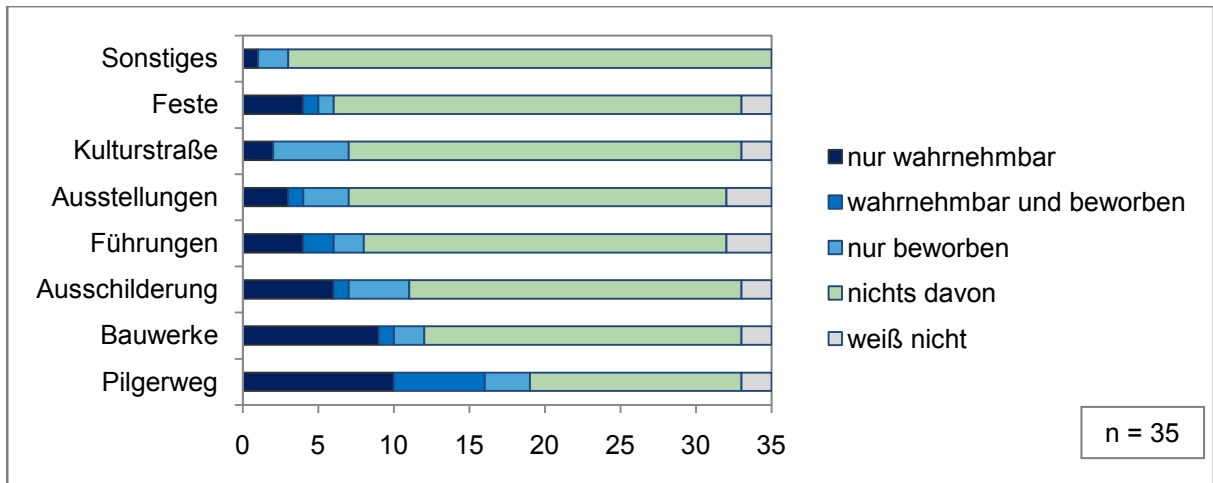


Abbildung 6: Inwieweit ist Thema via regia wahrnehmbar und wird es beworben?

Bei der Auswertung zu den Auswirkungen der bisherigen Arbeit zur via regia bei den Städten und Gemeinden wird ersichtlich, dass bei 40 % der Befragten, bei denen die via regia bereits eine Rolle spielt, sich vor allem der Bekanntheitsgrad erhöht hat. Zudem werden von nahezu jeder dritten Stadt und Gemeinde positive Auswirkungen auf das touristische Angebot und die Zusammenarbeit mit Städten und Gemeinden sowie mit Vereinen benannt. Lediglich eine Steigerung der touristischen Nachfrage spielt so gut wie gar keine Rolle (s. Abb. 7).

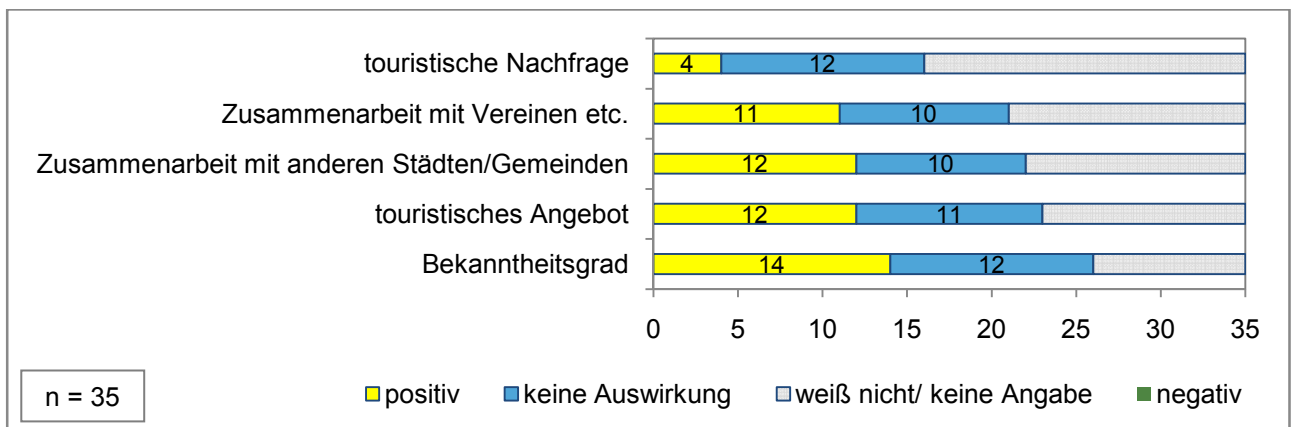


Abbildung 7: Auswirkungen der bisherigen Arbeit zur via regia

Immerhin betrachten 46 % ihre bisherigen Erfahrungen in mindestens zwei und mehr Bereichen als positiv und von diesem Anteil sind auch nahezu alle Beteiligten mit ihrer bisherigen Arbeit zufrieden oder zumindest teilweise zufrieden. Unabhängig von der bisherigen Intensität und dem Ergebnis der Arbeit besteht nur eine relativ geringe Unzufriedenheit über den erreichten Arbeitsstand (s. Abb. 8).

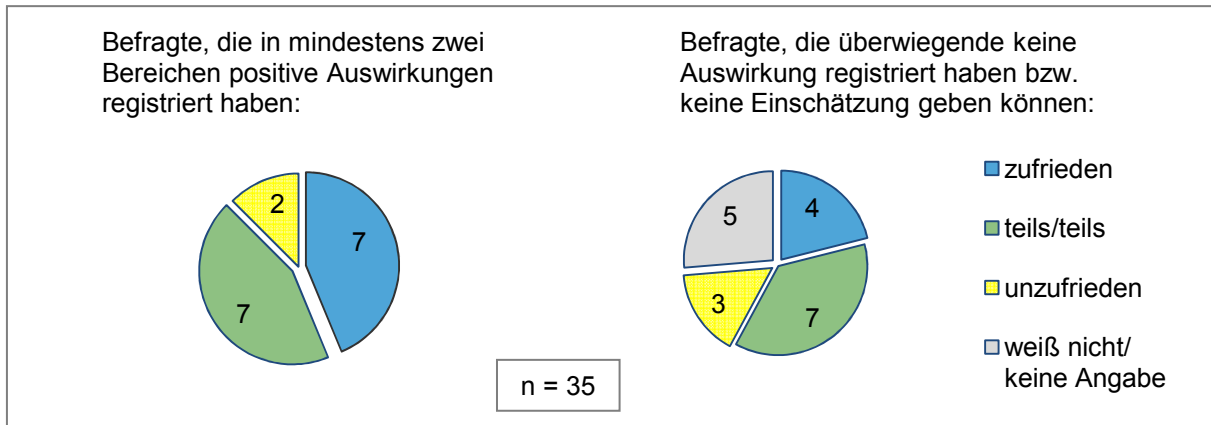


Abbildung 8: Zufriedenheit mit der bisherigen Arbeit zum Thema via regia

Diese relative Zufriedenheit spiegelt sich auch im Ergebnis der Frage zur weiteren Entwicklung des Themas via regia wieder. In 31 von den 35 Fällen wird die derzeitige Intensität der Arbeit zumindest beibehalten bzw. sogar noch intensiviert. Zusammen mit denen, wo das Thema bisher keine Rolle gespielt hat, sind es 33 Städte und Gemeinden, die sich sicher sind die Arbeit zur via regia fortzuführen oder gar zu intensivieren (s. Abb. 9).

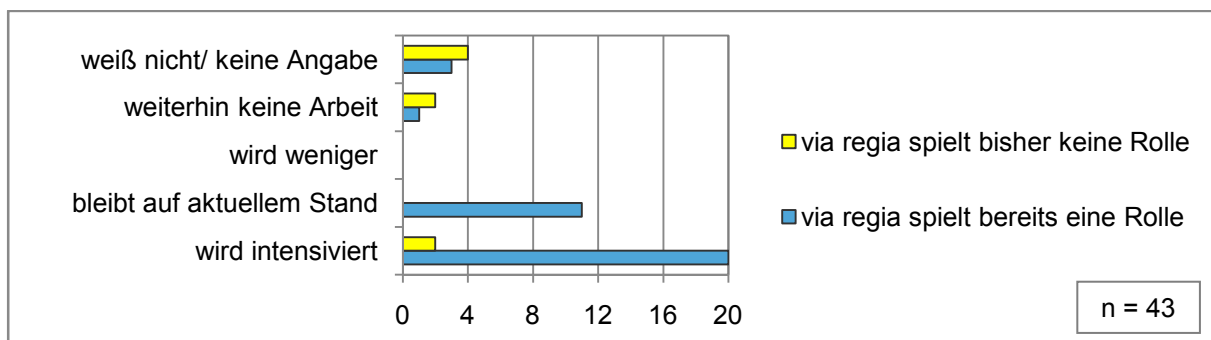


Abbildung 9: Entwicklung der Intensität der Arbeit zum Thema via regia

7.1.2 Aktuelle Bedeutung des Fahrradtourismus bei den Städten und Gemeinden

Der touristische Aspekt spielt nur bei fast jeder vierten Stadt und Gemeinde eine große Rolle. Bei der Mehrheit von knapp 40 % wird lediglich eine geringe Bedeutung eingestanden.

Auch die Angaben zum Fahrradtourismus als einzelnes Tourismussegment entsprechen in etwa dieser Einschätzung an. Hier spielt bei 63 % der Städte und Gemeinde der Fahrradtourismus zumindest eine mittlere Rolle bzw. gar große Rolle (s. Abb. 10). Genaue Angaben bzw. Einschätzungen über den eigentlichen Anteil der Fahrradtouristen an allen Tages- und Übernachtungsgästen liegen dabei nur bei wenigen Befragten vor. Zum Großteil nimmt hier der Anteil der Fahrradtouristen ein Volumen von weniger als 20 % ein. In gleichem Maße fällt auch die Beantwortung der Frage nach dem Anteil der Fahrradtouristen aus, die für mindestens eine Übernachtung bleiben (s. Anh. A_11, A_12).

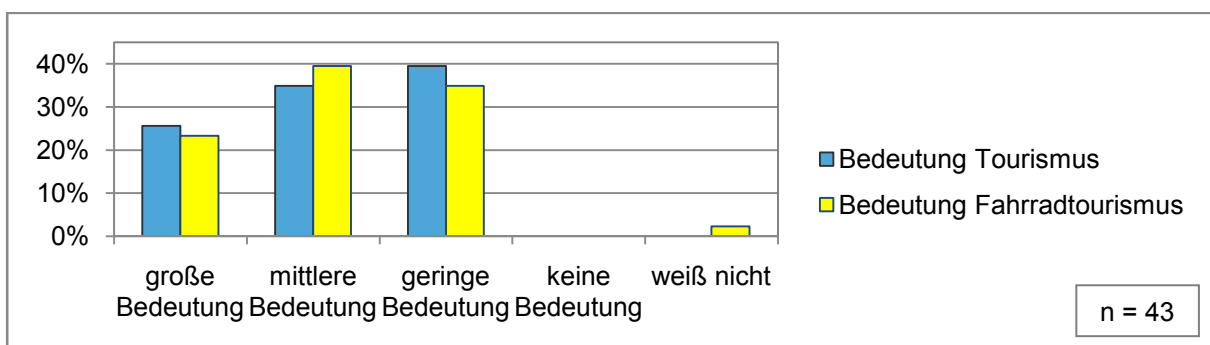


Abbildung 10: Bedeutung des Tourismus bzw. des Fahrradtourismus

Genauere Angaben zur Bedeutung des Radtourismus werden mit der Frage nach dem radtouristischen Angebot erfasst (s. Abb. 11).

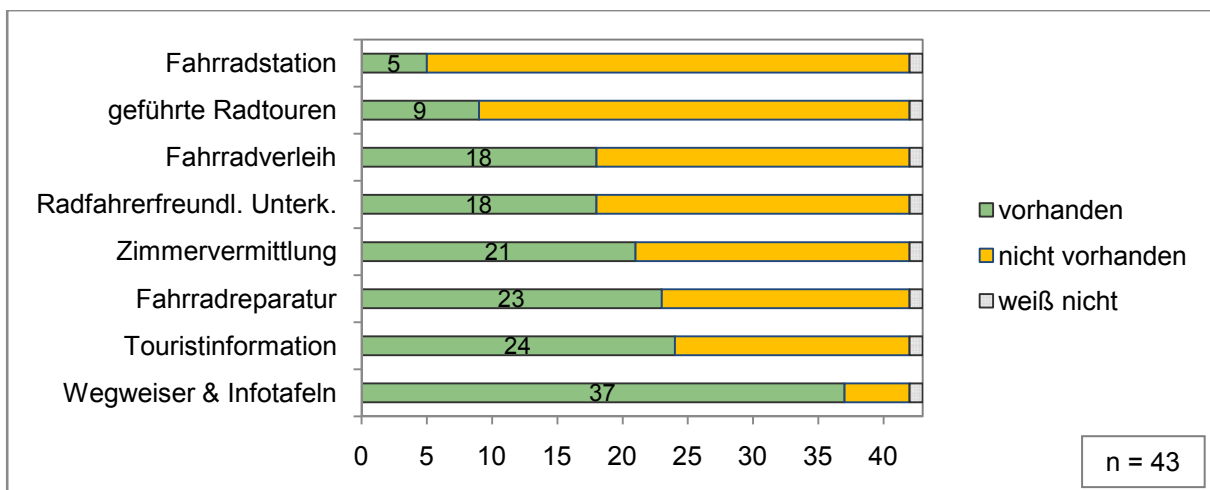


Abbildung 11: Angebot radtouristischer Infrastruktur

Demnach gehören bei mindestens der Hälfte aller Befragten ein radtouristisches Leitsystem, eine Touristeninformation, eine Fahrradreparatur und eine Zimmervermittlung vor Ort zum vorhanden radtouristischen Angebot. Für noch immerhin knapp 42 % der Städte und Ge-

meinden gehören fahrradfreundliche Unterkünfte und eine Fahrradreparatur zur Angebotspalette für den Radtouristen. Weitere Angebote sind nur noch einzeln vertreten. Lediglich zehn von 43 Städten und Gemeinden bewerten dieses derzeit als gut, wo hingegen der Großteil (42 %) dieses nur als mittelmäßig einschätzt und der Rest gar als schlecht. Die Bewertung zeugt davon, dass das Angebot noch ausbaufähig ist, unabhängig von der derzeitigen Angebotsfülle. In 26 Städten und Gemeinden erstreckt sich die Angebotspalette auf mindestens drei touristischen Bausteinen, in 19 davon sogar auf mindestens fünf und darüber hinaus. Nur drei von den 43 Befragten können kein Angebot vorweisen. Vor allem die Städte und Gemeinden, bei denen mindestens direkt eine Radroute entlangführt (Radfernweg RFW und/oder Hauptradroute HRR) halten bereits ein breites Angebot vor (s. Abb. 12).

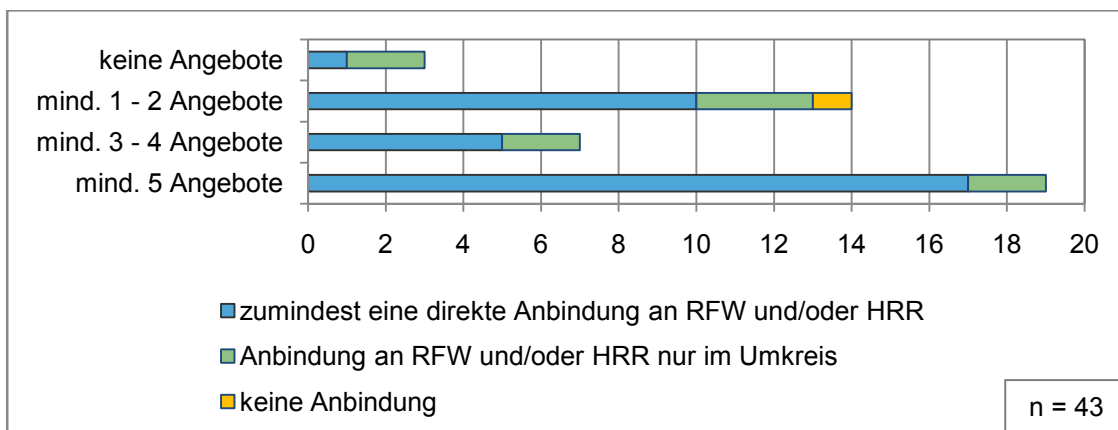


Abbildung 12: Angebotspalette in Abhängigkeit von der Lage der Städte und Gemeinden

Die derzeitige Einbindung der Befragten in das SachsenNetz Rad kann dabei als relativ gut bezeichnet werden. 29 der 43 Städte und Gemeinden liegen direkt an einer regionalen Hauptradroute, 19 sogar direkt an einem Radfernweg (s. Anh. A_13). Nimmt man eine Einstufung nach dem maximalen Grad der Anbindung vor ist der Großteil mindestens direkt an einem Radfernweg angebunden, 14 der befragten Städte und Gemeinden liegen zumindest noch am direkten Verlauf einer regionalen Hauptradroute. Bei neun Städte und Gemeinden liegen die Radrouten lediglich im Umkreis (5km). Insgesamt liegen nur vier Städte und Gemeinden an keiner direkten oder indirekten Anbindung an einen Radfernweg (s. Abb. 13).

In Verbindung mit der Zufriedenheit über die Lage wird ersichtlich, dass die Zufriedenheit über die derzeitige Anbindung in Abhängigkeit mit der Intensität der Anbindung an das Radwegenetz steht. Das heißt Städte und Gemeinden, die direkt an einem Radfernweg und/oder an einer regionalen Hauptradroute liegen sind zufriedener mit ihrer Ausgangslage als jene, welche lediglich in der Nähe eine Radroute bzw. gar keine Radroute aufweisen.

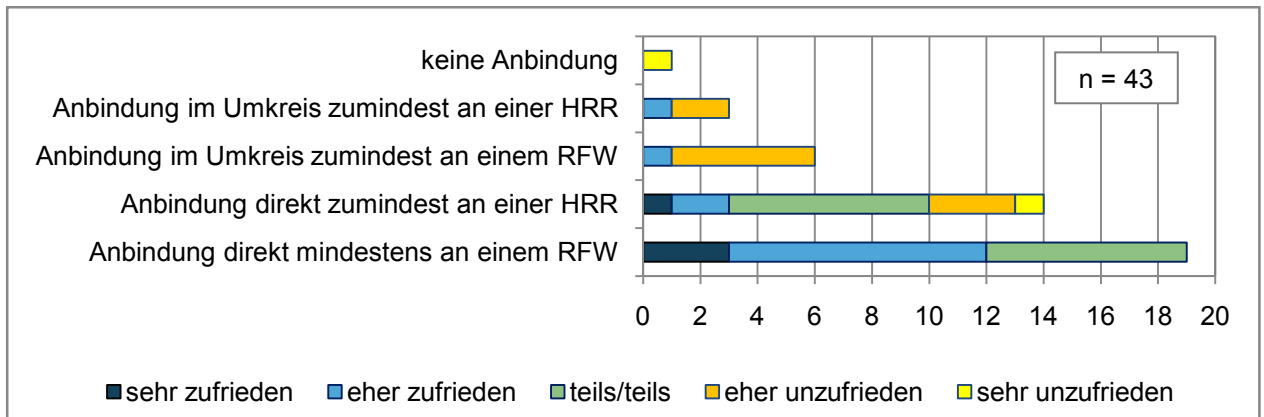


Abbildung 13: Zufriedenheit mit der Lage im Radwegenetz

Im Bereich Fahrradtourismus spielen für die Städte und Gemeinden insbesondere die Einrichtung von spezifischen Radrouten oder die Komplettierung des Radwegenetzes (Verbindungsstrecken erstellen, u.a. zur Anbindung an andere Netze, an Sehenswürdigkeiten etc.) eine wichtige Rolle. Einzelne Projekte, wie „Anradeln“ im Landkreis, die Einrichtung von Serviceeinrichtungen werden nur bei wenigen Städten und Gemeinden bedacht. Über die Hälfte der Befragten gibt sogar an bei keinem konkreten Projekt beteiligt zu sein bzw. dies nicht genau benennen zu können. Die derzeitige Intensität der Arbeit in den Städten und Gemeinden spiegelt sich scheinbar auch in den Ergebnissen zur Frage nach der Zufriedenheit mit der bisherigen Arbeit zum Thema Fahrradtourismus wieder. Denn mehr als zwei Drittel geben eindeutig an, dass sie nur teilweise bzw. gar unzufrieden sind (s. Abb.14).

7.1.3 zukünftige Arbeit zum Thema „via regia“ und Fahrradtourismus

In der vergleichenden Darstellung wird sichtbar, dass insgesamt betrachtet jeweils nur ein Viertel der Befragten mit dem bisher erreichten Stand zufrieden zu sein scheint.

Beim Fahrradtourismus wird deutlich, dass in gleichem Maße ein Teil der Befragten unzufrieden ist mit der bisher geleisteten Arbeit und somit ein Handlungsbedarf und Problemfelder bereits erkannt sind. Beim Thema via regia wird ersichtlich, dass hier möglicherweise noch Potenzial in den Städten und Gemeinden steckt, die das Thema noch nicht für sich erkannt haben bzw. wo noch keine eindeutige Positionierung möglich ist (~ 30 %).

Dabei steht das Thema via regia in keiner Weise hinten an. Auch wenn die Themen in den Städten und Gemeinden jeweils mit unterschiedlicher Priorität behandelt werden, so wird in der Summe die via regia gleichermaßen thematisiert wie der Fahrradtourismus (s. Abb. 15).

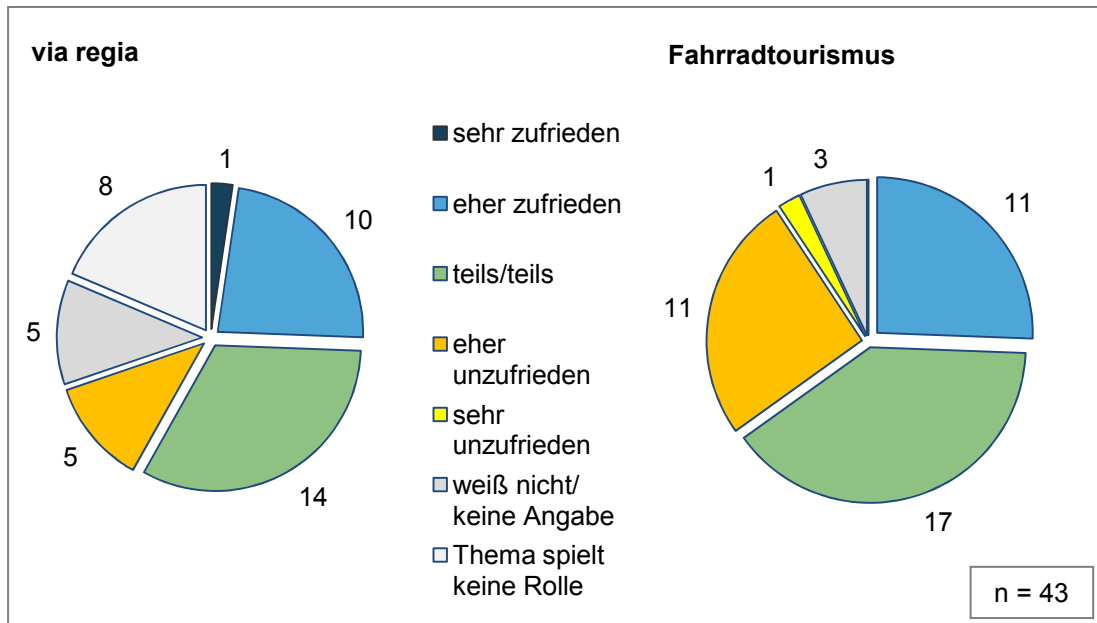


Abbildung 14: Zufriedenheit mit der bisherigen Arbeit

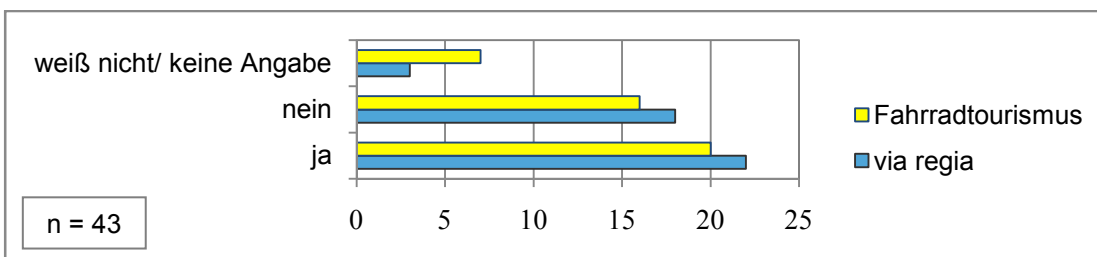


Abbildung 15: Beteiligung an Ideen, Projekten und Veranstaltungen

Und diese Popularität zeigt sich auch bei der Frage zu dem zukünftigen Umgang mit dem jeweiligen Arbeitsbereich (s. Abb. 16). Über die Hälfte der Befragten gibt jeweils an, dass die Arbeit zum Thema intensiviert wird. Prägnant ist, dass bei 20 der 43 Fälle die Befragten die Themen via regia und Fahrradtourismus im gleichen Sinne intensiv entwickeln wollen.

Auf die Frage hin, inwieweit den Aussagen zuzustimmen ist, dass eine Weiterentwicklung des Themas „via regia“ bzw. „Fahrradtourismus“ im Bereich Tourismus einen positiven Effekt erwarten lässt, fallen die Antworten sehr gemischt aus (s. Abb. 17). Den Aussagen zufolge ist ein Großteil der Befragten der Meinung, dass eine intensivere Arbeit in den Bereichen Fahrradtourismus und via regia sich positiv auf den Tourismus vor Ort auswirken kann. Das sind vor allem die Städte und Gemeinden, welche die Arbeit in den jeweiligen Bereichen in Zukunft intensivieren wollen. Insbesondere der Fahrradtourismus wird als mögliche Chance für eine Weiterentwicklung im Tourismus angesehen.

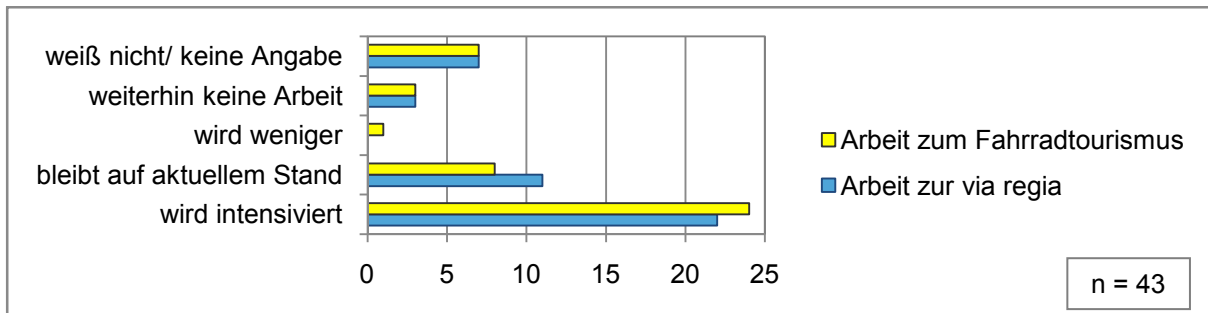


Abbildung 16: Aussichten für zukünftige Entwicklung

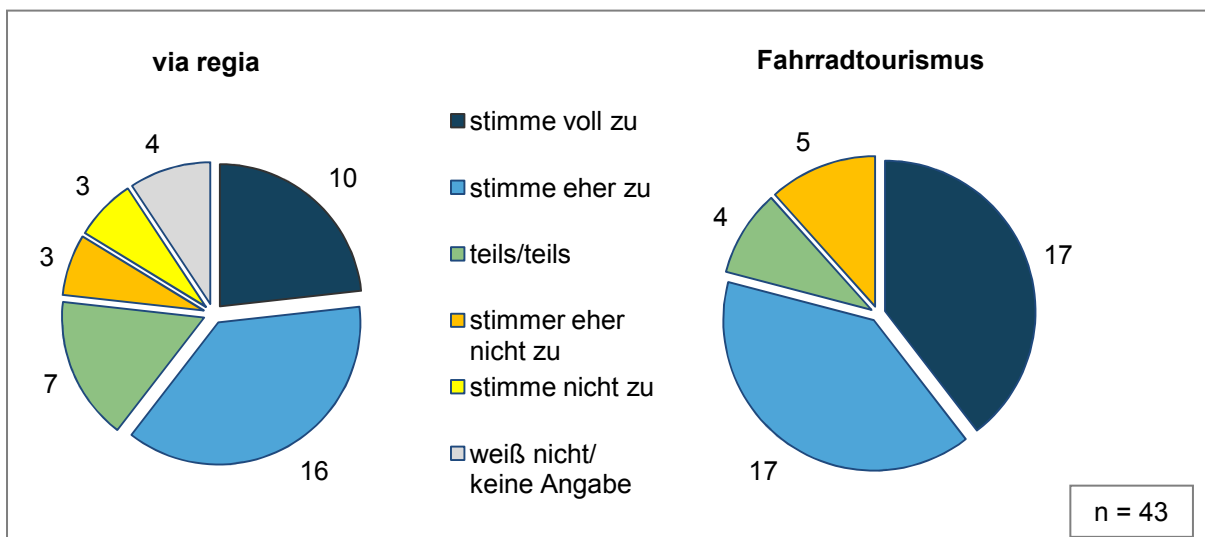


Abbildung 17: positive Auswirkung bei Weiterentwicklung der Themen

7.1.4 Entwicklung der via regia als fahrradtouristische Route

Nicht nur das Thema Fahrradtourismus allgemein wird von vielen als Wachstumsgarant gewertet. Die Entwicklung einer thematisch neuen Route würde, laut Aussage von 32 der 43 Befragten, den Fahrradtourismus in der Stadt bzw. Gemeinde voranbringen. Des Weiteren stimmen vier Befragte dieser Aussage teilweise zu. Lediglich sieben Städte und Gemeinden kommen mit dieser Aussage nicht überein.

Eine fahrradtouristische Route direkt unter das Thema via regia zu stellen halten 86 % der Befragten für umsetzungswürdig (s. Abb. 18).

Bei der Bewertung von grundsätzlichen Aussagen zur via regia als fahrradtouristische Route wird diese Aussage durch genauere Einschätzungen untermauert (s. Abb. 19).

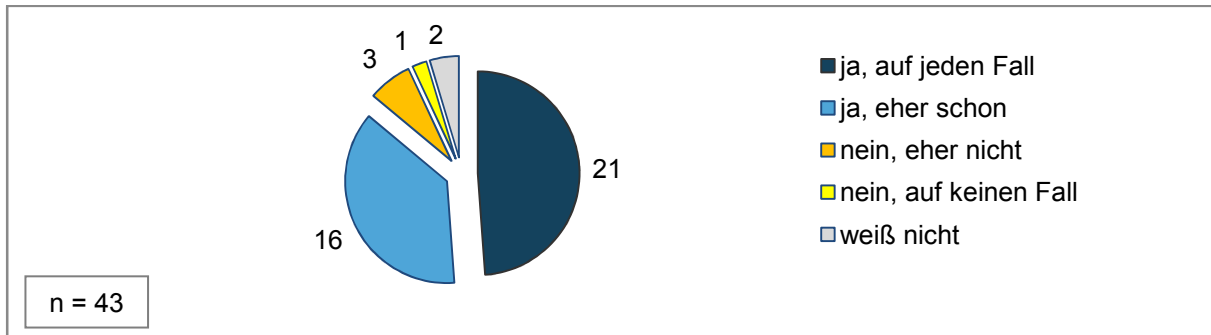


Abbildung 18: via regia als umsetzungswürdiges Thema

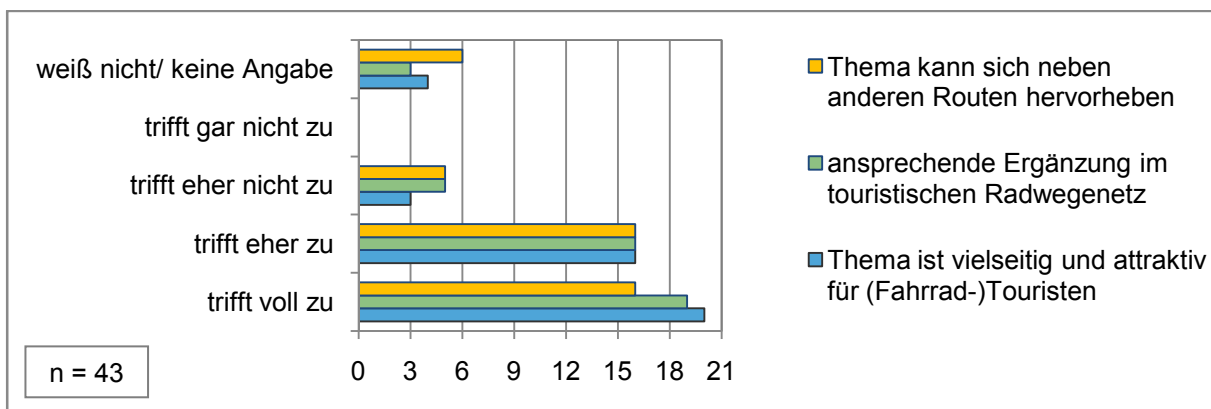


Abbildung 19: Bewertung der via regia als fahrradtouristische Route

Nach Angaben der Städte und Gemeinden wird das Thema via regia als sehr vielseitig und attraktiv für Touristen eingestuft. Lediglich sieben Befragte können dem bisher noch nicht zustimmen. Zudem sieht ein überwiegender Teil der Befragten speziell in der Ausformung als fahrradtouristische Route eine ansprechende Ergänzung im touristischen Radwegenetz, die sich durchaus thematisch neben anderen Routen hervorheben könnte.

Dennoch ist die Notwendigkeit einer neuen Route durchaus in Frage zu stellen ist. Die allgemeine Einschätzung zu Sachsen als Radreiseland macht deutlich, dass die Meinungen zur derzeitigen Situation sehr geteilt sind. Wird einerseits das derzeitige Angebot an Radrouten als ausreichend betrachtet, so sieht das in gleichem Maße ein Großteil der Befragten nicht so und spricht sich so für Erweiterungsmöglichkeiten aus. Ein Ausbaupotenzial wird dabei von jedem Vierten auf der thematischen Ebene gesehen. Das heißt, einige der Befragten sehen die Möglichkeiten der thematischen Ausgestaltung bei den bisherigen Radrouten nicht genügend ausgeschöpft bzw. berücksichtigt (s. Abb. 20).

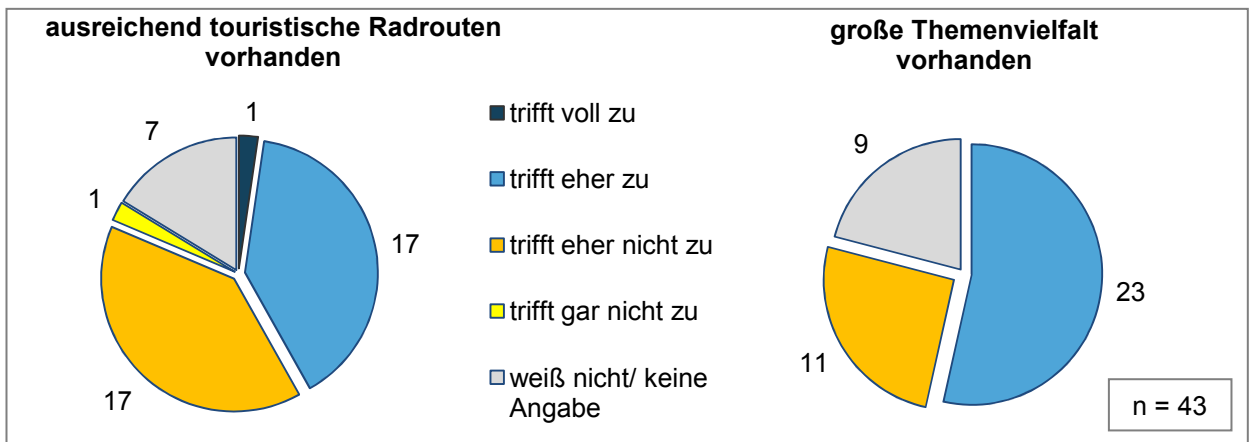


Abbildung 20: Bewertung Sachsens als Radreiseland

Das heißt, für den Großteil der Befragten bietet Sachsen eine gute Ausgangslage, um sich fahrradtouristisch weiterzuentwickeln und gleichzeitig besteht der Bedarf sich thematisch stärker zu positionieren. Die Aussage, dass Sachsen für Radtouristen ausreichend attraktiv ist, wird jedoch wieder von fast allen Städten und Gemeinden (39 von 43) getragen.

Auf die Frage, ob die Kommune die Idee von der via regia als fahrradtouristischen Route unterstützen würde, wird ein breites Bekenntnis zu diesem Grundgedanken deutlich.

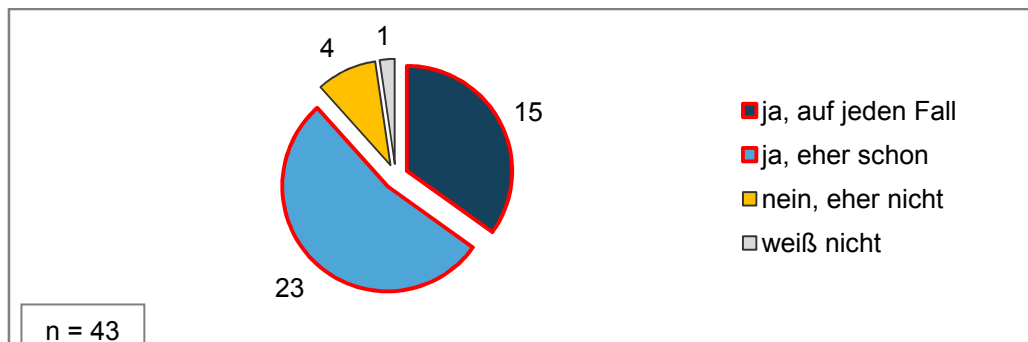


Abbildung 21: Unterstützung der Idee "via regia als fahrradtouristische Route"

Doch welche Vorstellungen knüpfen die Städte und Gemeinden (die diese Idee mittragen möchten) an solch eine fahrradtouristische Entwicklung? Ein großer Teil von den 38 Befürwortern hat Angaben zu den Erwartungen und Hoffnungen gemacht, wodurch die verschiedenen Beweggründe, solch ein Projekt zu unterstützen, verdeutlicht werden (s. Abb. 22). Insbesondere die Hoffnung auf eine Steigerung des Bekanntheitsgrades spielt bei den Städten und Gemeinden eine wichtige Rolle. Des Weiteren erhoffen sich die Befragten, dass die Route für den Tourismus und somit gleichbedeutend für die Wirtschaft belebend wirkt.

Nicht weniger wichtig erscheint da der Ausbau bzw. die Ergänzung (rad-)touristischer Infrastruktur. Dazu zählen u.a. die Komplettierung des Radwegenetzes und die Erweiterung des Angebotes radfahrerfreundlicher Unterkünfte. Höhere Touristenankünfte, insbesondere bei den Übernachtungsgästen, gehören ebenso zu den Erwartungen. Die Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke sollen dafür berücksichtigt und eingebunden werden.

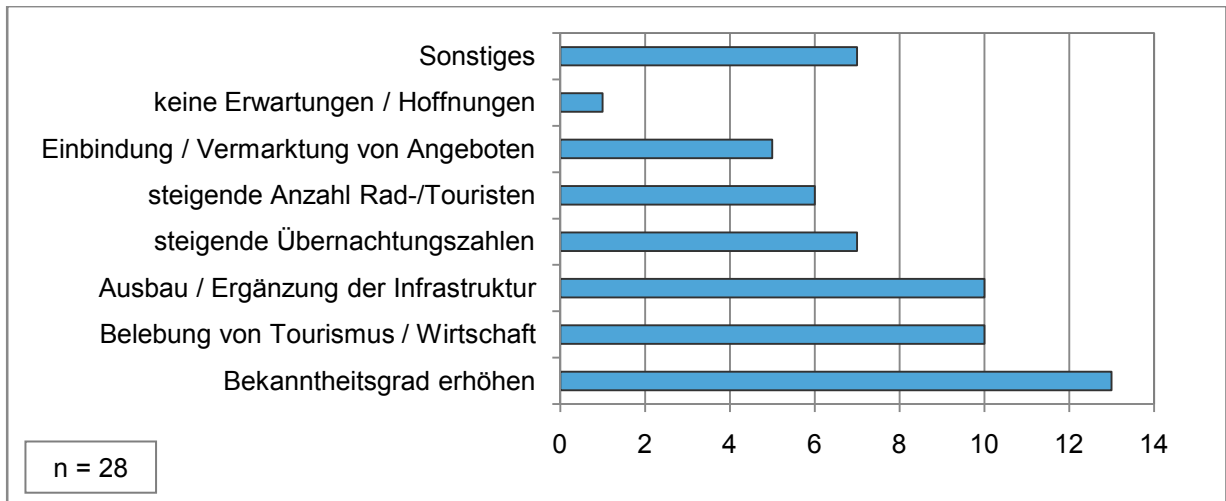


Abbildung 22: Erwartungen und Hoffnungen an eine fahrradtouristische Route (Mehrfachantworten)

Einige der Befragten sehen zudem noch die Chance länderübergreifende Arbeit anzukurbeln oder zur Bewahrung des kulturellen Erbes beizutragen. Doch den positiven Erwartungen stehen auch Herausforderungen gegenüber. Von der Mehrheit der Befragten wird der Mangel an frei verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen als problematisch angesehen (s. Abb. 23). Der eigentliche Nutzen für die Stadt oder Gemeinde wird dabei nur vereinzelt in Frage gestellt. Nutzungskonflikte oder sonstige Behinderungen für die fahrradtouristische Entwicklung spielen so gut wie keine Rolle für die Städte und Gemeinden.

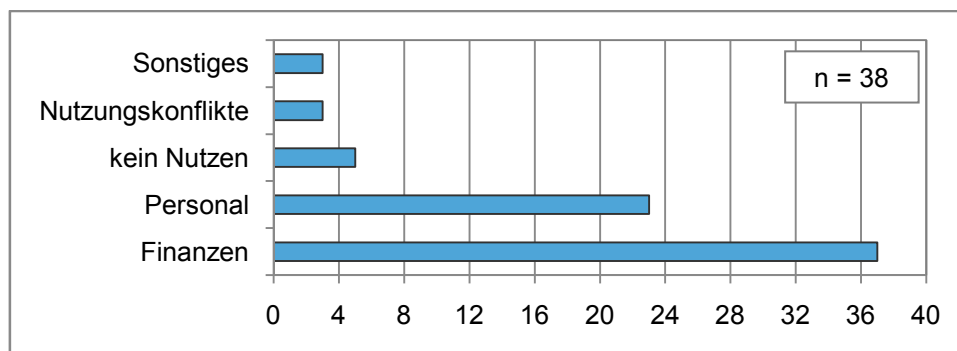


Abbildung 23: Probleme und Herausforderungen (Mehrfachantworten)

Für die Umsetzung der Idee ist nach Angabe der Städte und Gemeinden eine Vielzahl an Akteuren gefragt, die ihren Beitrag zur Umsetzung leisten können bzw. sollten. Dabei spielen nicht nur öffentliche Einrichtungen auf kommunaler Ebene, Landkreis- oder Landesebene eine Rolle, sondern auch privates Engagement über Vereine und Bürger ist gefragt (s. Anh. A_14). Im regelmäßigen informellen Austausch bzw. in Arbeitsgruppen auf kommunaler und Landesebene soll unter Einbeziehung der wichtigsten Akteure (Kommunen, Tourismus-, Förder-, Heimatvereine etc.) die Zusammenarbeit erfolgen.

7.2 Auswertung der Experteninterviews

Der folgende Abschnitt soll einen Überblick über die Grundhaltungen und persönlichen Einschätzungen zur via regia und zu der Idee von einer fahrradtouristischen Route geben. Grundlage bilden dabei die Verschriftlichungen der Interviews mit den Experten. Die Zuordnung der Quelltexte erfolgt dabei mit Hilfe der namentlichen Hinweise hinter den Textabschnitten. Die Namensabkürzungen werden mit einer zugehörigen Zeilennummer gekennzeichnet. In der Auswertung finden folgende Abkürzungen Anwendung:

Br	= Frau Brandt	(VIA REGIA Begegnungsraum – Landesverband Sachsen e.V.)
Fi	= Frau Fischer	(Europäisches Kultur- und Informationszentrum Thüringen)
Gl	= Herr Gloßat	(Stadt Leipzig)
Gr	= Frau Großmann	(Hochschule Zittau/Görlitz)
Pa	= Herr Patzer	(Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.)
Sp	= Frau Sparrer	(Tourismusverband Sächsisches Burgen- und Heideland e.V.)

7.2.1 Bewertung des Fahrradtourismus in Sachsen

Nach Aussage der Experten besteht an der steigenden bzw. an einer zumindest stabilen Nachfrage im Fahrradtourismus kein Zweifel. „Die Nutzung des Fahrrads während der Reise, das boomt auch noch weiter“ (Pa 39, Gr 23; Gl 25-26). Die Besonderheit am Reisen mit dem Fahrrad wird hierbei betont. Die Geschwindigkeit des Fahrrads gibt die Möglichkeit größere Strecken als beim Wandern zurückzulegen, dennoch bietet es (im Gegensatz zum Auto) die Langsamkeit und Beschaulichkeit wirklich mit der Umgebung in Kontakt zu treten (Fi 475-477; Gr 23-25). Getragen wird diese positive Entwicklung durch eine Rückbesinnung auf die „Schönheiten im eigenen Lande“. Deutschland, das eigene Bundesland oder die eigene Region gewinnen als Reisegebiet an Bedeutung, was auch in den Neuen Bundesländern deutlich spürbar wird.

Neben dem Aspekt der Rückbesinnung fördern vor allem der Trend zum Aktivurlaub sowie das wachsende Bewusstsein für Fitness und Gesundheit den Fahrradtourismus (Pa 21-23; 30-35; 48-50). Und auch Sachsen präsentiert sich als ein „attraktives Radreiseland“ (Gr 50). Die Stärken liegen dabei in der Vielfalt des Raumes, das heißt in seiner landschaftlichen Attraktivität (Führung im Relief, naturräumliche Ausstattung) und in seiner reichen Kulturlandschaft (Gr 51-54; Pa 76-77). Viele Gebiete Sachsens sind an dieser Entwicklung beteiligt, vor allem entlang der Flussläufe (Gr 68-69). Insbesondere der Elberadweg spiegelt laut Aussage der Experten die hohe Akzeptanz des Fahrradtourismus wieder. Hier zeugt die sehr hohe Frequenz und ungebrochene Nachfrage vom Boom des Fahrradtourismus und gilt als das Vorzeigeobjekt im sächsischen Radtourismus (GI 32; Gr 61-63; Pa 132-135). Dennoch erreicht in Sachsen kein anderer Radfernweg im gleichen Maße solch eine Bedeutung (Pa 130). Insgesamt ist hier das Infrastrukturnetz „schon flächendeckend gut angedacht“ (Gr 70-71), aber es mangelt an der qualitativen Umsetzung (Gr 38-41; Pa 115-117). Und dies wirkt sich auch negativ auf die Wachstumszahlen im Fahrradtourismus aus, wie es Frau Sparrer vom Tourismusverband Sächsisches Burgen- und Heidefeld e.V. für ihr Verbandsgebiet bestätigt (Sp 38-40). Der wachsende Wettbewerb zwischen den Regionen und Ländern fordert aber genau diese qualitativen Unterschiede ein. Und hier zeigen sich derzeit laut Herrn Patzer vom ADFC (Pa 50-54) bereits deutliche Unterschiede zwischen den Regionen und den einzelnen Bundesländern: „Wir sind im Moment dabei gegenüber anderen Bundesländern in dem Bereich Fahrradtourismus an Boden zu verlieren.“ Doch nicht nur der qualitative Stand soll langfristig Berücksichtigung finden, sondern Regionen allgemein, die bisher noch keine eindeutige Präsenz auf dem fahrradtouristischen Markt bieten, so wie die Region Leipzig (Pa 124-126). Insbesondere eine attraktive Anbindung an das D-Netz fehlt hier (GI 57-58; Pa 164-166). Die alte Wegeverbindung via regia stellt hier einen interessanten Ansatzpunkt dar, da diese aufgrund des historischen Erbes und der bestehenden Initiativen ein gute Ausgangsbasis bietet, um erlebbar gestaltet zu werden (GI 57-65).

7.2.2 aktuelle Bedeutung der via regia

Als Kulturstraße umfasst die via regia acht europäische Länder und über 48 europäische Regionen mit einer Wegstrecke von 4.500km (Fi Z. 52-53). Herausragend gegenüber anderen Kulturstraßen ist die besondere Länge und Verbindung mehrerer europäischer Länder, wodurch sie eine führende Rolle im europäischen Kulturraum einnimmt (Br 81-86). In allen Ländern bringen Akteure etwas zur Arbeit an der via regia ein. Die Ausgestaltung von Aktivitäten ist aufgrund der Dimension sowie der verschiedenen Akteure und aufgegriffenen Themenbe-

reiche sehr unterschiedlich (Br 104-105; Fi 59-62). Das bisher bedeutendste Projekt, um die via regia im Raum zu erleben, ist der Ökumenische Pilgerweg (Fi 62-68). Und dieser wird laut Aussage von Frau Sparrer auch sehr gut angenommen (Sp 155-157). Neben der indirekten Kenntlichmachung über den Ökumenischen Pilgerweg wird die via regia im Rahmen einzelner Ausschierungsprojekte in Sachsen und Thüringen aufgegriffen. Beispielsweise ist die via regia in den Städten Erfurt, Gotha und Görlitz durch eine Initiative der Deutschen Stiftung Denkmalschutz ausgeschildert (s. Anh. A_15) (Fi 68-75). Für Sachsen ist derzeit die Ausschilderung durch den VIA REGIA Begegnungsraum-Landesverband Sachsen e.V. von großer Bedeutung, an der sich sachsenweit etwa 45 Städte und Gemeinden beteiligen (Br 154). Diese ist soweit vorbereitet und derzeit laufen die Antragsverfahren über die Gebietskulissen. Die Finanzierung soll dabei über Fördergelder für den ländlichen Raum erfolgen. Im Verbandsgebiet des Tourismusverbandes Sächsisches Burgen- und Heidefeld läuft dieses Verfahren bereits, in anderen Gebieten ist die Finanzierung noch offen. Bis Ende des Jahres soll die einheitliche Ausschilderung abgeschlossen sein (s. Anh. A_16) (Br 139-150; Sp 311-319).

Das Thema via regia wird auch anderweitig thematisch eingebunden. So greifen z.B. Gotha und Eisenach zum Tag des offenen Denkmals 2010 (Titel: „Kultur in Bewegung“) die Thematik via regia mit auf. Im Gegensatz zu den Ideen internationaler Zusammenhänge oder zu den rein sachlichen Darstellungen in Broschüren etc. tragen solche lokalen Projekte dazu bei das Bewusstsein für die via regia in der Bevölkerung herzustellen und zu erweitern (Fi 113-129). Große Erwartungen werden hinsichtlich der Öffentlichkeitswirksamkeit in die Landesausstellung 2011 in Görlitz gesetzt, die bereits im Rahmen der Vorbereitung Kommunikation und Zusammenarbeit erfordert und dazu insbesondere im Nachgang anstoßen soll. Einen wichtigen Beitrag hierzu leistet die Marketingkampagne mit dem „via mobil“, welches europaweit für die Landesausstellung wirbt (Br 98-113; Fi 417-420; Gr 140-142, 167-168). Von den Tourismusverbänden (Oberlausitz, Elbland, Burgen- und Heidefeld) sind hierzu einzeln und in Zusammenarbeit (buchbare) touristische Angebote in Vorbereitung (Sp 296-303).

7.2.3 via regia als Aufgabe für den Tourismus

Demnach ist der Tourismus ein wichtiger Bestandteil bei der Revitalisierung der via regia. „Und auf die wirtschaftliche Entwicklung abgeleitet, ist er natürlich ein sehr wichtiger Faktor“ und kann durch entsprechende Produkte dazu beitragen die via regia auch als das wahrzunehmen, was sie im Grunde verkörpert: das historische Wissen und Gewissen Europas (Br 61-69). Allgemeines Ziel sollte es sein über touristische Attraktionen und Erlebnisse Inhalte

zu vermitteln, die sowohl historische, aktuelle als auch zukünftige Bezüge schaffen (Gr 253-258). „Und da sollte man sich auch mal ganze innovative neue Produkte oder Möglichkeiten überlegen, wie ich die via regia präsentieren kann,“ so Frau Brandt. Ein Beispiel für den anlaufenden Prozess der Innovation sowie die sichtbare und erlebbare Erfahrung zur via regia ist neben dem Ökumenischen Pilgerweg das Projekt via regia sculptura in Sachsen, wo Reisenden ermöglicht werden soll sich über Kunstobjekte intensiv dem Raum zu nähern und sich mit ihm auseinanderzusetzen (Br 201-210). Derzeit laufen dazu bei den Tourismusverbänden in Zusammenarbeit mit dem VIA REGIA Begegnungsraum-Landesverband Sachsen e.V. erste Bemühungen an die Vermarktung der via regia über Pauschalangebote zu starten, welche sich auf Wanderer sowie PKW- und Busreisende konzentrieren werden (Sp 158-160). Der via regia-Raum bietet bereits jetzt eine Vielzahl unterschiedlichster Attraktionen (kulturelle und natürliche Sehenswürdigkeiten). Das Problem besteht darin, dass der Gast die einzelnen, teilweise vernetzten Angebote annimmt, aber ihm im Grunde nicht bewusst wird, dass er sich auf der via regia bewegt (Gr 146-154). Nach Aussage der Experten ist es aber langfristig zielführend und notwendig das bestehende Engagement der Akteure zu bündeln und die vorhandenen Attraktionen zur via regia in den einzelnen Orten über eine Wegeverbindung zu verknüpfen, um diese letztendlich auch als Gesamtsystem anbieten zu können (Br 338-339; Gl 93-95; Gr 113-114). Und wie der Pilgerweg beweist trifft die Idee als Verbindungslinie auf große Resonanz: „Ist zwar immer eine ganz spezielle Zielgruppe, aber es funktioniert“ (Sp 185-187). Und auch das Interesse an einer für das Fahrrad nutzbaren Verbindung ist da, bestätigt Frau Fischer, die bereits Anfragen zum Radfahren entlang der via regia erhält (Fi 217-218).

7.2.4 via regia als Fahrradroute

Bereits jetzt spielt das Thema Radfahren an der via regia scheinbar eine wichtige Rolle. Dazu gehört die Radreise Jugendlicher im Sinne des europäischen Austauschs entlang der via regia ebenso wie der geplante Ausbau eines Radweges in der polnischen Wojewodschaft Niederschlesien im Rahmen eines umfassenden Forschungsprojektes. Auch in der Ukraine bestehen Interessen den Fahrradtourismus zu fördern. Ziel ist es einen Radweg an der via regia zwischen Polen und Lviv zu entwickeln (Br 104-105, 417-418; Fi 59-62, 251-256, 271-275). Auch für Sachsen ist dieser Ansatz zu einer fahrradtouristischen Route aus Sicht der Experten nicht von der Hand zu weisen und trifft auf breite Zustimmung. „Also ich habe da überhaupt keinen Zweifel, dass das auch trägt und die Menschen anzieht und interessiert“ (Gl 107-108).

7.2.4.1 Bedeutung

Die via regia bietet ein breites Spektrum an geschichtlich und kulturell wertvollen Attraktionen und die Möglichkeit zur Bewegung in reizvollen Landschaften (Heidelandschaften, Flusslandschaften etc.) mit ganz unterschiedlichem Charakter. Das heißt, Kultur und Geschichte sind die Säulen der touristischen Wiederbelebung der via regia. Dabei soll Kultur im weitesten Sinne verstanden werden und daher auch die „Lebenskultur“ entlang der Straße berücksichtigt werden (Warentransport, Austausch von Ideen etc.) (Br 255; Fi 568-571; GI 101-106; Gr 146-150, 191-195).

Dieser Hintergrund rechtfertigt durchaus die Gestaltung eines Themenradweges, wird er doch den Ansprüchen des Radtouristen an Natur, Kultur und Bildung gerecht. Die via regia kann zudem dazu beitragen Bildung und das Geschichtsbewusstsein zu befördern, auch für die in der Region lebenden Bevölkerung (GI 71-73; Pa 145-148, 351-352). Die via regia bietet dadurch „die Möglichkeit Themen der heutigen Zeit so zu entwickeln, dass man diesen Sprung aus der Vergangenheit in die Zukunft schafft“ und in Kombination mit dem Reisen die Begegnung, das Lernen, das Erfahren und das Besinnen zu zentralen Merkmalen der via regia werden (Br 256-262). Des Weiteren bietet ein Radweg die Chance den Gedanken und die Bedeutung der via regia besser zu kommunizieren als „highlightartige Events“ und er bietet die Aussicht, dass sich die einzelnen Akteure begegnen, austauschen und zusammenarbeiten (Br 335-339; Fi 458-461). Gleichzeitig ermöglicht diese Art der Verknüpfung von Attraktionen vor allem peripher gelegenen und weniger bekannten Orten die Möglichkeit sich stärker nach außen zu präsentieren: „Die großen Städte haben es im Endeffekt nicht nötig. [...] Aber wenn man sagt, ich mache Leipzig, Görlitz, Breslau und nehme mir auch mal einen Tag in Reichenbach. Dann kann das funktionieren.“ Da spielt der Radweggedanke eine große Rolle, weil eine Autoroute diese Art der Verbindung nur schwerer leisten kann, insbesondere dann nicht, wenn man im Sinne des europäischen Kulturstraßenprogramms von einem entschleunigten Reisen an der via regia ausgeht (Fi 442-445, 611-621). Das Besondere daran ist, dass sich das Radfahren an die Reisegeschwindigkeit der Voreisenbahnzeit anschließt und dem entsprechend authentisch an die Geschwindigkeit auf der historischen via regia (Fi 156-157). Hierbei ist von besonderem Wert, dass man über diese Verbindungsfunktion eines Radweges die Fragen nach regionaler und europäischer Geschichte an das Natur- und Kulturerbe binden kann und somit das „Europäische“ im Zusammenhang für den Einzelnen erlebbar wird und das Interesse und die Offenheit gegenüber anderen Regionen und Ländern gesteigert wird (Fi 452-457).

Und diese Bedeutung als „eine der wenigen Straßen, die überhaupt zwischen Ost und West vermittelt und auch in der EU vermittelt“, ist laut Frau Großmann nicht zu unterschätzen. Die Idee von der via regia greift in jeglicher Hinsicht den Gedanken eines geeinten Europas auf und gibt die Möglichkeit Europa „eigentlich auch kulturell als Begegnungsraum zu deklarieren“ (Gr 118-124).

Das Besondere daran ist, dass die via regia kein geplantes oder künstliches Produkt der Politiker und Touristiker ist und dass es aufgrund des großen historischen gegenwärtigen Reichtums kaum vergleichbare Wegeprojekte gibt (Fi 29-31, 58-59). Frau Prof. Großmann unterstreicht diesen Gedanken deutlich: „Das ist die gigantischste touristische Straße die wir eigentlich überhaupt haben“ (Gr 118-119).

7.2.4.2 Grundsätze für den Routenverlauf

Eine Ermessensfrage ist letztendlich auch der Verlauf einer Fahrradrouten. „Die Frage ist ja, wie versteht man via regia. Klammert man sich an dieses historische Verständnis oder führt man den Gedanken, was via regia ist, darüber hinaus“ (Fi 163-165)?

Da die via regia im Laufe der Zeit ihren Verlauf geändert hat und ihr ursprünglicher Verlauf stark vom Schienen- und Straßennetz überprägt ist, ist es sinnvoll die via regia als Korridor zu betrachten (Fi 547-554). Die Verantwortlichen in Sachsen müssen sich demnach entscheiden, ob der originale Verlauf im höchsten Maße berücksichtigt werden soll oder ob es nicht auch Begründungen gibt davon abzuweichen. Priorität sollte aber vorerst ein Verlauf mit höchster Authentizität haben (GI 156-160). Man führt den Fahrradweg demnach, dort wo es möglich ist, soweit wie möglich an den ursprünglichen Verlauf heran (Fi 547-554). Die Herausforderung in Sachsen besteht darin, dass man durch die Parallelverläufe und einer Vielzahl an Interessen entlang der via regia eine Entscheidungsgrundlage finden muss, nach deren Kriterien man den eigentlichen Verlauf festlegt. Grundsätzlich ist aber zu sagen, dass sich die Akteure aus dem Arbeitsbereich Fahrradtourismus für die Festlegung einer konkreten Route aussprechen (GI 138-143; Pa 185; Sp 117-119). Bei der Festlegung sind folgende Ansätze zu berücksichtigen:

- 1) Parallele Routen sind kleinräumig und auf kurzen Abschnitten denkbar, um touristisch-attraktive Sehenswürdigkeiten einzubinden, solange es nicht taktisch erzwungene Umwege sind. In großräumigeren Zusammenhängen sind Parallelverläufe zu vermeiden, da mehrere Routen verwirrend und nicht tragbar sind (s. Anh. A_17) (GI 139-148; Pa 184, 234-240).

- 2) Dabei ist zu berücksichtigen, dass es weniger um den originalgetreuen Verlauf, sondern vielmehr um die Bedeutung der via regia geht (Fi 549-557). Frau Brandt definiert via regia als Raum, der sich ca. 15 km „hoch- und runterwärts der eigentlichen Linie bewegt“, weil sie nicht nur eine Reiseroute ist, sondern eine Art „Lebensader“ symbolisiert (Br 343-346).
- 3) Eine feste Größe sind lediglich die größeren Städte. „Und wenn man das denkt, dann gibt es im via regia-Korridor ja auch schon einige Radwege die eigentlich genau nahe dem historischen Verlauf entlang gehen“ (z.B. Thüringer Städtekette, Sächsische Städteroute), die es zu berücksichtigen gilt, wenn man Baumaßnahmen weitestgehend ausschließen und eine „Inflation von Radwegen“ verhindern möchte (Fi 172-178, 337; Gr 110-112; Pa 169-170, 186).
- 4) Herr Patzer betont, dass bei der Festlegung einer Route die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ausreichend zu berücksichtigen ist, insbesondere in Anbetracht des demographischen Wandels und dem damit einhergehenden Bedarf an ausreichend Umsteigemöglichkeiten entlang der Strecke. Bisher sei dieser besondere Stellenwert der Bahnanbindung bei Radrouten noch nicht genügend anerkannt und entsprechend umgesetzt (Pa 201-212).
- 5) Des Weiteren ist auf den Verlauf des Ökumenischen Pilgerweges Rücksicht zu nehmen. Es sollte darauf geachtet werden, dass beide nicht parallel auf selben Wegen verlaufen und sich dadurch gegenseitig behindern. Lediglich an wichtigen Streckenpunkten und an den Herbergen ist es unproblematisch, wenn diese Gruppen aufeinander treffen (Sp 106-112).

Am Ende ist es eine Frage, wie die Akteure und der Freistaat Sachsen das Thema verstehen und dieses kommunizieren möchten. Aufgrund des Korridors und der thematischen Auslegungsmöglichkeiten ist der Verlauf der Route eine Entscheidungsfrage, die jedes Bundesland für sich selber beantworten muss (Fi 582-598).

7.2.4.3 Empfehlungen für das weitere Vorgehen

Die wichtigste Grundlage, um die Idee von der fahrradtouristischen Route überhaupt erfolgreich gestalten zu können, ist die Bereitschaft aller anliegenden Städte und Gemeinden dieses Projekt freiwillig zu unterstützen. Ohne eine breite Zustimmung und Willensbekundung auf dieser Ebene ist es nach Aussage der Experten nicht tragbar (GI 244-245; Gr 351-352; Sp 214). Der via regia-Korridor muss hier jedoch als funktionale Region betrachtet werden, in der sich die Kompetenzbereiche der Gebietskörperschaften mit denen anderer Akteure überlagern. Die Städte und Gemeinden nehmen zwar eine wichtige Position ein, aber die weitere

Entwicklung muss unter Beteiligung einer breiten Aufstellung öffentlicher und privater Akteure erfolgen. Der Austausch und die Abstimmung zur via regia in ihrer Vielfalt in Verbindung mit Fahrradtourismus benötigt daher „vielfältige Bemühungen auf ganz verschiedenen Ebenen“ (GI 315).

Nach Festlegung der Route besteht hier also die Aufgabe das Thema via regia auch entsprechend zu kommunizieren. Durch den Austausch über bisherige Arbeitsergebnisse und den Angebotsstand sollen parallele Arbeitsprozesse vermieden, Potenziale gebündelt und klare Arbeitsgrundlagen geschaffen werden (Fi 355-357; Gr 310-313; Pa 249-256, 288-290). Eine einheitliche Abstimmung scheint also notwendig, ist man doch gefordert den Radtouristen die Bedeutung sowie das Erbe und aktuelle Entwicklungen an der via regia entsprechend an ausgewählten Standorten nahezubringen. Eine Kenntlichmachung der via regia über Hinweistafeln hat sich beispielsweise Frau Brandt bereits im Rahmen ihrer Vereinsarbeit für die nächsten Jahre als Ziel gestellt. In diesem Sinne sind neben den öffentlichen Gebietskörperschaften (Kommunen, Landkreise) und den Tourismusvereinen bei der Entwicklung der Route Vereine, kulturelle Einrichtungen (Museen etc.) in die Arbeit einzubeziehen, um durch ihren Erfahrungsschatz und ihre Aktivitäten einen Beitrag zur Ausgestaltung der Route zu leisten. Je nach Bedarf können später auch die Gaststätten und Beherbergungsbetriebe in die Arbeit eingebunden werden (Br 244-250; Fi 505-506; GI 224-235; Pa 240-256; Sp 214-220). Frau Fischer betont, dass es bei dem Thema via regia aus den Bereichen Tourismus und Kultur „alle Kompetenzen an einem Tisch“ braucht. Darüber hinaus ist es ratsam die Zivilbevölkerung mit einzubeziehen (Fi 289-302).

Grundlegend muss „den Leuten in der Region, sowohl denen in der Verwaltung, den Zuständigen als auch der Bevölkerung klar gemacht werden, dass das ein Wert für sie ist und nicht eine Belastung“ (Pa 295-300). Speziell hier gilt, dass ein Gelingen entscheidend von der freiwilligen Kooperation der Leistungsträger abhängt: „Aber das sind keine Dinge, die von oben kommen können, sondern die müssen von unten wachsen“ (Gr 85-90). Eine Form der Zusammenarbeit wird nicht eindeutig benannt, da diese ein Ergebnis im laufenden Arbeitsprozess ist. Zielführend ist eine Auftaktveranstaltung, an der zumindest die wichtigsten Vertreter der Städte und Gemeinden sowie die Tourismusvereine beteiligt sind und ein breites Bekenntnis zum gemeinsamen Projekt deutlich wird (Br 316; GI 252, 347-348). Im Laufe der Zeit kann der Arbeitskreis bzw. die Arbeitsgruppe variabel noch durch öffentliche (z.B. IHK) und private Akteure (z.B. ADFC) ergänzt werden. Das Sächsische Staatsministerium kann eine begleitende Funktion einnehmen (GI 224-235, 244-245). Die langfristige Koordination des Pro-

jekt es kann über Aufgabenausgliederung auf eine Koordinierungsstelle (z.B. Verein) erfolgen. Die Übertragung der Verantwortung auf Teilabschnitte (z.B. Elberadweg) ist denkbar (Br 317-321; GI 260-261; Pa 304-307; Sp 251-253).

Entscheidend für den ganzheitlichen Ansatz bei einer Fahrradroute ist die Durchgängigkeit über sächsische Grenzen hinaus, denn „der Gast zieht keine Grenzen“ (Gr 356, 368). Touristen nehmen bewusst lediglich Landschaften wahr und orientieren sich an dem Produkt als Ganzes. Landkreise, Länder und Staatsgrenzen spielen da keine Rolle. Hier wird an die Touristiker die Forderung gestellt diese Übergänge entsprechend zu kommunizieren und abzustimmen (Fi 190-191; Gr 357; Pa 325-329). Die Experten sprechen sich daher allesamt für eine Bundesländer übergreifende Radroute und langfristig für eine entsprechende Kooperation auch auf der Ebene der Landesministerien aus. Auf dieser Ebene müssen letztendlich die Maßstäbe für den Umgang in jedem einzelnen Bundesland mit dem Thema via regia gesetzt werden (Br 187-194; Fi 190-191; GI 293-295, Sp 364-368). Voraussetzung ist, dass man erkennt, dass die Arbeit zur via regia im Gegensatz zu fahrradtouristischen Entwicklungen keinen planbaren Prozessen in festen Strukturen mit gleichbleibenden Akteuren unterliegt: „Die via regia ist nicht hierarchisch und wird es nie sein. Via regia ist immer schon ein absolutes Chaos gewesen, was am Ende doch funktioniert“ (Fi 525-526). Frau Großmann betont hier den Netzwerkgedanken, der bei der Arbeit zur via regia mit einfließen muss. Die Vielzahl der Akteure und Projekte, die einen Beitrag zur thematischen Fülle an der via regia und somit zur Attraktivität einer Radroute leisten können, müssen aufgegriffen und berücksichtigt werden, ohne eine feste Organisationsstruktur zu schaffen: „Ich denke, man kann keine neuen Hierarchien schaffen [...], sondern man braucht Netzwerke, wo Leute miteinander etwas tun, um eben vielleicht bestimmte Produkte, touristische Produkte dort auch zu entwickeln“ (Gr 310-322).

Grundlegend müssen zwei Ansätze im Umgang mit dem Thema verfolgt werden: via regia langfristig europäisch zu denken und thematisch sehr breit zu denken (Fi 346-347).

7.2.4.4 Kritik an der Idee zur via regia als Fahrradroute

Doch gerade diese Vielfalt und Länge des Weges stellt zuweilen ein Hindernis dar, da einige Touristiker der Ansicht sind, dass sich kein eindeutiges Alleinstellungsmerkmal finden lässt. Das Thema via regia lässt sich nicht auf einen spezifischen Aspekt komprimieren, um es dann zu vermarkten: „Es ist nicht wie die Romanik, nicht wie Goethe und Schiller, es ist nicht eine ganz besondere spezifische Landschaft, es ist alles“ (Fi 137-142). Dies entspricht auch

der Ansicht von Frau Großmann, deren Meinung nach via regia nur als Ganzes funktionieren kann und zusätzliche Subkategorien zum Thema nicht zielführend sind (Gr 336-342). Hier besteht aber das Problem, das eine länderübergreifende Zusammenarbeit bisher nicht erfolgt ist, sondern die Aktivitäten auf die einzelnen Bundesländer beschränkt bleiben. Insbesondere bei der Landesausstellung 2011 hätte man länderübergreifend das Thema aufstellen müssen, um eine größere Wirkung in der Öffentlichkeit zu erzielen (Fi 421-435). Das liegt unter anderem daran, dass das Thema via regia in den einzelnen Bundesländern einen unterschiedlichen Stellenwert einnimmt, sich zudem sehr verschiedene Akteure dem Thema annehmen und ein hauptamtlicher Koordinator fehlt, über den Informationen verbreitet, bevorstehende Aktionen abgestimmt und einheitliche Vermarktung möglich werden (Br 128-130, 226-231, 296-301; Fi 89-90). Wichtig wäre, dass man sich zumindest auf ein einheitliches Symbol zur via regia einigen könnte, auch wenn dieser Ansatz sehr schwierig zu kommunizieren ist. Bisher bestehen bereits verschiedene Ausschilderungen, die jedoch in keinem Zusammenhang miteinander stehen. Sinnvoll wäre ein Gemeinschaftssymbol, wie es beispielsweise bei den Jakobswegen die Muschel darstellt (s. Anh. A_18) (Fi 509-515; Gr 215-224).

Nicht nur bei der Abstimmung der Projekte zur via regia, sondern auch bei der Zusammenarbeit im Bereich Fahrradtourismus zeigen sich Kooperationschwierigkeiten. Bereits jetzt behindern länderübergreifende Abstimmungsprobleme die Durchgängigkeit einzelner Radwegeprojekte (Pa 106-109; Fi 190-195). Des Weiteren bringt dieser weitläufige Ansatz auch Abhängigkeiten mit sich, die sich negativ auf die Entscheidungsgewalt in Sachsen und somit auf die weitere Entwicklung auswirken können. Sobald sich die Städte und Gemeinden in Sachsen-Anhalt gegen die Zusammenarbeit zur via regia aussprechen ist zugleich eine länderübergreifende Routenführung nach Thüringen im historischen Verlauf auszuschließen und eine sächsische Routenführung muss gänzlich in Frage gestellt werden (Sp 365-368). Die via regia nur allein im sächsischen Raum fahrradtouristisch zu initiieren ist nicht zielführend: „Man schreibt via regia drauf und in Wirklichkeit ist die via regia ja eigentlich um vielfaches größer. Man könnte den Radweg ja auch gar nicht so benennen, weil das ja auch Irreführung der Leute wäre, der Gäste“ (Sp 371-373). Frau Fischer betont ebenso diesen Aspekt der nationalen bzw. gar internationalen Bedeutung der via regia. Ihrer Meinung nach macht die via regia nur dann Sinn, „wenn man das europäisch denkt. Also sich mit der Straße via regia zu beschäftigen, das nur auf seinen Ort und seine Region zu beschränken, darüber geht der Sinn verloren“ (Fi 21-23). Lenkt man die Überlegungen aber auf die europäische Ebene, werden sich die Abstimmungsprobleme hier nur noch verschärfen. So gerät bereits laut Frau Brandt eine durchgängige Ausschilderung der via regia in Sachsen scheinbar an die Gren-

zen des Machbaren. Frau Fischer betont hier die unterschiedlichen Standards und Verfahrensweisen in der Radwegeplanung, die verschiedenen Ansprüche und Befindlichkeiten der Akteure bei solch einem Projekt, die unterschiedlichen Bedeutungszuschreibungen und zuletzt die möglichen Sprachbarrieren die auftreten können (Br 453-462; Fi 256-279, 482-488).

Des Weiteren werden von einigen Experten nicht nur die Hindernisse bei der Umsetzung kritisiert, sondern die Ausgangssituation insgesamt. Es sollen die wichtigsten Kritikpunkte angeführt werden, die die Rechtfertigung einer Route zum Thema via regia in Frage stellen:

sachsenweit:

- 1) Flussradwege erfreuen sich unter den touristischen Radwegen einer größeren Beliebtheit, wodurch es eine thematische Route zum Thema via regia schwerer haben könnte. Selbst attraktive Querverbindungen zwischen größeren Flussradwegen finden bei den Touristen keinen überaus großen Zuspruch (Gr 200-203; Sp 187-191).
- 2) Das größte Problem stellt scheinbar der Verfügbarkeit der Finanzmittel dar. Insbesondere die Finanzsituation der kommunalen Haushalte ist sehr angespannt. Selbst bei höchster Förderpriorität vom Land sind viele Kommunen in Sachsen nicht in der Lage den Eigenanteil von 10 % bei einem Radwegeprojekt zu tragen (Br 456-462; Sp 57-60).
- 3) Anstehende Kürzungen bei den Zuschüssen vom Bund an den Freistaat und veränderte Regularien bei der Zuweisung von Finanzmitteln an die regionalen Tourismusverbände durch die Fortschreibung der Grundzüge sächsischer Tourismuspolitik in den kommenden zehn Jahren zwingen die Verantwortlichen bereits jetzt die Weichen für die nächsten Jahre zu stellen und die Prioritäten zu setzen (Br 312-327; Sp 64-65, 162-182, 319-342).
- 4) Es mangelt laut Frau Großmann auch nicht am Umfang des Wegenetzes in den sächsischen Erholungsgebieten, sondern „woran es eben noch total mangelt, das ist eigentlich den Gästen auch entsprechende Routen vorzuschlagen und auch zu variieren [...] und was man letztendlich auch an diesen Routen erleben kann“ (Gr 97-103).
- 5) Auch die Qualität der radtouristischen Angebote zeigt noch Nachholbedarf und auch das Marketing entspricht nicht den eigentlichen Erfordernissen. Denn es stehen nicht nur die Routen in der Vermarktung, die sich auch wirklich in qualitativer Hinsicht als vermarktungsfähig erweisen. Hier besteht erst einmal der Bedarf Qualitätsprodukte zu schaffen und das SachsenNetz Rad auf einen einheitlichen Stand zu bringen. Der Schwerpunkt sollte dabei

erst einmal auf die Vermarktungsfähigkeit der Radfernwege gelegt werden, die noch nicht fertiggestellt sind (Pa 58-59, 83-92; Sp 53, 69-70, 134-150).

6) In diesem Sinne spricht sich Frau Sparrer auch dafür aus, die Kapazitäten erst einmal auf den Ökumenischen Pilgerweg zu konzentrieren, um diesen weiter voranzubringen und zu etablieren. Der Wanderweg wird nicht nur favorisiert, sondern in Arbeitstreffen wurden bereits eindeutig Bedenken gegenüber der Idee als Fahrradrouten geäußert (Sp 150-151/377-384).

7) Ist die Zusammenarbeit der regionalen Tourismusverbände bis zur Landesausstellung 2011 noch gesichert, so wird sich auch danach entscheiden müssen, welchen Stellenwert die via regia überhaupt bei der touristischen Vermarktung weiterhin einnehmen wird (Sp 319-324).

bundesländerübergreifend:

1) Es ist nicht zielführend noch eine weitere Route zu schaffen, wodurch andere Routen überlagert werden oder sogar aus der Vermarktung verdrängt werden. Beispielsweise in Thüringen stößt der Gedanke von einer via regia als Radweg auf großen Widerstand, weil sie nahezu identisch mit der Thüringer Städtekette ist. Es scheint effizienter den Ansatz vom GIS-Erlebnisradweg zu verfolgen, wodurch Interessenten lediglich Routenvorschläge im via regia-Korridor vermittelt werden. Zudem trägt eine zunehmende Anzahl der Wegausweisungen nur zur Verwirrung der Gäste bei (Fi 211-217, 236-237, 337-340; Sp 134-139).

2) Weitere touristische Produkte in Sachsen und Thüringen sind bereits als wichtig eingestuft und befinden sich im Aufbau (z.B. Wanderweg „Lutherweg“ und dessen Anbindung nach Sachsen-Anhalt), weshalb auch hier die Entscheidung wahrscheinlich zugunsten bestehender Projekte getroffen wird (Sp 349-357).

3) Die Bekanntheit der via regia in der Öffentlichkeit kann nur schwer eingeschätzt werden. Es scheint, dass sich vor allem nur geschichtlich Interessierte mit dem Thema auseinandersetzen und es der breiten Öffentlichkeit eher nicht bekannt ist (Pa 155-160; Gr 131).

europaweit:

1) Letztendlich steht die Frage im Raum, inwieweit es langfristig als europäisches Projekt angedacht ist und somit auch die Velo-Routen eine Rolle spielen. Hier besteht die Herausforderung auf verschiedenen Ebenen zu denken: „Das Europäische macht keinen Sinn,

ohne die Detailgenauigkeit der Regionen und die Detailgenauigkeit der Regionen macht keinen Sinn, wenn man nicht den europäischen Zusammenhang hat.“ Es sind wieder die unterschiedlichen Maßstäbe entscheidend, die an die via regia angelegt werden. Betrachtet man sie nur auf sächsischer Ebene spielt bspw. die EuroVelo-Route 4 keine Rolle, in europäischem Maßstab erschließt diese Route ab Kiew im ersten Abschnitt im übertragenen bzw. weitesten Sinne den Korridor der via regia (Fi 590-607).

7.2.4.5 Aussichten

Trotz vieler Kritikpunkte sprechen sich die Experten (bis auf eine Ausnahme) insgesamt für diese Idee von der via regia als Fahrradrouten aus, wenn auch unter verschiedenen Prämissen (Br 436-438; Gl 316-317; Gr 344-347; Pa 346; Sp 388). Die Bereitschaft an der via regia weiterhin zusammenzuarbeiten ist laut der Erfahrung von Frau Brandt gegeben. Bereits jetzt kooperieren Städte aus Sachsen (Kamenz, Markersdorf, Königsbrück) mit polnischen Partnern und auch innerhalb Sachsens steht der Verein VIA REGIA Begegnungsraum-Landesverband Sachsen e.V. zeitweise mit mehr als 40 Kommunen im Rahmen verschiedener Projekte in Kontakt. Hat sich diese Zusammenarbeit anfangs etwas schwierig gestaltet, so trifft man jetzt „immer einen Enthusiasten, der die Dinge besonders befördert und sie dann am Ende unterstützt“ (Br 52-55, 119-121, 220-223, 307-311).

Auch Thüringen beschäftigt setzt sich mit der via regia auseinander, wenn auch nicht in dem Maße, wie es Sachsen mit den verschiedenen Projekten vorgibt. Es bestehen bereits Arbeitsgruppen im Ministerium, die sich über die Revitalisierung der via regia für den Tourismus austauschen. Ein wichtiges Projekt ist das GIS-Projekt zum via regia-Erlebnisradweg. Diese Plattform bietet zumindest eine gute Grundlage, um den Gedanken von einer direkten Radwegeverbindung fortzuführen und zu konkretisieren (Br 226-231; Fi 225-237, 316-319).

Über die Arbeit in Sachsen-Anhalt ist nur wenig bekannt, aber das beruht auf der Tatsache, dass hier die via regia nur einen geringen Abschnitt darstellt und daher von geringerer Bedeutung ist, wenn auch das Bewusstsein für die via regia durch den Ökumenischen Pilgerweg besteht. Hier liegen die Prioritäten eher auf der Straße der Romanik und der eigenen Kulturstraße, der Transromanica. Es ist aber in Zusammenarbeit mit dem EKT eine Ausschilderung geplant, wo zumindest auf deckungsgleichen Wegen auch der Hinweis auf die via regia erfolgt. Sachsen übernimmt folglich in der Summe der Akteure und Initiativen eindeutig die Vorreiterrolle (Fi 89-104, Gr 373). Insbesondere die Sächsische Landesausstellung erweist sich hier als große Chance für den Bekanntheitsgrad der via regia, nicht nur in Sach-

sen. Es ist auch davon auszugehen, dass man zumindest in Sachsen und Thüringen bereits auf einen gewissen Bekanntheitsgrad in der Öffentlichkeit aufbauen kann (Fi 129-130). Das ist darauf zurückzuführen, dass die Bezeichnung via regia ihren Ursprung im mitteldeutschen Raum hat und sie somit häufig namentlich in Stadtchroniken, Publikationen oder im Unterricht verankert ist. Daher ist das Bewusstsein für diese historische Wegeverbindung in den Neuen Bundesländern stärker ausgeprägt (Fi 85-89). Die Meinungen über die Ausstrahlung des Themas über die Landesausstellung hinaus sind jedoch verschieden. Auf der einen Seite besteht die Gefahr, dass das Thema im Sande verläuft, auf der anderen Seite hat das Thema zumindest in Sachsen solch eine Präsenz, dass es genügend „Kräfte“ gibt, die das Thema weiter verfolgen (Fi 434-435; Sp 329).

Frau Fischer betont den experimentellen Charakter im weiteren Umgang mit dem Thema via regia, auch in Verbindung als Fahrradrouten: „Wir wissen nicht wo es hingehet. Es ist nicht der klassische Radweg oder die Themenroute, die überall in den letzten Jahren aus dem Boden geschossen sind. Das ist was anderes. Wir müssen damit anders umgehen“ (Fi 341-343).

Man darf das das Thema via regia dabei „nicht so als Produkt mit diesem einen Alleinstellungsmerkmal denken,“ sondern man muss die via regia als komplexen Raum betrachten und einen Ansatz verfolgen, der die Vielfalt ausreichend kommuniziert, aber nicht auf bestimmte Aspekte reduziert, auch für einen Radweg. Aber auch diese Situation kann positiv betrachtet werden, denn im Grunde sind einer thematischen Ausgestaltung keine Grenzen gesetzt: man kann „wirklich alles machen mit der via regia“ (Fi 145-151, 481-482).

Herr Gloßat spricht sich hier eindeutig für die Bedeutung als Fahrradrouten aus, insbesondere als entscheidender Wirtschaftsfaktor. Nicht nur für Leipzig direkt und als lukrative Anbindung an den Elberadweg ist sie ein entscheidendes Bindeglied im SachsenNetz Rad, sondern auch als Anliegen einer ganzen Region sollte die Idee ausreichend Berücksichtigung finden, zielführend in der Radverkehrskonzeption des Freistaates. „Aber es wäre ja dann auch das Ziel und die Aufgaben zu gucken, dass man die via regia in ihrem alten Verlauf eben nicht nur auf Deutschland begrenzt, sondern auch auf den polnischen Teil bis Krakau und dann nach Westen bis Paris. Dann hätte man das Feld so ein bisschen abgesteckt. Das ist natürlich auch nicht in ein paar Jahren zu machen“ (GI 78-81, 124-126, 201-218, 296-300).

Frau Brandt spricht sich optimistisch für die Entwicklung entlang der via regia aus: „Ich denke, dass wir anfangen uns auf der via regia zu treffen“ (Br 108-109).

8. Zusammenfassung der Erkenntnisse

Im Folgenden soll die Ausgangssituation zusammengefasst werden und darauf aufbauend die Rahmenbedingungen gesetzt und Aussichten für eine fahrradtouristische Route in Sachsen erläutert werden. An dieser Stelle werden Ansichten der telefonischen Kontaktpartner mit einfließen, um das Meinungsbild zu erweitern.

Stützt man sich auf die Aussagen der Experten, so stellt Sachsen ein Reiseziel dar, welches in Zukunft von der stabilen Nachfrage im Radtourismus profitieren kann. Auch die Städte und Gemeinden sprechen sich für die Attraktivität Sachsens als Radreiseland aus. Bereits jetzt wird dem Fahrradtourismus bei den meisten Befragten zumindest eine mittlere, zum Teil sogar große Bedeutung beigemessen. Auch zukünftig soll die Arbeit hierzu fortgesetzt und bei einem Großteil der Städte und Gemeinden sogar noch intensiviert werden. Hinsichtlich der touristischen Entwicklung einer Kommune werden hierbei große Erwartungen in eine thematisch neue Route gelegt, da die derzeitige Situation des Fahrradtourismus hinter den Erwartungen zurückbleibt. Angesichts des bereits bestehenden großen Angebotes soll bei zukünftigen Investitionen hier ein größerer Stellenwert auf die Qualitätsverbesserung als auf die Schaffung neuer Routenangebote gelegt werden, denn von Seiten der Befragten und Experten wird das Radroutennetz als ausreichend betrachtet. Der hohe Grad der Anbindung der befragten Städte und Gemeinden in das „SachsenNetz Rad“ rechtfertigt diesen Grundsatz. Ziel soll es daher sein das SachsenNetz Rad nicht nur auf einen qualitativen, vermarktungsfähigen Stand zu bringen, sondern mit einem signifikanten Angebot den fahrradtouristischen Markt stärker als bisher zu akzentuieren. Eine fahrradtouristische Route diesbezüglich unter das Thema via regia zu stellen halten nicht nur die Experten, sondern auch der Großteil der Befragten für einen Ansatz, der als umsetzungswürdig und durchaus konkurrenzfähig erscheint. Bereits jetzt ist die via regia bei etwa der Hälfte der Städten und Gemeinden in der Verwaltungsarbeit präsent, wobei das Thema relativ facettenreich und in unterschiedlicher Intensität aufgegriffen wird. Lediglich die Ausschilderung und das Projekt „via regia sculptura“ zeugen von einer gleichgerichteten Arbeit in den Kommunen, insgesamt dominieren aber Einzelaktionen. Zukünftig soll bei einem überwiegenden Teil der Befragten die Arbeit zur via regia fortgesetzt und intensiviert werden. Denn diese wird für touristische Aktivitäten als sehr vielseitig und attraktiv eingestuft, wenn auch der bisherige Erfahrungswert nur wenig Aufschluss über die langfristige Auswirkung der Initiativen auf den Tourismus geben kann. Daraus ist zu schließen, dass aus Sicht der Befragten noch Handlungsbedarf bzw. -möglichkeiten bestehen das Thema voranzubringen und stärker in die touristische Arbeit

einzu beziehen. Die Ausschilderung und die Arbeit zur „via regia sculptura“ tragen derzeit schon dazu bei die Kommunikation in den Verwaltungen zu intensivieren und um ein grundlegendes Bewusstsein für die via regia zu schaffen. Insgesamt ist in den letzten Jahren das Verständnis für die via regia gewachsen und das Thema erfährt zunehmend Zuspruch auf kommunaler und staatlicher Ebene. Unabhängig vom derzeitigen Stand und Intensität der Arbeit sprechen sich nicht nur die Befragten aus Sachsen für die via regia als fahrradtouristische Route aus, sondern auch die Kontaktpersonen aus den verschiedenen Organisationen in Sachsen-Anhalt und Thüringen äußern sich weitestgehend positiv zu dem Projektansatz.

Aufgrund der verschiedenen Betrachtungsweisen sollen die Rahmenbedingungen für einen via regia-Radweg gekennzeichnet werden, um das weitere Vorgehen daran zu orientieren. Hierbei ist es wichtig den verschiedenen Standpunkten und Ansprüchen der Akteure gerecht zu werden. Denken die Tourismusorganisationen und Städte und Gemeinden an die regionalen bzw. sachsenweiten Zusammenhänge zur via regia und den fahrradtouristischen Verknüpfungen an die angrenzenden Bundesländer, so beziehen Frau Fischer und Frau Brandt gleichbedeutend den europäischen Austausch und das verbindende Element der via regia zwischen Ost- und Westeuropa in die Diskussion um einen Radweg mit ein (s. Abb. 24).

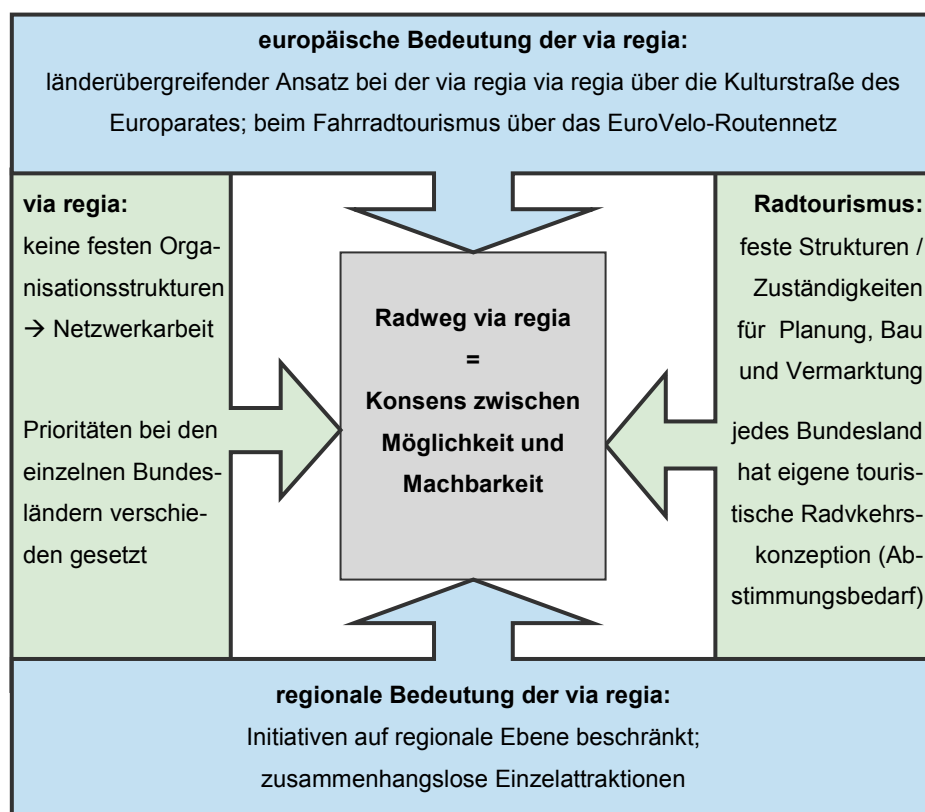


Abbildung 24: Rahmenbedingungen (eigener Entwurf)

Will man das Thema via regia in Sachsen als Fahrradrouten greifbar machen, muss man grundlegend die verschiedenen Maßstabsebenen einbeziehen, um einen Grundsatz für einen Radweg zu finden, der die bestehenden Möglichkeiten aufgreift und die Realisierung dennoch als tragbar einzustufen ist. Ein via regia-Radweg kann daher nach jetziger Einschätzung nicht als europaweites Produkt als Verbindung zwischen Spanien und der Ukraine entwickelt werden. Die Länge der via regia und die damit verbundenen Gegensätze in vielen Belangen (Prioritäten, Standards, Organisation etc.) behindern eine Entwicklung, anstatt diese zu fördern. Würde man hier die Prämisse in der europäischen Verknüpfung sehen, wäre es zielführend die EuroVelo-Routen drei und vier berücksichtigen, welche aber nicht mehr dem ursprünglichen Verlauf der via regia übereinkommen und das Potenzial und die Bemühungen auf regionaler Ebene ausschließen würde. Man muss daher vom europäischen Verständnis ausgehend die via regia auf einen Teilbereich herunter brechen, um das Thema in der Summe koordinierbar gestalten zu können. Hier ist aufgrund der bestehenden Bemühungen zumindest eine Verbindung zwischen Thüringen und der Wojewodschaft Niederschlesien langfristig denkbar. Somit wird zumindest im Ansatz einer vermittelnden Ost-West-Verbindung Rechnung getragen.

Direkt zum Thema via regia überregional zusammenzuarbeiten erweist sich derzeit ähnlich problematisch, legt doch jedes Bundesland einen anderen Bewertungsmaßstab an. Denn bisher verläuft die Abstimmung auf den verschiedenen Ebenen zwischen den Bundesländern nur vereinzelt, lediglich der Ökumenische Pilgerweg kann als länderübergreifendes Angebot betrachtet werden. Die relativ breite Aufstellung der Akteure zur via regia und die aufgenommenen Projekte auf lokaler und regionaler Ebene lassen Sachsen dabei eine Vorreiterrolle gegenüber den anderen Regionen entlang der via regia einnehmen. Setzen sich in Sachsen unter anderem die Tourismusorganisationen entlang der via regia (Tourismusverband Sächsisches Burgen- und Heidefeld, Tourismusverband Sächsisches Elbland e.V. und die Marketing-Gesellschaft Oberlausitz - Niederschlesien mbH) und der VIA REGIA Begegnungsraum – Landesverband Sachsen e.V. bereits intensiv mit dem Thema via regia auseinander, so zeigen sich die Akteure in Thüringen und Sachsen-Anhalt noch zurückhaltend.

In Sachsen-Anhalt spielt das Thema, wenn überhaupt, nur vereinzelt eine Rolle (z.B. Kennzeichnung im Naumburger Stadtplan). Eine Aufwertung der Thematik wie in Sachsen wird hier mit großer Wahrscheinlichkeit nicht erfolgen. Die Idee zur via regia als fahrradtouristische Route stößt aber dennoch auf Interesse bei den Akteuren vor Ort und eine zukünftige Zusammenarbeit in einem Netzwerk zur via regia wird hier nicht ausgeschlossen.

Der gleiche Ansatz gilt für Thüringen, auch wenn man sich hier zumindest auf Landesebene intensiver mit dem Thema via regia im Rahmen einer Machbarkeitsstudie „Thüringer Städtekette als Teil der europäischen Kulturstraße VIA REGIA“ (Beitrag zum via regia plus-Projekt) beschäftigt. Hier zeichnet sich ab, dass die Vielfalt an touristischen Objekten, vor allem Radwege, in Thüringen vielmehr unter der Dachmarke „Via Regia“ miteinander vernetzt und thematisch aufbereitet sowie vermarktet werden sollten. Doch auch hier gibt es wie in Sachsen-Anhalt andere Prioritäten bei der Themensetzung in der touristischen Vermarktung, so dass noch nicht genau festgelegt ist, wie auf Dauer mit der via regia umgegangen wird. Die Touristiker beklagen hier zuweilen das fehlende Alleinstellungsmerkmal der via regia. Ziel ist es aber auch langfristig bundesländerübergreifend zusammenzuarbeiten.

Die verschiedenen Organisationsansätze zwischen fahrradtouristischen Planungen und der Arbeit zur via regia lässt hier eine Akteursstruktur im Sinne des Regional Governance-Ansatzes entstehen. Bei der Arbeit zu einem via regia-Radweg ist eine heterogene Akteursstruktur gefragt, die sich aus Vertretern verschiedener gesellschaftlicher Teilsysteme zusammensetzen (Politik/Verwaltung, Wirtschaft, sozio-kulturelle Gesellschaft). Folgt man bei der Auswahl der Akteure dem funktionalen Ansatz, so sind all die Akteure in eine Kooperation einzubinden, die aufgrund ihrer Arbeit zum Thema Fahrradtourismus oder via regia einen wichtigen Beitrag bei der Planung und Umsetzung dieser Projektidee leisten können. Legt man den territorialen Ansatz zu Grunde, so sind all jene Akteure einzubeziehen, die in der abgegrenzten Region (hier Sachsen bzw. in Verbindung mit Sachsen-Anhalt und Thüringen) ihren zugewiesenen Verantwortungs- und Aufgabenbereich haben, z.B. Gebietskörperschaften und Tourismusorganisationen. Bei einer Zusammenarbeit zum Thema via regia im Rahmen einer fahrradtouristischen Zielstellung überschneiden sich diese Ansätze und es sind laut Aussagen der Städte und Gemeinden sowie der Experten sowohl thematisch als auch regional eingebundene Akteure für eine Kooperation von Interesse. Über eine genauere Zusammenarbeitsform kann hier nur schwer eine Aussage getroffen werden. Langfristig muss man einen Konsens herausarbeiten, der den Netzwerkansatz der via regia-Initiativen bei den fahrradtouristischen Abstimmungs- und Planungsgrundsätzen berücksichtigt.

Grundlegend ist dabei die Abstimmung der Städte und Gemeinde bzw. Landkreise als Bausteinträger notwendig, um gemeinsam die Willensbekundung zur Radroute via regia auszusprechen. Einzubinden sind hierbei die Tourismusorganisationen als Träger der Vermarktung und der ADFC als fachlich-begleitende Akteure. Um die Erfahrungen zur via regia mit in den fachlichen Austausch einzubinden, ist es ratsam zumindest den VIA REGIA Begegnungs-

raum - Landesverband Sachsen e.V. zu beteiligen. Dieser verfügt nicht nur über das fachliche Hintergrundwissen zur via regia, sondern steht mit einer Vielzahl an Partnern im Austausch, die sich in verschiedenen Bereichen zum Thema via regia einbringen. Diese könnten je nach Notwendigkeit im Laufe einer Zusammenarbeit hinzugezogen werden. Dazu gehören beispielsweise die Hochschule Zittau/Görlitz oder die HTW Dresden, die mit dem Fachbereich Kartographie (Prof. Dr.-Ing. Ivan Panajotov) zur Erforschung des Verlaufs der via regia beiträgt. Genauso interessant erscheint der Landesverband Künstlerhäuser Sachsen e.V., der das Projekt „via regia sculptura“ begleitet. Nach einer Übereinkunft der regionalen Akteure zum weiteren Vorgehen in Sachsen sind dann Abstimmungen mit der Landesebene (insbesondere in Bezug auf die Eingliederung in die Sächsische Radverkehrskonzeption) zu treffen und die Vertreter aus den angrenzenden Bundesländern zur länderübergreifenden Abstimmung des Projektansatzes einzubeziehen (s. Abb. 25).

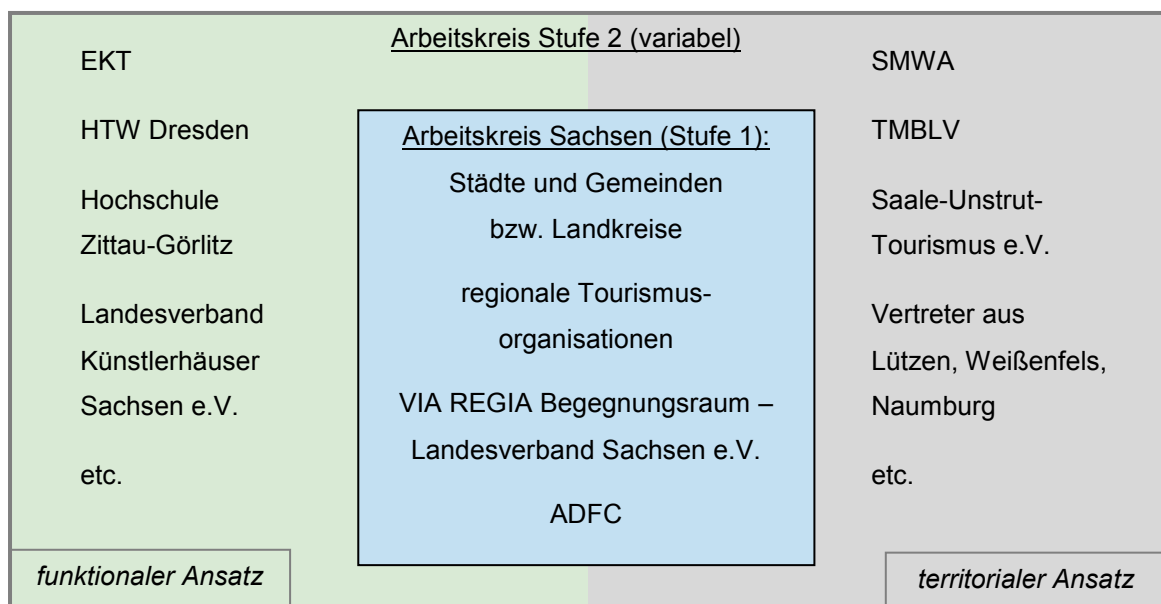


Abbildung 25: Akteurskonstellation (eigener Entwurf)

Hier ist insbesondere im Bereich Fahrradtourismus eine länderübergreifende Zusammenarbeit nötig, um zumindest die infrastrukturellen Anschlüsse der Route bzw. eine Ausweisung von Sachsen aus abzustimmen und der überregionalen Bedeutung der via regia auch nachkommen zu können. Von den Gesprächspartnern aus Sachsen-Anhalt und Thüringen wird die Idee zur fahrradtouristischen Nutzung der via regia als interessant gewertet, dabei wird aber für ein mögliches Vorgehen betont, dass lediglich das vorhandene Radwegenetz für eine Ausweisung zu Grunde gelegt wird. Somit stellt für die Beteiligten nach eigener Aussage ein via regia-Projekt lediglich eine Sache der Ausschilderung dar. Die Routenauswahl

gestaltet sich hier sehr eindeutig. Unter Beachtung historischer Wegepunkte kann in Sachsen-Anhalt und Thüringen das vorhandene Radwegenetz genutzt werden, da dieses sich in hohem Maße im Korridor der historischen Route erstreckt (s. Abb. 26). Die Grundlage für eine überregionale Führung der via regia auf dem vorhandenen Radroutennetz ist somit gegeben und es liegt nun lediglich im Ermessen und an der Bereitschaft der Anlieger das Thema ebenfalls als fahrradtouristische Route mit überregionaler Bedeutung aufzufassen und zu unterstützen.

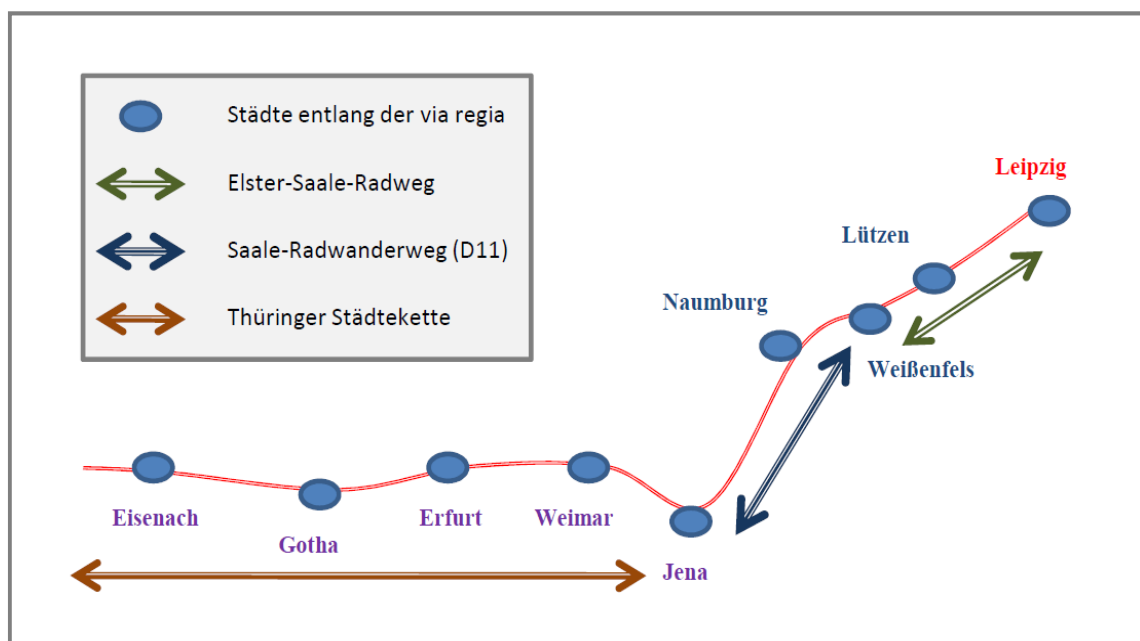


Abbildung 26: via regia in Sachsen-Anhalt und Thüringen (eigener Entwurf)

Natürlich sind auch trotz Interesses und breiter Zustimmung die Kritikpunkte an der Ausweitung der via regia, speziell in Sachsen, nicht von der Hand zu weisen. Beispielsweise wird nach eigenem Ermessen ersichtlich, dass das „SachsenNetz Rad“ bereits gut konzipiert ist und jeder Landkreis durch Radfernwege, Hauptradrouten oder sonstige Strecken gut erschlossen ist. Hier erscheint es größtenteils nur ratsam über die thematische Überprägung einzelner Routen das vorhandene Netz stärker zu akzentuieren. Insbesondere weniger interessant erscheinende Routen wie Querverbindungen (z.B. Leipzig-Elbe-Radweg) können durch eine thematische Konkretisierung ein höheres Interesse erfahren. Zudem erfährt die Stadt Leipzig über eine überregionale und durchgehende Anbindung zwischen Elbe- und Saale-Radweg eine eindeutige Anbindung an das D-Netz, die Leipzig als Knotenpunkt zwischen den beiden Radfernwegen eine neue Positionierung auf dem radtouristischen Markt unter einem eindeutigen Thema ermöglicht.

Die wichtigsten Kritikpunkte, die zur grundlegenden Idee von der via regia als fahrradtouristische Route angeführt werden, sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst (Tab. 3). Ein Vergleich mit Gegenargumenten verdeutlicht die durchaus gegebene Umsetzbarkeit der via regia und unterstreicht die Bedeutung für den sächsischen Fahrradtourismus.

Tabelle 3: Gegenüberstellung Pro und Contra

Contra - Radweg via regia	Pro - Radweg via regia
Ausgangslage Fahrradtourismus	
Sachsen verfügt über ein ausreichend bemessenes Radroutennetz.	→ Die Stadt Leipzig verfügt bisher über keine bedeutende Anbindung an das D-Netz.
Zuwachs an touristischer Infrastruktur bedingt einen zunehmenden Unterhaltungsaufwand, der oft weder personell noch finanziell geleistet werden kann.	→ Die via regia ist als Korridor zu betrachten. Die Route wird, soweit es möglich ist, auf vorhandenen Abschnitten des SachsenNetz Rad geführt. Die Belastung kommunaler Haushalte fällt somit deutlich geringer als bei einem Neubau aus.
Flussradwege erfreuen sich bei den Radreisenden größerer Beliebtheit als thematische Radrouten.	→ Sechs von zehn Radfernwegen sind bereits Flussradwege: ein via regia-Radweg stellt eine thematische und konkurrenzfähige Erweiterung dar.
Querverbindungen zwischen den großen Radfernwegen an Elbe und Mulde finden bisher keinen großen Zuspruch.	→ Ein via regia-Radweg bietet die Möglichkeit diese Querverbindungen unter ein vermarktungsfähiges Thema zu stellen. Das Projekt „via regia sculptura“ kann einen Beitrag zur Aufwertung von Streckenabschnitten leisten und erhöht das allgemeine Interesse an der via regia. Eine durch Kunstprojekte begleitete Route ist in Sachsen einmalig.
Bekanntheitsgrad via regia	
Ein großer Bekanntheitsgrad in der Öffentlichkeit ist nicht gegeben, insbesondere in den westdeutschen Bundesländern fehlt das Verständnis für die via regia.	→ Zumind. im mitteldeutschen Raum kann man auf einen gewissen Bekanntheitsgrad bauen. Durch die Landesausstellung und laufenden Projekten wird die via regia in Zukunft noch erlebbarer und rückt stärker in das Bewusstsein der Öffentlichkeit. Bereits jetzt sind Orte der via regia in der touristischen Route „via sacra“ Diese Route hat sich bereits auf dem touristischen Markt etabliert.

Bereits durch die Auswertung der Fragebögen und zusätzlich durch die Aussagen der Kontaktpersonen wird deutlich, dass mit vielen Erwartungen an diese Idee herangegangen wird. Ein erhöhter Bekanntheitsgrad sowie die touristische Belebung einzelner Kommunen sowie einer ganzen Region spielen eine ganz wichtige Rolle bei der positiven Einstellung gegenüber dem fahrradtouristischen Ansatz zur via regia.

Die positive Positionierung zeigt eine gute Ausgangslage auf, um diese Idee in Sachsen weiter voranzubringen. Die Grundlagen, um den Ansprüchen einer Radroute gerecht zu werden sind im Ansatz gegeben. Wird das Grundangebot (z.B. Serviceangebote, wie fahrradfreundliche Übernachtungs- und Verpflegungseinrichtungen) von den Städten und Gemeinden zumindest als mittelmäßig eingeschätzt, so kann nach Bewertung der aufgezeigten Angebotsbausteine in der Veröffentlichung „Entlang der via regia durch Sachsen“ darüber hinaus auf ein vielfältiges themenspezifischen Angebot (Sehenswürdigkeiten landschaftlicher, historischer, kultureller Art) verwiesen werden.

Doch nicht alle Sehenswürdigkeiten und Städte und Gemeinden entlang der via regia können an einen Radweg angebunden werden. Für die Einbindung in das „SachsenNetz Rad“ ist es wichtig einen konkreten Routenverlauf zu definieren. Nach eigenem Ermessen sind die wichtigsten Kriterien für die Festlegung der Route die folgenden:

- Die Routen des „SachsenNetz Rad“ sind im höchstem Maße zu nutzen, da Parallelverläufe im Rahmen der Förderpolitik und Neubaustrecken zu vermeiden sind.
- Bei der Routenfestlegung werden die Städte und Gemeinden benachteiligt, die sich im Fragebogen nicht für eine Unterstützung der Idee ausgesprochen haben.
- Die Städte, die sich bereits für eine Arbeit an dem Projekt „via regia sculptura“ bekannt haben, sollen stärker berücksichtigt werden, wo hingegen die Städte und Gemeinden, die bereits am Ökumenischen Pilgerweg liegen zweitrangig einbezogen bedacht werden, um auch anderweitig im Raum das Thema via regia aufzugreifen bzw. um mögliche Konflikte zwischen Pilgern und Radfahrern zu umgehen.
- Größere Städte zwischen Leipzig und Görlitz gelten als Fixpunkte für den Verlauf der via regia und müssen bei der Routenwahl berücksichtigt werden: Eilenburg, Wurzen, Grimma, Oschatz, Dahlen, Großenhain, Königsbrück, Kamenz und Bautzen.

Doch trotz dessen ist eine genaue Entscheidung über die Streckenführung nicht immer eindeutig.

1) Abschnitt Görlitz – Großenhain:

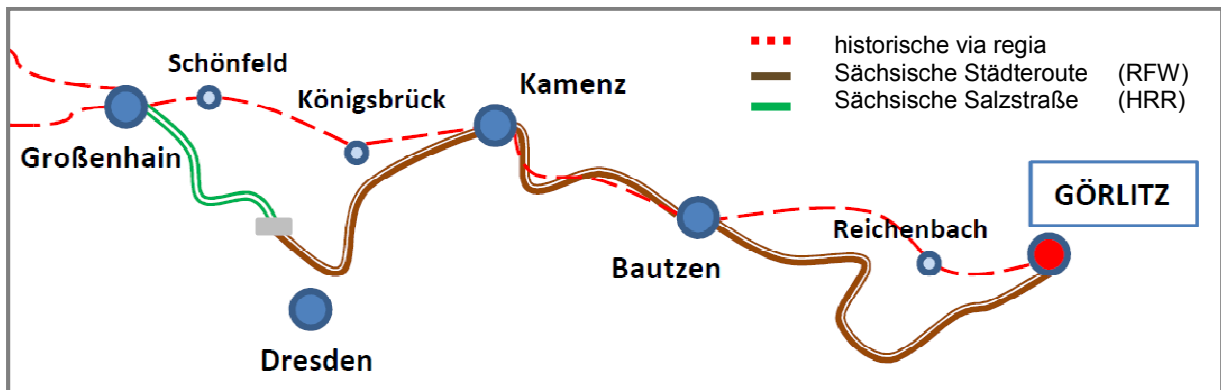


Abbildung 27: Abschnitt Görlitz – Großenhain (eigener Entwurf)

Im Abschnitt zwischen Görlitz und Großenhain gestaltet sich die Routenwahl für die via regia noch relativ eindeutig. Insbesondere im Abschnitt zwischen Görlitz und Kamenz erscheint es unter Beachtung der ersten beiden genannten Kriterien, offensichtlich hier den Radfernweg (RFW) Sächsische Städteroute als Leitlinie für die via regia zu wählen. Von besonderem Interesse sollte es hier sein, wenn auch nicht direkt anliegend, die Stadt Reichenbach/OL mit einzubeziehen. Die Arbeit zur via regia ist hier bereits sehr intensiv, unter anderem fand hier die erste Ausschilderung der via regia in Sachsen statt. Zwischen Bautzen und Kamenz ist der Verlauf von via regia und Städteroute fast identisch. Die Anbindung der Hauptradrouten (HRR) „Sorbische Impressionen“ und „Krabatradweg“ zwischen Bautzen Kamenz unterstreicht noch einmal die Vielfalt des via regia-Korridors und die sorbische Kultur kann als Teilaspekt der Kultur und Geschichte an der via regia aufgegriffen werden. Somit ist eine infrastrukturelle und thematische Anbindung auch an den angrenzenden Raum gegeben. Im Abschnitt zwischen Kamenz und Großenhain sind die Abweichungen der Sächsischen Städteroute von der historischen via regia bereits etwas größer. Dennoch ist sie für den Verlauf bis nach Ottendorf-Okrilla (als Kreuzungspunkt der Sächsischen Städteroute mit der Sächsischen Salzstraße), aufgrund der genannten Kriterien und einer Heranführung an Dresden als wichtiger Knotenpunkt im sächsischen Radnetz, in Betracht zu ziehen. Mit dem via regia - Modellbaupark in Königsbrück liegt an diesem Streckenabschnitt ein Angebot mit direktem Bezug zur via regia vor, welches die Bedeutung eines via regia-Radweges unterstreicht. Eine Anbindung nach Königsbrück ist über den Heidebogenrundweg bereits gewährleistet. Die

Anbindung bis nach Großenhain erfolgt über die Sächsische Salzstraße. Auch hier bietet die angrenzende Hauptradroute „Mühlenweg“ die Möglichkeit weitere Attraktionen, wie die Stadt Schönfeld mit dem zugehörigen Schloss, entlang der via regia zu „erfahren“.

2) Abschnitt 2: Großenhain - Leipzig

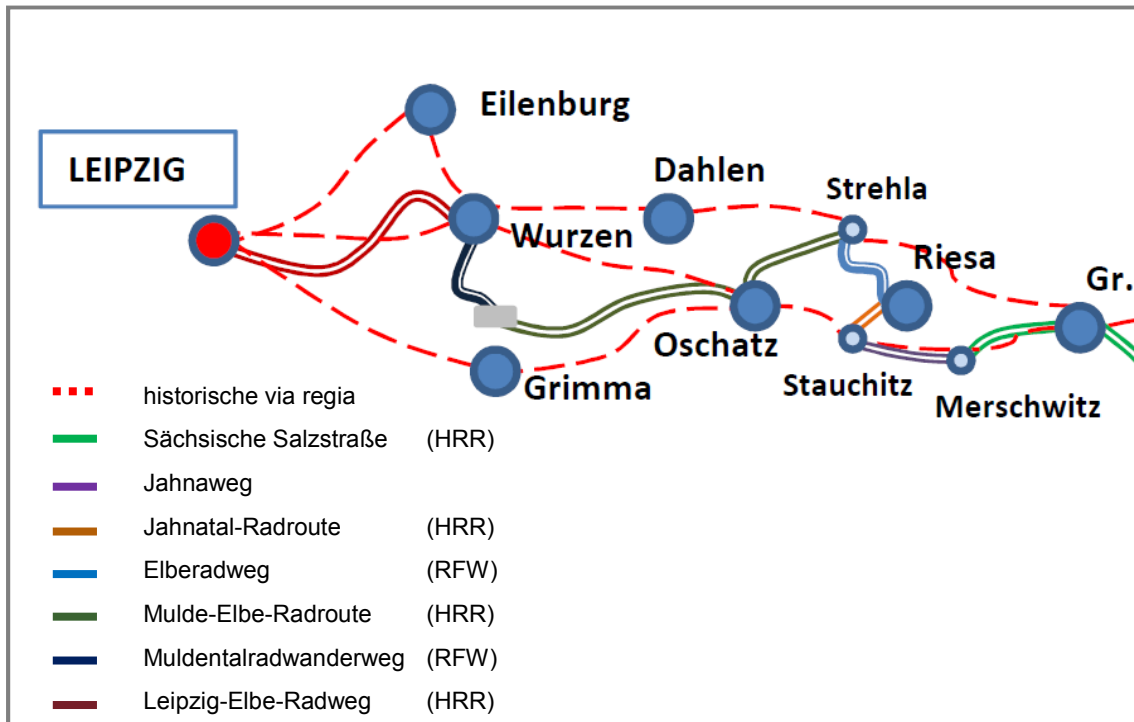


Abbildung 28: Routenvorschlag Abschnitt Großenhain – Leipzig (eigener Entwurf)

Im Abschnitt zwischen Großenhain und Görlitz gestaltet sich die Wahl der Routenführung über das vorhandene Wegenetz deutlich schwieriger. Ab Großenhain gibt es zwei historische via regia-Strecken, die nördlich und südlich von Riesa verlaufen. Die nördliche Verbindung Richtung Strehla weist dabei aber keine Radwegeverbindung auf, zudem wird auf diesem Abschnitt bereits der Ökumenische Pilgerweg geführt. Daher erscheint es hier angebracht die Querverbindung der Sächsischen Salzstraße zu nutzen und in Höhe Merschwitz auf den Elberadweg zu treffen. Durch eine Fährverbindung nur 3 km südlich von Merschwitz gelangt man auf die linkselbische Seite in Hirschstein. Von hier aus ist die lokale Radroute Jahnaweg zu nutzen. Diese Anbindung dient vor allem dazu auch die peripher gelegenen, weniger frequentierten Ortschaften südlich von Riesa einzubinden. Ab Stauchitz ist hier eine Anbindung über die Hauptradroute „Jahnatal-Radroute“ bis nach Riesa und ab hier über den Elberadweg bis nach Strehla möglich. Um dem Korridor-Ansatz gerecht zu werden wird vorgeschlagen einen via regia-Radweg über die Verbindung „Mulde-Elbe-Radroute“ über Oschatz zu

leiten. In Fortführung dieser Route man zwischen Grimma und Wurzen auf den Muldentalradweg (bei Trebsen). Ab hier ist eine Route über Wurzen zu führen und fortführend über den Leipzig-Elbe-Radweg bis nach Leipzig.

Der Aufbau des SachsenNetz Rad lässt aber auch andere Routenvorschläge zu, die aufgrund der oben genannten Kriterien sind diese Varianten nur zweitrangig betrachtet worden:

- So zum Beispiel ist auch direkt von Strehla über Dahlen nach Wurzen eine Verbindung über den Leipzig-Elbe-Radweg möglich.
- Über den Muldentalradwanderweg gelangt man nach Grimma und hier über eine Führung auf der Parthe-Mulde-Radroute ungehindert nach Leipzig.

Trotz eines Vorschlages für die Routenführung im Abschnitt Leipzig-Görlitz ist eine allgemein gültige Aussage über den via regia-Verlauf nicht möglich. Dagegen sprechen unter derzeitiger Einschätzung folgende Gesichtspunkte:

- 1) Eine parallele Ausweisung der Mehrfachführung ist auch ein Merkmal der via regia und sollte nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Hier ist eine Frage, wie man via regia versteht und langfristig in Sachsen kommunizieren möchte. Hier kann der Ansatz aufgegriffen werden das Thema als Dachmarke für verschiedene Wegeverbindungen anzugeben, ohne sich dabei auf eine konkrete Radroute zu einigen.
- 2) Zudem ist die Frage zur Unterstützung einer Idee über den Fragebogen als keine endgültige politische Entscheidung zu fällen, sondern als Grundstimmung zu werten. Je nach Entwicklung und weiterem Vorgehen zum Thema via regia als Radweg können sich mit Sicherheit die Meinungsbilder bei den Verantwortlichen noch verändern.
- 3) Der benannte Konflikt zwischen Pilgern und Fahrradtouristen im Verlauf des Ökumenischen Pilgerweges und die große Bedeutung der „via regia sculptura“ als wegbegleitendes Projekt benötigen eine eindeutigeren Einschätzung und können nicht als grundlegend gesetzte Kriterien geltend gemacht werden.

Hier sind insgesamt noch genauere Abstimmungen unter Einbeziehung der wichtigsten Akteure (siehe oben: Arbeitskreis Stufe 1) nötig.

Erkenntnis insgesamt:

Grundlegend ist das Interesse an solch einem Radweg bei einer Vielzahl an Akteuren vorhanden und eine relativ authentische Führung über die Routen des „SachsenNetz Rad“ ist durchaus gegeben. Demnach kann abschließend die Aussage getroffen werden, dass sich die via regia langfristig als fahrradtouristische Route entwickeln kann, auch wenn dieses Ergebnis von den einzelnen Akteure noch eine abgestimmte Präzisierung zu den Kriterien und den Prioritäten bei einer „Wiederbelebung der via regia als fahrradtouristische Route“ abverlangt.

9. Fazit und Ausblick

Die ostdeutschen Länder entlang der via regia weisen eine hohe Dichte an historisch wertvollen Bauwerken und eine Reihe kultureller Besonderheiten auf, dass sie durchaus als „touristische Schatzkammern“ bezeichnet werden können. In den letzten Jahren werden sich Bürgermeister und Vereine in Sachsen zunehmend der Verantwortung gegenüber diesem Erbe der via regia bewusst und es wächst die Erkenntnis bei den Akteuren vor Ort, dass diese Vielseitigkeit des Themas auch für den Tourismus interessant erscheint. Bereits jetzt liegen erste Ergebnisse zur via regia in Sachsen vor. So werden Ideen entwickelt und umgesetzt, damit dieses für den Besucher erlebbar und begreifbar wird. Hierbei sind Sehenswürdigkeiten und Ereignisse eingebunden, die Charakteristisches und Interessantes des Raumes wiedergeben. In Zukunft sind diese vorhandenen Aktivitäten noch stärker zu bündeln und abzustimmen, denn einzelne Aktionen und Attraktionen ohne konkreten Bezugspunkt machen in der Vermarktung nur wenig Sinn.

Dieser Ansatz wird von der Idee „via regia als fahrradtouristische Route“ mitgetragen und sogar verstärkt, bildet sie doch das Bindeglied zwischen den Städten und Gemeinden und erfordert die Kommunikation und Kooperation der Akteure entlang des Weges. Denn eine Fahrradregion ist mehr als die Summe der Einzelemente, die einem Radtouristen geboten werden. Dieser Grundsatz stellt zugleich die Herausforderung für die zukünftige Arbeit an der via regia dar. Eine fahrradtouristische Route, die zugleich dem Anspruch eines Themenradweges gerecht werden soll, ist nur dann erfolgreich, wenn diese lokal durch das Engagement aktiver Akteure in Zusammenarbeit mit den Städten und Fachbehörden getragen wird und über Sachsens Grenzen hinaus kommuniziert wird. Wichtig ist es hierbei den Bekanntheitsgrad und das Verständnis für die via regia in der Öffentlichkeit noch zu erhöhen. Die Frage um einen Radweg stellt auf regionaler Ebene und sogar auf Landesebene den Umgang mit der Thematik via regia wiederholt zur Diskussion und bietet demnach die Chance dieser thematischen Leitlinie einen höheren Stellenwert für die zukünftige Arbeit im Tourismus, auch nach der „3. Sächsischen Landesausstellung“, einzuräumen. Denn in Anbetracht der Bemühungen außerhalb Deutschlands ist die Wirkung der via regia als Gesamtobjekt nicht zu verkennen. Die via regia zeichnet sich charakteristisch durch zwei Merkmale aus, die diesem Anspruch Genüge tun: zum einen durch den Reichtum an kulturell und historisch wertvollen Sehenswürdigkeiten in den Städten und Gemeinden entlang der Strecke bzw. im Korridor und zum anderen durch die länderübergreifende, gar europäische Bedeutung, auch als Kulturstraße. Und gerade diese beiden Aspekte spielen hinsichtlich der Konkurrenzsituation

auf dem europäischen Tourismusmarkt eine große Rolle. Denn es gilt mehr als zuvor Trends wie Aktivurlaub oder Städte- und Kultururlaub in attraktive Angebote einzubinden, um den wachsenden Ansprüchen der reiseerfahrenen Kundschaft gerecht zu werden. Sachsen positioniert sich in dieser Hinsicht als beliebtestes Kulturreiseziel in Deutschland bereits sehr gut. Eine Fahrradroute zum Thema via regia kann diesen Status am touristischen Markt aufgreifen, um den hohen Stellenwert von Kulturreisen in der Nachfrage auch für den Fahrradtourismus zugänglich zu machen. Insbesondere eine durchgängige und thematisch-fundierte Verbindung der beiden beliebtesten Reiseziele in Sachsen, Dresden und Leipzig, bringt die Möglichkeit mit sich kulturelle Highlights auch außerhalb der großen Städte zu präsentieren. Städte und Gemeinden an bisher weniger nachgefragte Routen bekommen so die Chance ihren Bekanntheitsgrad und die fahrradtouristische Nachfrage zu erhöhen. Doch auch für Leipzig selbst wird mit diesem Radweg eine attraktive Anbindung geschaffen. Als zentraler Knotenpunkt einer durchgängigen via regia-Verbindung zwischen Elberadweg (D 10) und dem Saaleradweg (D 11) entsteht für die Stadt zum einen die Möglichkeit sich deutlich als Bindeglied zwischen den D-Netz-Routen und zum anderen thematisch gezielter auf dem fahrradtouristischen Markt zu positionieren. Neben der lokalen bzw. regionalen Bedeutungsebene eines via regia - Radweges ist in Anbetracht eines zunehmenden grenzüberschreitenden Radtourismus auch eine Anbindung an den in Umsetzung befindlichen Radweg auf polnischer Seite anzustreben. Somit kann man durch einen via regia-Radweg in Sachsen bzw. langfristig zwischen Thüringen und Polen dem Ziel eines konkurrenzfähigen Angebotes nachkommen, dass die Aspekte Kultur und Geschichte in dem wachstumsstarken Segment Aktivurlaub vereint. Das Wichtige ist hier, dass man die Eigenheiten des Themas berücksichtigt und die verschiedenen Ansätze der einzelnen Akteure kontinuierlich mit aufgreift. Denn die via regia ist kein Produkt der Tourismuswirtschaft, sondern ist das Ergebnis einer 2000 Jahre langen Geschichte, wodurch vielfältige Anknüpfungspunkte für eine kulturelle und touristische Inwertsetzung bestehen. Diesen Bezug gilt es zu wahren, ohne dabei dem Anspruch genügen zu müssen die europäische Tragweite und Bedeutung einer via regia auf regionaler Ebene umzusetzen. Hier gilt es einen Konsens im Umgang mit dem Thema via regia zu finden, der die Möglichkeiten, die das Thema lokal, regional oder gar länderübergreifend bietet, aufgreift, sich dabei aber an den Kapazitäten bzw. Handlungsspielräumen der Beteiligten orientiert.

Die breite Zustimmung der Akteure in Sachsen bietet hinsichtlich dieser Diskussion eine gute Ausgangsposition einen Konsens zur Wiederbelebung der via regia als fahrradtouristische Route zu erreichen, auch in Hinblick auf eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Quellenverzeichnis

ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB e.V. (ADFC) (2010a):

Die ADFC-Radreiseanalyse 2010.

(18.07.2010; http://www.adfc.de/files/2/8/ADFC-Radreiseanalyse_2010.pdf)

ADFC (2010b):

Bett & Bike.

(25.08.2010; http://www.bettundbike.de/57_1)

ADFC (2010c):

ADFC Daten - kurz und knackig.

(10.09.2010; <http://www.adfc.de/Metanavigation/Ueber-uns/Ziele-des-ADFC/ADFC-Daten-kurz-und-knackig>)

ADFC (2009a):

Fahrradland Deutschland- der ADFC Monitor 2009.

(06.01.2010; http://www.adfc.de/files/2/38/Reader_ADFC-Monitor_2009.pdf)

ADFC (2009b):

Die ADFC-Radreiseanalyse 2009.

(06.01.2010; http://www1.adfc.de/files/2/8/ADFC-Radreiseanalyse_2009.pdf)

ADFC (2008):

Die ADFC-Radreiseanalyse 2008.

(06.01.2010; http://www.adfc.de/files/2/194/242/ADFC-Radreiseanalyse_2008-2.pdf)

ADFC (2007):

Die ADFC-Radreiseanalyse 2007.

(06.01.2010; http://www.adfc.de/files/191/193/ADFC-Radreiseanalyse_2007.pdf)

ADFC (2003):

Radreiseanalysen 2001, 2002 und 2003.

(06.01.2010; http://www.adfc.de/files/191/193/Radreiseanalysen_2001-2003.pdf)

ADFC [Hrsg.] (1993):

Handreichung zur Förderung des Fahrradtourismus. Bremen.

ADRIAN, L. (2003):

Regionale Netzwerke als Handlungskonzept. Berlin.

AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (ARL) 1998:

Interkommunale und regionale Kooperation. Variablen ihrer Funktionsfähigkeit. Hannover.

(Arbeitsmaterial ARL, Nr. 244)

ANDERT, R. (1996):

Via Regia - Straße und Brücke zwischen West- und Osteuropa.

(10.08.2010; <http://www.via-regia.org/bibliothek/pdf/via%20regia%20-%20strasse%20und%20bruecke%20zwischen%20west-%20und%20osteuropa.pdf>)

ATTESLANDER, P. (2008):

Methoden der empirischen Sozialforschung. 12., durchges. Aufl., Berlin.

ATTESLANDER, P.; KROPP, M. (1999):

Befragung. IN: Holling, H. M.; Roth, E. [Hrsg.]: Sozialwissenschaftliche Methoden. Lehr- und Handbuch für Forschung und Praxis. 5., durchges. Aufl., München. S. 146-174.
(Lehr- und Handbücher der Sozialwissenschaften)

BARONI, F. (2008):

Das Fahrrad. Eine Kulturgeschichte vom Veloziped zum Mountainbike. Wiesbaden.

BECKER, C.; JOB, H.; WINKEL, A. (1996):

Tourismus und nachhaltige Entwicklung - Grundlagen und praktische Ansätze für den mitteleuropäischen Raum. Darmstadt.

BEILAGE, J. GROBE (2002):

Planungsgrundlagen für den Fahrradtourismus. Entwicklung eines Konzepts für den Raum Drome/ Provence. IN: Borghardt, J; Meltzer, L.; Roeder, S.; Scholz, W.; Wüstenberg, A. [Hrsg.]: ReiseRäume. Touristische Entwicklung und räumliche Planung. Dortmund. S. 213-228. (Blaue Reihe, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, B. 109)

BEHM, H.-U. (1996):

Perspektiven für den Fahrradtourismus in Deutschland.
IN: Biermann, A.; Hofmann, F.; Steinecke, A. [Hrsg.]: Fahrradtourismus – Baustein eines marktgerechten und umweltverträglichen Tourismus. Trier. S. 119-128. (ETI-Texte, H. 8)

BEIER, M.; MATERN, A. (2007):

Stadt-Umland-Prozesse und interkommunale Zusammenarbeit. Stand und Perspektiven der Forschung. Hannover.
(Arbeitsmaterial / Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Nr. 332)

BENTHIEN, B. (1997):

Geographie der Erholung und des Tourismus. Gotha.

BENZ, A. (2005):

Governance.
IN: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) [Hrsg.]:
Handwörterbuch der Raumordnung. 4. neu bearb. Aufl., Hannover. S. 404-408.

BENZ, A. (2003):

Regional Governance. Hagen. (Polis)

BEYER, B.; MÜLLER, B. (1999):

Regionalentwicklung im kommunalen Verbund. Städteverbände in Sachsen. Dresden.
(Dresdner Materialien zur räumlichen Planung, Bd. 3)

BIEGER, T. (2010):

Tourismuslehre – Ein Grundriss. 3., überarb. Aufl., Stuttgart.

BIERMANN, A. (1996):

Fahrradtourismus im ländlichen Raum – ein neuer Markt für Winzer und Landwirte?

IN: Biermann, A.; Hofmann, F.; Steinecke, A. [Hrsg.]: Fahrradtourismus – Baustein eines marktgerechten und umweltverträglichen Tourismus. Trier. S. 45-55. (ETI-Texte, H. 8)

BLANEK, H.-D. (2003):

„VIA REGIA“ – Der Hohe Weg – Europas Königsstraße.

IN: Bildungswerk für Kommunalpolitik Sachsen e.V. [Hrsg.] (2003): Weltkulturerbe. Via Regia. Hoyerswerda. S. 61-62. (Dokumentation Nr. 29)

BÖER, A. (2003):

Die Via Regia aus Sicht einer Gemeinde.

IN: Bildungswerk für Kommunalpolitik Sachsen e.V. [Hrsg.] (2003): Weltkulturerbe. Via Regia. Hoyerswerda. S. 97 – 99. (Dokumentation Nr. 29)

BORTZ, J.; DÖRING, N. (2006):

Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler.

4., überarb. Aufl., Heidelberg.

BRACHER, T. (1987):

Konzepte für den Radverkehr - Fahrradpolitische Erfahrungen und Strategien. Bielefeld.

BREIDENBACH, R. (2002):

Freizeitwirtschaft und Tourismus. Wiesbaden.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (BMV) (1996):

Rad fahren. Das Fahrrad als modernes Verkehrsmittel. Hinweise und Ratschläge rund ums Fahrrad. 3. Aufl., Bonn .

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) (2010):

Fahrradverkehr.

(14.08.2010; <http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse/Fahrrad-,1435.22685/Fahrradverkehr.htm>)

BMVBS (2007):

Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung. Schlussbericht.

(05.01.2010; <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/>)

BMVBS (2006a):

Leitfaden zur Koordinierung grenzüberschreitender und Baulastträger übergreifender Infrastrukturprojekte für den Radverkehr.

(06.01.2010; <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/>)

BMVBS (2006b):

Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland.

(22.10.2010; http://www.dachplus.org/Download/ext/Leitbilder+Handlungsstrategien%20Raumentwicklung_D06.pdf)

BMVBS (2005):

Deutschland auf neuen Wegen: Bundesweites Radfernwegenetz.

(20.08.2010; <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=1210>)

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (BMVBW) (2004):

Mobilität in Deutschland 2002 – Fahrradverkehr.

(05.01.2010; <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/>)

BMVBW (2002):

Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012.

(13.08.2010; http://www.bmvbs.de/Anlage/original_11561/Radverkehrsplan-2002-2012.pdf)

BMVBW (1999):

Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 1998.

(05.01.2010; <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/>)

BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND TECHNOLOGIE (BMWi) (2009):

Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus Deutschland. Langfassung.

(05.01.2010; http://www.deuschertourismusverband.de/content/files/gu_fahrradtourismus_weboptimiert.pdf)

BMWi (2008):

Tourismuspolitischer Bericht der Bundesregierung.

(09.08.2010; <http://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/Publikationen/tourismuspolitischer-bericht-der-bundesregierung,property=pdf,bereich=bmwi,sprache=de,rwb=true.pdf>)

DEUTSCHER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND (DStGB) (2007):

Interkommunale Kooperation im Tourismus. Burgwedel. (DStGB Dokumentation, Nr. 74)

DEUTSCHER TOURISMUSVERBAND e.V. (DTV) (2010):

Zahlen Daten Fakten - Tourismus in Deutschland 2009.

(21.07.2010;

<http://www.deuschertourismusverband.de/content/files/zahlen-daten-fakten%202009.pdf>)

DTV (2009):

Zahlen Daten Fakten - Tourismus in Deutschland 2008.

(21.07.2010; <http://www.deuschertourismusverband.de/content/files/zdf%202008.pdf>)

DTV (2008):

Zahlen Daten Fakten - Tourismus in Deutschland 2007.

(21.07.2010; <http://www.deuschertourismusverband.de/content/files/zdf%202007.pdf>)

DTV (2007):

Zahlen Daten Fakten - Tourismus in Deutschland 2006.

(21.07.2010; <http://www.stadinfo.eu/wcom/library/modules/pdf/pdf/zdf2006.pdf>)

DTV (2006)

Zahlen Daten Fakten - Tourismus in Deutschland 2005.

(21.07.2010; http://www.ikzm-d.de/infos/pdfs/130_Tourismus_in_Deutschland_2005.pdf)

DTV (2005):

Zahlen Daten Fakten - Tourismus in Deutschland 2004.

(22.07.2010; <http://www.deuschertourismusverband.de/content/files/zdf2004.pdf>)

DTV (2002):

Die Entwicklung des Tourismus in Deutschland 1902–2002.

(05.08.2010; http://www.deuschertourismusverband.de/content/files/100_jahre_dtv.pdf)

DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (Difu) (2005):

Interkommunale Kooperation in der Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik. Berlin.

(Materialien Deutsches Institut für Urbanistik, Nr. 3/2005)

ESSER, E.; HILL, P. B.; SCHNELL, R. (1999):

Methoden der empirischen Sozialforschung. 6. Aufl., München.

EUROPÄISCHES KULTUR- UND INFORMATIONSZENTRUM IN THÜRINGEN (EKT) (2010):

Geoinformationssystem: Erlebnisradweg VIA REGIA.

(25.06.2010; http://www.edc-viaregia.eu/fileadmin/Inhalte/Via_Regia_Plus/Meetings/PM3/VR_Plus_PM3_EKT_5.1.2.pdf)

EKT (o.J.a):

Was ist die via regia?

(01.09.2010; <http://www.via-regia.org/viaregiageschichte/definition.php>)

EKT (o.J.b):

Europäische Initiativen zur Revitalisierung der VIA REGIA als Symbol europäischer Zusammenarbeit seit 1989.

(09.03.2010; <http://www.via-regia.org/kulturstrasse/pdf/initiativen.pdf>)

EKT (o.J.c):

Was ist das Netzwerk „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“?

(20.10.2010; <http://www.via-regia.org/viaregianetzwerk/netzwerk.php>)

FEIL, H.-J. (2005):

Regional Governance am Beispiel der Metropolregion Hamburg. Münster.

(Region-Nation-Europa, Bd. 32)

FISCHER, J. (2003):

Via Regia – Revitalisierung einer historischen Straße.

IN: Bildungswerk für Kommunalpolitik Sachsen e.V. [Hrsg.] (2003): Weltkulturerbe. Via Regia. Hoyerswerda. S. 89-96. (Dokumentation Nr. 29)

FLICK, U. (2007):

Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung. Reinbek bei Hamburg.

FORSCHUNGSGEMEINSCHAFT URLAUB UND REISEN e.V. (F.U.R.) (2010)

Die 40. Reiseanalyse RA 2010.

(21.07.2010; http://www.fur.de/fileadmin/user_upload/RA_Zentrale_Ergebnisse/FUR_Reiseanalyse_RA2010_Erste_Ergebnisse.pdf)

F.U.R. (2009):

RA Eckdaten: Urlaubsreiseintensität.

(05.08.2010; http://www.fur.de/fileadmin/user_upload/Eckdaten_RI_Newstext.pdf)

FREYER, W. (2009):

Tourismus. Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie. 9., überarb., aktual. Aufl., München.

FREYER, W.; GROß, S. (2006):

Gästabefragungen in der touristischen Marktforschung. Leitfaden für die Praxis. Dresden.
(Schriftenreihe Tourismuswirtschaft)

FRICK, H.-J.; HOKKELER, M. (2008):

Interkommunale Zusammenarbeit. Handreichung für die Kommunalpolitik.
Braunschweig.

FROITZHEIM, T. (1995):

Die wirtschaftliche Rolle des Fahrradtourismus und sein Einfluss auf die allgemeine Fahrradnutzung. IN: Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr Nordrhein-Westfalen [Hrsg.]: Radverkehr in NRW. Fahrradkongress Velo Regio. Düsseldorf. S. 10-11.

FUCHS, O. (2006):

Touristic Governance. Kooperation als strategisches Element regionaler Tourismusentwicklung. Dortmund.

FÜRST, D. (2007):

Interkommunale und regionale Kooperationsformen in Niedersachsen. IN: Neues Archiv für Niedersachsen. Zeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesentwicklung, 2/2007, S. 2-17.

FÜRST, D. (2005):

Netzwerke. IN: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) [Hrsg.]: Handwörterbuch der Raumordnung. 4. neu bearb. Aufl., Hannover. S. 710-712.

FÜRST, D. (2003a):

Regional Governance. IN: Benz, A.: Governance: eine Einführung. Dreifachkurseinheit an der FernUniversität in Hagen. 9. Aufl., Hagen. S. 49-70.

FÜRST, D. (2003b):

Einleitung – Steuerung durch Regionalplanung.

IN: Fürst, D.; Löb, S.; Rudolph, A.; Zimmermann, K. [Hrsg.]: Steuerung durch Regionalplanung. Baden-Baden. S. 11-16. (Schriften zur Rechtspolitologie, Bd. 15)

FÜRST, D. (2003c):

Steuerung auf regionaler Ebene versus Regional Governance.

IN: Informationen zur Raumentwicklung, H. 8/9, S. 441-450.

FÜRST, D. (2001):

Regional Governance – ein neues Paradigma der Regionalwissenschaften?

IN: Raumforschung und Raumordnung, 5-6/2001, 59. Jg., S. 370-380.

FÜRST, D.; KNIELING, J. (2005):

Kooperation, interkommunale und regionale.

IN: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) [Hrsg.]: Handwörterbuch der Raumordnung. 4. neu bearb. Aufl., Hannover. S. 531-533.

GAWRON, T.; JÄHNKE, P. (2000):

Kooperation in der Region – Einführung und Problemstellung.

IN: Gawron, T.; Jähnke, P. [Hrsg.]: Regionale Kooperation - Notwendigkeit und Herausforderung kommunaler Politik. Erkner. S. 11-34. (Graue Reihe - Materialien des IRS)

GLÄSER, J; LAUDEL, G. (2009):

Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse. 3., überarb. Aufl., Wiesbaden.

GRIESER, D. (1997):

Große historische Straßen. Von der Via Appia bis zur Avus. Eine kulturhistorische Spurensuche. Leipzig.

HALLERBACH, B.; QUACK, H.-D. (2009):

Die regionalwirtschaftlichen Effekte des Fahrradtourismus am Beispiel von Rheinland-Pfalz. (13.08.2010; http://ubt.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2010/556/pdf/Hallerbach_Effekte_Radtourismus_2009.pdf)

HALLERBACH, B.; STEINECKE, A. (1996):

Fahrradtourismus – ein Bericht zur Forschungslage und zu den Forschungsdefiziten.

IN: Biermann, A.; Hofmann, F.; Steinecke, A. [Hrsg.]: Fahrradtourismus – Baustein eines marktgerechten und umweltverträglichen Tourismus. Trier. S. 7-31. (ETI-Texte, H. 8)

HECKEL, C. (2008):

Via regia – Aufstieg und Entwicklung einer mittelalterlichen Fernhandelsstraße.

IN: Böhmer, T.; Fröde, T.; Kahl, U. [Hrsg.]: Quellenforschung, Historisches, Bibliographisches und Biographisches aus der Oberlausitz. Zittau. S. 2-29. (Oberlausitzer Heimatblätter, H. 17)

HEIMATVEREIN KÖNIGSBRÜCK UND UMGEBUNG E.V. (2009):

Modellbauprojekt Via Regia.

(20.10.2010; <http://www.via-regia-modellbau-koenigsbrueck.de/>)

HENNIG, J. (2008):

Entlang der Via Regia - auf den Spuren eines mittelalterlichen Handelsweges durch die Oberlausitz. Zittau.

HILLIGARDT, J. (2002):

Nachhaltige Regionalentwicklung durch freiwillige regionale Kooperation: Faktoren einer erfolgreichen Initiierung untersucht an der Region Starkenburg. Darmstadt.

(Schriftenreihe WAR, Nr. 142)

HOFMANN, F. (1996):

Fahrradtourismus im europäischen Markt – ökologisch nachhaltig und ökonomisch erfolgreich? IN: Biermann, A.; Hofmann, F.; Steinecke, A. [Hrsg.]: Fahrradtourismus – Baustein eines marktgerechten und umweltverträglichen Tourismus. Trier. S. 65-69. (ETI-Texte, H. 8)

HOFMANN, F. (1997):

Zielgruppenanalyse Radtouristen. IN: Deutsches Seminar für Fremdenverkehr (DSF) Berlin e.V.[Hrsg.]: Auf zwei Rädern zum Erfolg! Wachstumsmarkt Fahrradtourismus. Berlin. S. 8-16.

HUBER, A.; KLEINFELD, R.; PLAMPER, H. [Hrsg.] (2006):

Regional Governance. Band 1. Steuerung, Koordination und Kommunikation in regionalen Netzwerken als neue Formen des Regierens. Osnabrück.

JILG, A. (1992):

Rad fahren - ein freizeitrelevantes Element. Aspekte einer geographischen Analyse. Eichstätt. (Schriftenreihe des Informationszentrums Naturpark Altmühltal , Heft 4)

KAPPELHOFF, P. (2000):

Methoden der empirischen Wirtschafts- und Sozialforschung.
(01.09.2010; <http://kappelhoff.wiwi.uni-wuppertal.de/fileadmin/kappelhoff/Downloads/Vorlesung/skriptkomplett.pdf>)

KASPAR, C. (1991):

Die Tourismuslehre im Grundriss. 4., überarb., erg. Aufl.; Stuttgart. (St. Galler Beiträge zum Tourismus und zur Verkehrswirtschaft, Reihe Tourismus, Bd. 1)

KASPAR, C. (1996):

Die Tourismuslehre im Grundriss. 5., überarb., erg. Aufl.; Stuttgart. (St. Galler Beiträge zum Tourismus und zur Verkehrswirtschaft, Reihe Tourismus, Bd. 1)

KASPER, A. (2006):

Formen interkommunaler Zusammenarbeit. IN: KommunalPraxis spezial 2/2006, S. 44-51.

KLEMME, M. (2002):

Interkommunale Kooperation und nachhaltige Entwicklung. Dortmund.
(Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Nr.110)

KLEMZ, W. (1989):

Interkommunale Zusammenarbeit im Fremdenverkehrsbereich. Zugleich ein Beitrag zur ökonomischen Analyse des Zweckverbandes. Frankfurt/Main.
(Europäische Hochschulschriften: Reihe 5, Volks- und Betriebswirtschaft, Bd. 999)

KREISEL, W. (2007):

Trends in der Entwicklung von Freizeit und Tourismus.
IN: Becker, C.; Hopfinger, H.; Steinecke, A. [Hrsg.]: Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick. 3., unver. Aufl., München. S. 74-85.

KRÖSBACHER, C. (2006):

Kulturelle Attraktionen im Wandel: Innovationen und veränderte Besucherbedürfnisse.

IN: Peters, M.; Pikkemat, B.; Weiermair, K. [Hrsg.]: Innovationen im Tourismus. Berlin. (Schriften zu Tourismus und Freizeit, Bd. 6) S. 97-107.

KRUKER, V. M.; RAUH, J. (2005):

Arbeitsmethoden der Humangeographie. Darmstadt. (Geowissen kompakt)

KÜKEN, I. & L. (2007):

Die via regia – Kulturstraße mitten durch Europa. Görlitz.

LAMNEK, S. (2005):

Qualitative Sozialforschung. Lehrbuch. 4., vollst. überarb. Aufl., Weinheim.

LANDESTOURISMUSVERBAND SACHSEN e.V. (LTV) (2008):

Wirtschaftsfaktor Tourismus in Sachsen 2008.

(20.10.2010; <http://www.ltv-sachsen.de/cgi-bin/click.system?s=Wirtschaftsfaktor%20Tourismus&navid=1038&sid=de>)

LANDESVERBAND KÜNSTLERHÄUSER SACHSEN e.V. (2010):

via regia sculptura – Rahmenkonzeption.

(31.08.2010; <http://www.via-regia-sculptura.eu/pdf/rahmenkonzeption.pdf>)

LIEBSCH, F. (2003):

Praxis kompakt: Städtetourismus – Wellnesstourismus - Fahrradtourismus. Meßkirch.

MARKETING-GESELLSCHAFT OBERLAUSITZ-NIEDERSCHLESIEEN MBH (MGO) (o.J.):

Via Sacra.

(20.10.2010; http://www.oberlausitz.com/_download/ferien/Via_Sacra_DE.pdf)

MAROTZKI, W. (2006):

Leitfadeninterviews. IN: Bohnsack, R.; Marotzki, W.; Meuser, M. [Hrsg.]: Hauptbegriffe Qualitativer Sozialforschung. 2. Aufl., Opladen. S. 114.

MAYER, H. O. (2009):

Interview und schriftliche Befragung. Entwicklung, Durchführung, Auswertung. 5., überarb.

Aufl., München.

MAYRING, P. (2007):

Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 9. Aufl., Weinheim.

MAYRING, P. (1996):

Einführung in die qualitative Sozialforschung. 3., überarb. Aufl., Weinheim.

MEUSER, M.; NAGEL, U. (2006):

Experteninterview. IN: Bohnsack, R.; Marotzki, W.; Meuser, M. [Hrsg.]: Hauptbegriffe Qualitativer Sozialforschung. 2. Aufl., Opladen. S. 57-58.

MEUSER, M.; NAGEL, U. (2005):

ExpertInneninterview – vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. IN: Bogner, A.; Littig, B.; Menz, W. [Hrsg.]: Das Experteninterview. Theorie, Methode, Anwendung. 2. Aufl., Wiesbaden. S. 71-93.

MEUSER, M.; NAGEL, U. (1991):

Experteninterviews – vielfach erprobt, wenig bedacht. IN: Garz, D.; Kraimer, K. [Hrsg.]: Qualitativ-empirische Sozialforschung. Konzepte, Methoden, Analysen. Opladen. S. 441-471.

MEYER-OLDENBURG, T. (2003):

Planen im Diskurs. Konfliktmanagement und Kooperation am Beispiel der kommunalen Landschaftsplanung. Dortmund. (Kommunikation im Planungsprozess, Bd. 4)

MIGLBAUER, E. (1995):

Radtourismus als Element der regionalen Tourismusförderung. IN: Dreyer, A.; Krüger, A. [Hrsg.]: Sporttourismus. Management- und Marketing-Handbuch. München. S. 341-361

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT SACHSEN-ANHALT (MWSA) [Hrsg.] (2008):

Radtourismus in Sachsen-Anhalt. Analysen, Handlungsempfehlungen, Perspektiven. Magdeburg. (Tourismus-Studien Sachsen-Anhalt, Nr. 28)

MORAWA, C. (2000):

25 Jahre Umweltbundesamt in Berlin: Umwelt und die Wachstumsbranche Tourismus. IN: Deutsches Seminar für Fremdenverkehr [Hrsg.]: Neues Jahrtausend – neuer Kunde – neuer Tourismus? Berlin. S. 49-58.

MÜLLER, B. (2003):

„VIA REGIA“ – Was sie so einzigartig macht, ist ihre Einzigartigkeit. IN: Bildungswerk für Kommunalpolitik Sachsen e.V. [Hrsg.] (2003): Weltkulturerbe. Via Regia. Hoyerswerda. S. 57-60. (Dokumentation Nr. 29)

ÖKUMENISCHER PILGERWEG e.V. (o.J.):

Pilgerweg-Beschreibung.
(10.10.2010; <http://www.oekumenischer-pilgerweg.de/index.php>)

OPASCHOWSKI, H. W. (2000):

Freizeitmobilität im Erlebniszeitalter. IN: Institut für Mobilitätsforschung [Hrsg.]: Freizeitverkehr. Aktuelle und künftige Herausforderungen und Chancen. Berlin. S. 21-42.

OPASCHOWSKI, H. W. (2002):

Tourismus. Eine systematische Einführung. 3. Aufl., Opladen.

PAWLOW, K. (2001):

Via Regia – Die Königsstraße oder Hohe Straße in Thüringen. Eine kleine Zeitreise. (20.08.2010; <http://www.via-regia.org/strasse/texte/via%20regia%20-%20die%20koenigsstrasse%20oder%20hohe%20strasse%20in%20thueringen.pdf>)

PETERS, M.; WEIERMAIR, K. (2006):

Zur Analyse des Innovationspotenzials der touristischen Wertekette.

IN: Peters, M.; Pikkemat, B.; Weiermair, K. [Hrsg.]: Innovationen im Tourismus. Berlin.

S. 9-20. (Schriften zu Tourismus und Freizeit, Bd. 6)

PFAFFENBACH, C.; REUBER, P. (2005):

Methoden der empirischen Humangeographie. Braunschweig. (Das Geographische Seminar)

POLSTER, M. (1989)

Das Fahrradbuch. 2., bearb. Aufl., Berlin.

PRZYBORSKI, A.; WOHLRAB-SAHR, M. (2009):

Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch. 2., korrigierte Aufl., München.

PÜTZ, M. (2004):

Regional governance: theoretisch-konzeptionelle Grundlagen und eine Analyse nachhaltiger Siedlungsentwicklung in der Metropolregion München. München.

QUACK, H.-D.; SCHREIBER, B. (2007):

Die Freizeit- und Tourismuswirtschaft in Deutschland – ein Überblick.

IN: Becker, C.; Hopfinger, H.; Steinecke, A. [Hrsg.]: Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick. 3., unver. Aufl., München. S. 357-370.

REGIONALER PLANUNGSVERBAND WESTSACHSEN (2008):

Regionalplan Westsachsen 2008.

(22.10.2010; http://www.rpv-vestsachsen.de/Plaene/RegPlan_2008/Karten_Teil_1/Karte_12_Ausweisung_Gruenzuege.pdf)

REGIONALPARK RHEIN-MAIN HOHE STRAÙE GMBH (o.J.):

Hohe Straße - Der Weg und seine Geschichte.

(28.06.2010; <http://www.via-regia.org/bibliothek/pdf/hohe%20strasse.pdf>)

REICHE, W. (1997):

Fahrradpauschalreisen – Wünsche und Anforderungen.

IN: Deutsches Seminar für Fremdenverkehr (DSF) Berlin e.V.[Hrsg.]: Auf zwei Rädern zum Erfolg! Wachstumsmarkt Fahrradtourismus. Berlin. S. 35-51.

RICHTER, W. (1997a):

Von der Radroute zum Radtourenangebot.

IN: Deutsches Seminar für Fremdenverkehr (DSF) Berlin e.V.[Hrsg.]: Auf zwei Rädern zum Erfolg! Wachstumsmarkt Fahrradtourismus. Berlin. S. 103-107.

RICHTER, W. (1997b):

Fahrradtourismus in Mecklenburg-Vorpommern.

IN: Deutsches Seminar für Fremdenverkehr (DSF) Berlin e.V.[Hrsg.]: Auf zwei Rädern zum Erfolg! Wachstumsmarkt Fahrradtourismus. Berlin. S. 273-277.

RICHTER, M. (1997c):

Regionalisierung und interkommunale Zusammenarbeit. Wirtschaftsregionen als Instrumente kommunaler Wirtschaftsförderung. Wiesbaden.

RUGE, H. J. (1997):

VIA REGIA. Königsstraße oder Hohe Straße - vom Westen in den Osten Europas. Erfurt.

RUST, G. (1997):

Fahrradtourismus an der Mecklenburgischen Seenplatte – Chance für eine nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus?

IN: Becker, C. [Hrsg.]: Beiträge zur nachhaltigen Regionalentwicklung mit Tourismus. Berlin. S. 145-166. (Berichte und Materialien, Institut für Tourismus, Nr. 16)

SÄCHSISCHES LANDESKURATORIUM LÄNDLICHER RAUM e.V. (SLK) (2010):

Auf historischen Wegen durch Sachsen.

(22.10.2010.; http://www.slk-miltitz.de/aktuelles_show.php?cmsin=aktuell.themen.themen3)

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM DES INNERN (SMI) (o.J.):

INTERREG IV B Projekt Via Regia plus.

(28.08.2010; <http://www.landesentwicklung.sachsen.de/6077.htm>)

SMI [Hrsg.](2003):

Landesentwicklungsplan Sachsen.

(06.01.2010;

http://www.landesentwicklung.sachsen.de/download/Landesentwicklung/LEP_Textteil.pdf)

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND VERKEHR (SMWA) (2010):

Radtourismus.

(20.08.2010;

http://www.smwa.sachsen.de/de/Verkehr/Radverkehr/Das_SachsenNetz_Rad/109229.html)

SMWA (2007):

Tourismusbericht 2004-2006. Dresden.

SMWA (2005a):

Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen.

(13.08.2010;

http://www.smwa.sachsen.de/set/431/Radverkehrskonzeption_Sachsen_2005_Text.pdf)

SMWA (2005b):

Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen – Anlagen.

(13.08.2010;

http://www.smwa.sachsen.de/set/431/Radverkehrskonzeption_Sachsen_2005_Anlagen.pdf)

SMWA (2004):

Grundzüge der sächsischen Tourismuspolitik.

(31.08.2010; http://www.smwa.sachsen.de/set/431/tourismuskonzeption_kurzfassung.pdf)

SMWA [Hrsg.] (1993):

Touristisches Radfahren in Sachsen. Handlungsleitfaden für die kommunale Praxis. Dresden.

SMWA (o.J.):

Tourismus.

(220.10.2010; <http://www.smwa.sachsen.de/de/Wirtschaft/Tourismus/16489.html>)

SÄCHSISCHE STAATSKANZLEI (SK) [Hrsg.] (1999):

Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen. Dresden.

(Sächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt, Nr. 17/99)

SCHERER, R.; WALSER, M. (2002):

Worte statt Konzepte - Nichts geht mehr ohne Regional Governance.

IN: IDT Blickpunkte, Universität St. Gallen, Nr. 7, S. 16.

SCHNEIDER, B. J. (2005):

Eine Einführung. IN: Schneider, B. J. [Hrsg.]: Handbuch interkommunale Zusammenarbeit

Nordrhein - Westfalen. Stuttgart. S. 1-18. (Kommunale Schriften für Nordrhein-Westfalen)

SCHNELL, P. (2007):

Fahrradtourismus. IN: Becker, C.; Hopfinger, H.; Steinecke, A. [Hrsg.]: Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick. 3., unver. Aufl., München. S. 331-344.

SEIMETZ, H. J. (2009):

Regional Governance - Voraussetzung für eine zukunftsweisende Regionalentwicklung. Kaiserslautern. (Materialien zur Regionalentwicklung und Raumordnung, Bd. 28/Sonderheft)

SELLE, K. (1996):

Was ist bloß mit der Planung los? Erkundungen auf dem Weg zum kooperativen Handeln. Ein Werkbuch. 2. durchges. Aufl., Dortmund. (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Nr. 69)

SINZ, M. (2005):

Region. IN: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) [Hrsg.]: Handwörterbuch der Raumordnung. 4. neu bearb. Aufl., Hannover. S. 919-923.

STAATLICHE KUNSTSAMMLUNGEN DRESDEN (SKD) (o.J.):

3. Sächsische Landesausstellung „via regia – 800 Jahre Bewegung und Begegnung“

(20.10.2010; <http://www.landesausstellung-viaregia.museum/index.php?id=home&L=0>)

STEINBACH, J. et al. (1999):

Die "VIA RAETICA"-Grundlagen für die Planung eines Teilabschnittes einer touristischen Route. Eichstätt. (Materialien und Diskussionsgrundlage des Faches Wirtschaftsgeographie, H. 9)

STEINECKE, A. (2006):

Tourismus. Eine geographische Einführung. Braunschweig.

STEINER, J. (1999):

Wirtschaftsfaktor Radtourismus. IN: Pothhoff, K. E.; Schnell, P. [Hrsg.]: Wirtschaftsfaktor Tourismus. Münster. S. 33-38. (Münstersche Geographische Arbeiten, H. 42)

STUDIENKREIS FÜR TOURISMUS e.V. (StfT) (1989):

Urlaubsreisen 1954-1988. Starnberg.

THOMAS, R. (2008):

Tourismusförderung in der kommunalen Praxis. Strategien - Organisation - Marketing - Kooperation - Förderung - Finanzierung. Berlin.

TOUR – RENN RAD MAGAZIN (2010):

Deutsche Fahrradindustrie boomt.

(14.08.2010; <http://www.tour-magazin.de/?p=8036>)

UMWELTBUNDESAMT (UBA) [Hrsg.] (2000):

Mega-Trends im Tourismus – Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Berlin. (Texte 98/99)

VELOKONZEPT (2010):

fahrrad.markt.zukunft.

(14.08.2010; <http://www.fahrrad-markt-zukunft.de/home.html>)

VIA REGIA BEGEGNUNGSRAUM – LANDESVERBAND SACHSEN e.V. (2009):

Die einheitliche Ausschilderung der Via Regia beginnt in Reichenbach.

(24.10.2010; http://www.viaregia-sachsen.de/index.php?article_id=160&clang=)

VIA REGIA BEGEGNUNGSRAUM – LANDESVERBAND SACHSEN e.V. (o.J.):

Der Landesverband für Sachsen.

(20.08.2010; http://www.viaregia-sachsen.de/index.php?article_id=20&clang=0)

WEISCHER, C. (2007):

Sozialforschung. Konstanz.

WESSEL, K. (1996):

Empirisches Arbeiten in der Wirtschafts- und Sozialgeographie. Eine Einführung. Paderborn.

WIKIPEDIA (2010):

EuroVelo.

(20.10.2010; <http://de.wikipedia.org/wiki/EuroVelo>)

WÜSTEFELD, A. (2008):

Der Radfernweg „Via Bavarica Tyrolensis“ als Modell für ein grenzübergreifendes europäisches Tourismusmanagement.

(18.08.2010; http://ubt.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2008/480/pdf/1_Hauptdokument.pdf)

ZWEIRAD-INDUSTRIE-VERBAND (ZIV) (2009):

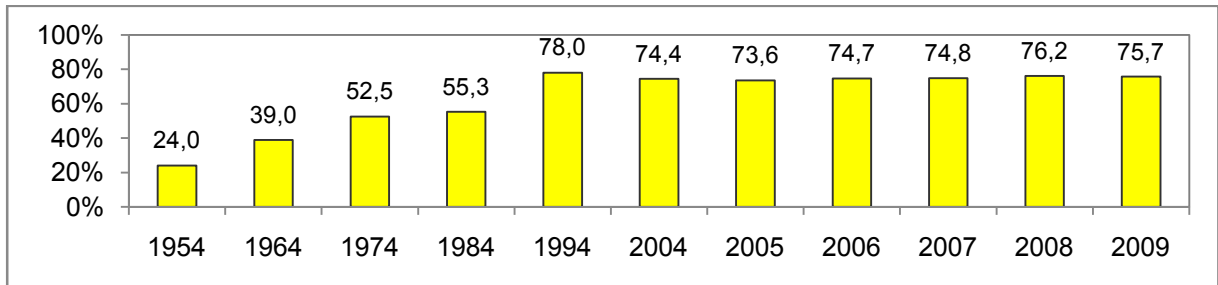
Marktdaten 2009.

(13.08.2010; <http://www.ziv-zweirad.de/marktdaten-fahrraeder.html>)

Anhang

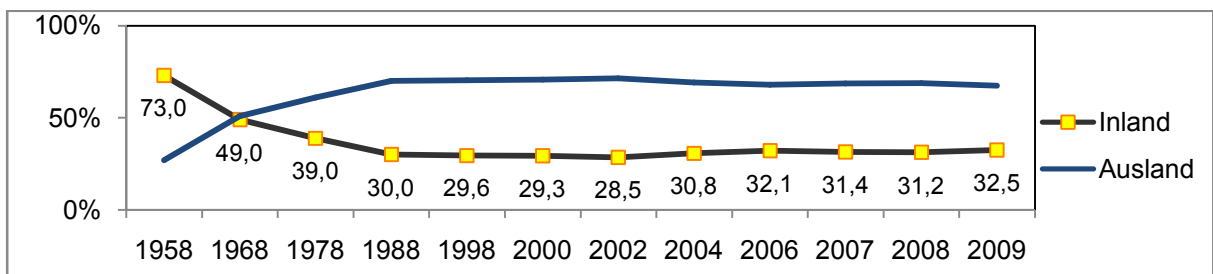
- A_1: Reiseintensität in Prozent in Deutschland 1954-2009
- A_2: Reiseziele der Deutschen 1958-2009
- A_3: Steuerfaktoren der touristischen Entwicklung in Deutschland im Überblick
- A_4: Radfernwegenetz Deutschland
- A_5: EuroVelo-Routen
- A_6: Reisegebiete in Sachsen
- A_7: Karte Radfernwege und regionale Hauptradrouten in Sachsen
- A_8: Liste der angeschriebenen Städte und Gemeinden
- A_9: Fragebogen
- A_10: Kontaktliste
- A_11: Anteil der Fahrradtouristen an allen Touristen
- A_12: Anteil der Übernachtungsgäste unter den Fahrradtouristen
- A_13: Anbindung an SachsenNetz Rad
- A_14: Akteure
- A_15: Ausschilderung durch die Deutsche Stiftung Denkmalschutz
- A_16: Ausschilderung durch den VIA REGIA Begegnungsraum-Landesverband Sachsen
- A_17: parallele Verläufe der via regia
- A_18: Ausschilderung des Ökumenischen Pilgerweges

A_1: Reiseintensität in Prozent in Deutschland 1954-2009



(eigene Abbildung nach: FREYER 2009, S. 109; F.U.R. 2010; STEINECKE 2006, S. 32; STFT 1989, S. 1)

A_2: Reiseziele der Deutschen 1958-2009



(eigene Abbildung nach: DTV 2005-2010; QUACK & SCHREIBER 2007, S. 358; STFT 1989, S. 4)

A_3: Steuerfaktoren der touristischen Entwicklung in Deutschland im Überblick

wirtschaftliche Faktoren	politische Faktoren
<ul style="list-style-type: none"> - Anstieg des Bruttoinlandsprodukts bedingt den Anstieg des Pro-Kopf-Einkommens - geringerer Anstieg der allgemeinen Lebenshaltungskosten bedingt deutlichen Anstieg des frei verfügbaren Einkommens - vergleichsweise geringe Preissteigerungen im Tourismus & preisgünstige Angebote - breite Bevölkerungsschichten profitieren 	<ul style="list-style-type: none"> - Abbau von Reisehemmnissen für den internationalen Reiseverkehr - Verbesserung des rechtlichen Status von Reisenden in Deutschland und Europa - Politischer Wandel in Mittel- und Osteuropa eröffnen neue Quellmärkte und Zielgebiete - Preistransparenz durch den Euro - Tourismus als Teil der Wirtschaftsförderung
soziale Faktoren	technologische Faktoren
<ul style="list-style-type: none"> - Verdopplung der Urlaubszeit bei gleichzeitigem Rückgang der Wochenarbeitszeit - Wertewandel: Wandel von einer reinen Arbeitsgesellschaft zu einer multioptionalen „Arbeits-, Konsum- und Freizeitgesellschaft“ 	<ul style="list-style-type: none"> - Anstieg des PKW-Bestandes - Entwicklung des Flugreiseverkehrs - schnelle Verfügbarkeit von umfassenden Informationen über Zielgebiete & Angebote - einfache und beschleunigte Buchung

(eigener Entwurf nach: FREYER 2009, S. 22; MUNDT 2006, S. 38ff.; STEINECKE 2006, S. 44, 299)

A_4: Radfernwegenetz Deutschland



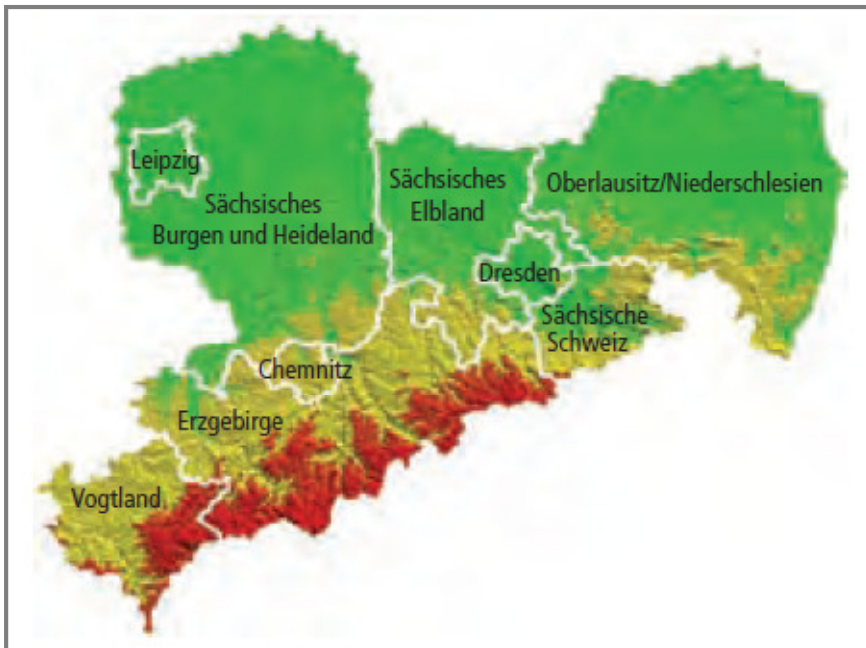
(Quelle: BMVBS 2005)

A_5: EuroVelo-Routen – Ausschnitt zwischen Kiew und Santiago de Compostela



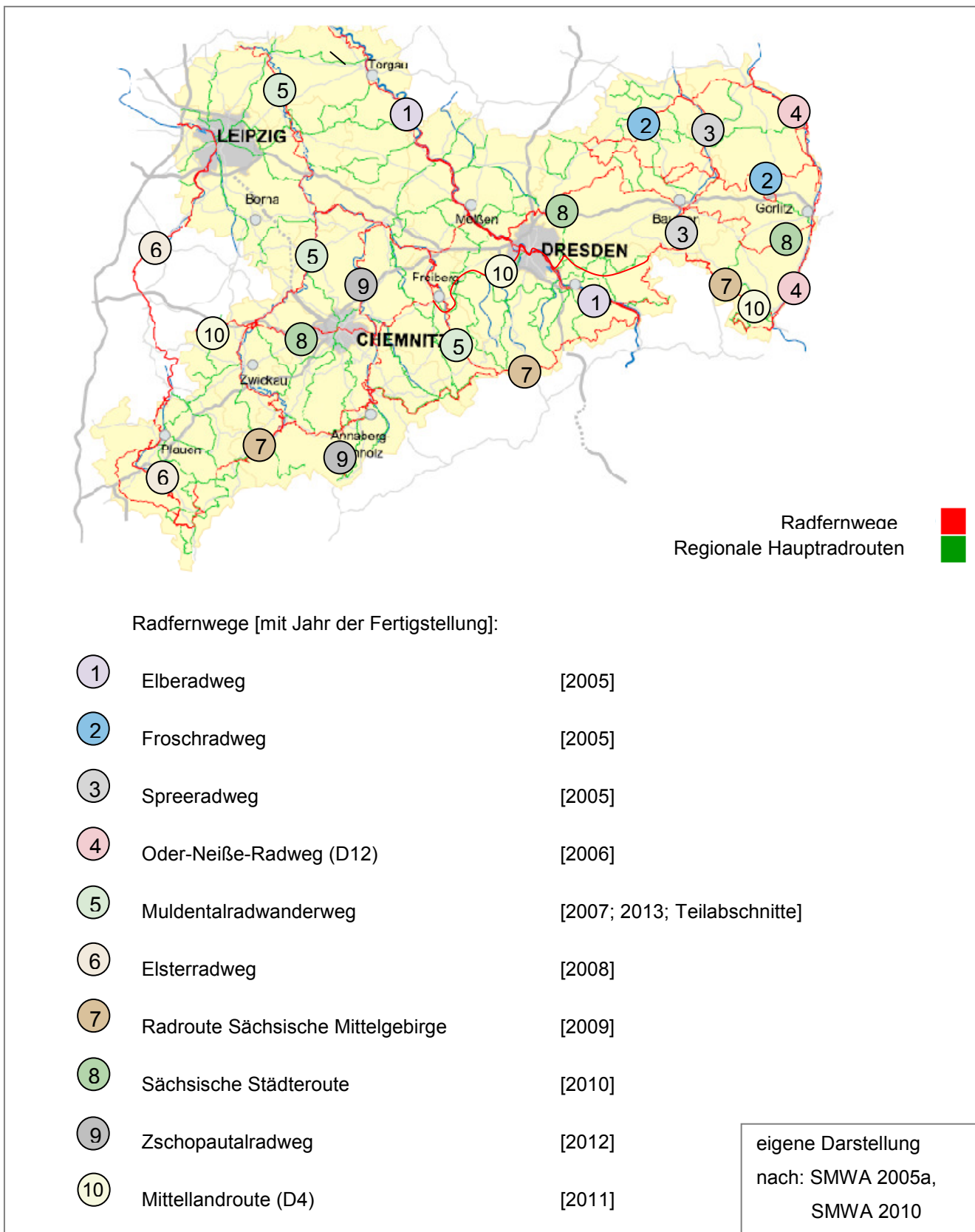
(Quelle: Wikipedia 2010)

A_6: Reisegebiete in Sachsen



(Quelle: LTV 2008)

A_7: Karte Radfernwege und regionale Hauptradrouten in Sachsen



A_8: Liste der Städte und Gemeinden (Empfänger der schriftlichen Befragung)

	Stadt/ Gemeinde	(Ober-) Bürgermeister/in	Anschrift
1	Bautzen	Christian Schramm	Fleischmarkt 1, 02625 Bautzen
2	Belgershain	Thomas Hagenow	Schloßstr. 1, 04683 Belgershain
3	Bennewitz	Mathias Spalteholz	Bahnhofstr. 24, 04828 Bennewitz
4	Borsdorf	Ludwig Martin	Rathausstr. 1, 04451 Borsdorf
5	Cavertitz	Gabriele Hoffmann	Friedensstr. 4, 04758 Cavertitz
6	Crostwitz	Matthias Brützke	Am Hirtenquell 4, 01920 Crostwitz
7	Dahlen	Matthias Löwe	Markt 4, 04774 Dahlen
8	Eilenburg	Hubertus Wacker	Marktplatz 1, 04838 Eilenburg
9	Falkenhain	Gerd Härtel	Karl-Marx-Str. 14, 04808 Falkenhain
10	Glaubitz	Lutz Thiemig	Bahnhofstr. 19, 01612 Glaubitz
11	Göda	Peter Beer	Schulstr. 14, 02633 Göda
12	Görlitz	Joachim Paulick	Untermarkt 6/8, 02826 Görlitz
13	Grimma	Matthias Berger	Markt 17, 04668 Grimma
14	Großenhain	Burkhard Müller	Hauptmarkt 1, 01558 Großenhain
15	Großpösna	Dr. Gabriela Lantsch	Im Rittergut 1, 04463 Großpösna
16	Haselbachtal	Margit Boden	Schulstr. 7a, 01920 Haselbachtal
17	Hirschstein	Christine Gallschütz	Hauptstr. 7, 01594 Hirschstein
18	Hohburg	Uwe Weigelt	Friedensstr. 36, 04808 Hohburg
19	Jesewitz	Ralf Tauchnitz	Alte Dorfstr. 1, 04838 Jesewitz

20	Kamenz	Roland Dantz	Markt 1, 01917 Kamenz
21	Königsbrück	Heiko Driesnack	Markt 20, 01936 Königsbrück
22	Kubschütz	Olaf Reichert	Mittelweg 3, 02627 Kubschütz
23	Lampertswalde	Wolfgang Hoffmann	Ortrander Str. 2, 01561 Lampertswalde
24	Leipzig	Burkhard Jung	Martin-Luther-Ring 4-6, 04109 Leipzig
25	Machern	Frank Lange	Schloßplatz 9, 04827 Machern
26	Markersdorf	Thomas Knack	Kirchstr. 3, 02829 Markersdorf
27	Markranstädt	Carina Radon	Markt 1, 04420 Markranstädt
28	Mutzschen	Carsten Graf	Grimmaische Str. 9, 04688 Mutzschen
29	Naunhof	Uwe Herrmann	Markt 1, 04683 Naunhof
30	Nebelschütz	Thomas Zschornak	Hauptstr. 9, 01920 Nebelschütz
31	Neukirch	Steffen Grahl	Weststr. 9, 01936 Neukirch
32	Nünchritz	Gerd Barthold	Glaubitzer Str. 10, 01612 Nünchritz
33	Oschatz	Andreas Kretschmar	Neumarkt 1, 04758 Oschatz
34	Panschwitz-Kuckau	Franz Petasch	Elstraer Str. 3, 01920 Panschwitz-Kuckau
35	Parthenstein	Jürgen Kretschel	Große Gasse 1, 04668 Parthenstein
36	Räckelwitz	Franz Brußk	Hauptstraße 41, 01920 Räckelwitz
37	Reichenbach/O.L.	Andreas Böer	Görlitzer Str. 4, 02894 Reichenbach/O.L.
38	Riesa	Gerti Töpfer	Rathausplatz 1, 01589 Riesa
39	Schönfeld	Hans-Joachim Weigel	Straße der MTS 11, 01561 Schönfeld
40	Schönteichen	Maik Weise	Schulstr. 11, 01920 Schönteichen

41	Stauchitz	Peter Geißler	Thomas-Müntzer-Platz 2, 01594 Staucha
42	Strehla	Harry Güdner	Markt 1, 01616 Strehla
43	Taucha	Dr. Holger Schirmbeck	Schloßstr. 13, 04425 Taucha
44	Thallwitz	Kurt Schwuchow	Dorfplatz 5, 04808 Thallwitz
45	Thiendorf	Armin Freund	Kamenzer Str. 25, 01561 Thiendorf
46	Thümmlitzwalde	Udo Brodhuhn	Hauptstr. 30, 04668 Dürrweitzschen
47	Vierkirchen	Horst Brückner	Melaune Nr. 54, 02894 Vierkirchen
48	Wermsdorf	Matthias Müller	Altes Jagdschloss 1, 04779 Wermsdorf
49	Weißenberg	Michael Staude	August-Bebel-Platz 1, 02627Weißenberg
50	Wurzen	Jörg Röglin	Friedrich-Ebert-Str. 2, 04808 Wurzen
51	Zeithain	Hannes Berger	Hauptstr. 36 a, 01619 Zeithain

A_9: Fragebogen

<p>Ansprechpartnerin: Jana Hildebrand</p> <p>E-Mail: jana_hildebrand@gmx.de</p> <p>Telefon: 0341 – 2489055 0176 – 25696545</p>	<div style="background-color: #cccccc; padding: 5px; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">UNIVERSITÄT LEIPZIG</div> <p>Fakultät für Physik und Geowissenschaften Institut für Geographie</p>
--	---

Fragebogen - Nummer: _____
(bitte nicht ausfüllen!)

Fragebogen zur Diplomarbeit:

**„Wiederbelebung der via regia als fahrradtouristische Route –
Perspektiven für den Abschnitt Leipzig – Görlitz.“**

Hinweis:

Falls nicht anders vermerkt, wählen Sie bitte immer nur eine Antwort durch Ankreuzen aus.

Wenn nach Sonstigem gefragt wird, können Sie gern Ihre eigenen Ergänzungen vornehmen.

Bei Anfragen oder Hinweisen stehe ich Ihnen gern für eine persönliche Nachfrage zur Verfügung.

Teil A:	Bedeutung und Stellenwert der via regia
----------------	--

Einführung: Übersicht zum Verlauf der via regia in Sachsen



Frage 1:

Kennen Sie den Begriff „via regia“?

ja nein [wenn nein, weiter mit Frage 12]

Frage 2:

In welchem Zusammenhang ist Ihnen der Begriff „via regia“ bisher bekannt?

(Mehrfachantworten möglich)

- Rechtszustand im mittelalterlichen Straßenwesen
- Historische Straßenverbindung in Europa
- „Hohe Straße“ zwischen Frankfurt/M. und Breslau
- Kulturstraße des Europarates
- Ökumenischer Pilgerweg
- Bezeichnung für ein EU-Projekt
- Sonstiges: _____
- _____

Frage 3:

Spielt das Thema „via regia“ in Ihrer Stadt/Gemeinde auf irgendeine Art und Weise eine Rolle?

ja weiß nicht nein
[wenn nein, weiter mit Frage 10]

Frage 4:

Gibt es innerhalb Ihrer Verwaltung eine zuständige Person bzw. einen Fachbereich, die bzw. der sich mit dem Thema „via regia“ beschäftigt?

ja weiß nicht nein

wenn ja, welche/r: _____

Frage 5:

5.1 Gibt es einen Verein, Verband etc. in Ihrer Stadt/Gemeinde, der das Thema „via regia“ in seine Arbeit einbezieht?

ja weiß nicht nein

wenn ja, welche/r: _____

5.2 Gibt es einen anderen Verein, Verband etc. in Sachsen oder deutschlandweit, der das Thema „via regia“ einbezieht, in denen

a) Ihre Stadt/Gemeinde direkt Mitglied ist?

ja weiß nicht nein

wenn ja, welch/r:

b) jemand anderes bzw. ein Verein, Verband etc. aus Ihrer Stadt/Gemeinde mitarbeitet?

ja weiß nicht nein

wenn ja, welche/r:

Frage 6:

In welcher Art und Weise kann man das Thema „via regia“ in Ihrer Stadt/Gemeinde bereits wahrnehmen? Womit wird in Ihrer Stadt/Gemeinde geworben?

(Bitte jeweils das Zutreffende ankreuzen!)

	kann wahrgenommen werden	wird beworben	weiß nicht
Ökumenischer Pilgerweg			
Kulturstraße des Europarates			
Historische Bauwerke / Denkmäler			
Ausstellungen			
Feste, Veranstaltungen etc.			
(Stadt-)Führungen			
Ausschilderung der via regia			
Sonstiges:			

Frage 7:

7.1 Gibt es konkrete Ideen, Projekte oder Veranstaltungen zur „via regia“, an denen Ihre Stadt/Gemeinde beteiligt war oder ist?

ja weiß nicht nein

7.2 Wenn ja, welche Ideen, Projekte oder Veranstaltungen sind das?

Thema / Inhalt	Initiator	Zeitraum

Frage 8:

Wie hat sich die bisherige Arbeit und Darstellung zur „via regia“ auf die Stadt/Gemeinde ausgewirkt?
(Bitte jeweils das Zutreffende ankreuzen!)

	positiv	keine Auswirkung	negativ	weiß nicht
Bekanntheitsgrad der Gemeinde				
Zusammenarbeit mit anderen Städten/Gemeinden				
Zusammenarbeit mit Vereinen etc.				
Angebotsvielfalt im Tourismus				
Nachfrage im Tourismus				
Sonstiges:				

Frage 9:

Wie zufrieden sind Sie mit der bisherigen Arbeit zum Thema „via regia“ in Ihrer Stadt/
Gemeinde?

sehr zufrieden
 eher zufrieden
 teils/teils
 eher unzufrieden
 sehr unzufrieden
 |
 weiß nicht

Frage 10:

Wie wird sich die Arbeit zum Thema „via regia“ in Ihrer Stadt/Gemeinde entwickeln?

- Arbeit zur via regia wird intensiviert
- Arbeit zur via regia bleibt auf aktuellem Stand
- Arbeit zur via regia wird weniger
- Arbeit zur via regia wird eingestellt
- weiterhin keine Arbeit zur via regia
- weiß nicht

Frage 11:

Inwieweit stimmen Sie der Aussage zu, dass eine Weiterentwicklung des Themas „via regia“ im Bereich Tourismus einen positiven Effekt für Ihre Stadt/Gemeinde erwarten lässt?

stimme voll zu
 stimme eher zu
 teils/teils
 stimme eher nicht zu
 stimme nicht zu
 |
 weiß nicht

Teil B: Bedeutung und Stellenwert des Fahrradtourismus

Einführung: Definition Fahrradtourismus

„Gesamtheit der Beziehungen und Erscheinungen, die sich aus der Nutzung des Fahrrads zum Zweck der Freizeit- und Urlaubsgestaltung ergeben.“

Typische Formen des Fahrradtourismus sind Tagesausflüge, Wochenendtouren, mehrtägige Radtouren und mehrwöchige Radreisen.“ (Quelle: Liebsch [2003]: Praxis kompakt)

Frage 12:

Welche Bedeutung hat der Tourismus für Ihre Stadt/Gemeinde?

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
große	mittlere	geringe	keine		weiß
Bedeutung	Bedeutung	Bedeutung	Bedeutung		nicht

Frage 13:

Welche Bedeutung hat speziell der Fahrradtourismus?

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
große	mittlere	geringe	keine		weiß
Bedeutung	Bedeutung	Bedeutung	Bedeutung		nicht

Frage 14: Schätzen Sie doch bitte!

14.1 Wie hoch ist in etwa der Anteil der Fahrradtouristen an allen Touristen (Tages- und Übernachtungsgäste) in Ihrer Stadt/Gemeinde?

ca. % der Touristen sind Fahrradtouristen weiß nicht

14.2 Wie hoch ist in etwa der Anteil unter den Fahrradtouristen, die für mindestens eine Übernachtung bleiben?

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
großer	Hälfte/	geringer	gar		weiß
Anteil	Hälfte	Anteil	keine		nicht

Frage 15:

Welche Angebote können Fahrradtouristen in Ihrer Stadt/Gemeinde in Anspruch nehmen?

(Mehrfachantworten möglich)

<input type="checkbox"/>	Fahrradverleih	<input type="checkbox"/>	weiß nicht
<input type="checkbox"/>	Fahrradreparatur	<input type="checkbox"/>	weiß nicht
<input type="checkbox"/>	Fahrradstation *	<input type="checkbox"/>	weiß nicht

- | | |
|--|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Touristinformation | <input type="checkbox"/> weiß nicht |
| <input type="checkbox"/> Zimmervermittlung | <input type="checkbox"/> weiß nicht |
| <input type="checkbox"/> radfahrerfreundliche Unterkünfte | <input type="checkbox"/> weiß nicht |
| <input type="checkbox"/> geführte Radtouren | <input type="checkbox"/> weiß nicht |
| <input type="checkbox"/> Radwegweiser und Informationstafeln | <input type="checkbox"/> weiß nicht |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges: | |

* = kostenpflichtiges, bewachtes Abstellen in geschlossenen Räumen, Verleih und Reparaturservice

Frage 16:

Wie bewerten Sie das derzeitige Angebot für Fahrradtouristen in Ihrer Stadt/Gemeinde?

- | | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| sehr gut | eher gut | teils/teils | eher schlecht | sehr schlecht | weiß nicht |

Frage 17:

Wie ist Ihre Stadt/Gemeinde an das touristische Radwegenetz in Sachsen angebunden?

(Mehrfachantworten möglich)

- mindestens ein Radfernweg** verläuft direkt entlang unserer Gemeinde
- mindestens eine regionale Hauptradroute*** verläuft direkt entlang unserer Gemeinde
- mindestens ein Radfernweg verläuft im Umkreis von 5 km zu unserer Gemeinde
- mindestens eine regionale Hauptradroute verläuft im Umkreis von 5 km zu unserer Gemeinde
- kein Radfernweg bzw. keine regionale Hauptradroute in der Nähe
- weiß nicht

** = Routen mit landesweiter Bedeutung, die entweder dem Lauf von Flüssen folgen oder länderübergreifend sind oder über einen inhaltlichen Schwerpunkt verfügen

*** = Routen mit regionaler Bedeutung

Frage 18:

Wie zufrieden sind Sie mit der Lage Ihrer Stadt/Gemeinde im touristischen Radwegenetz?

- | | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| sehr zufrieden | eher zufrieden | teils/teils | eher unzufrieden | sehr unzufrieden | weiß nicht |

Frage 19:

19.1 Gibt es konkrete Ideen, Projekte, Veranstaltungen oder Planungen zum Fahrradtourismus, an denen Ihre Stadt/Gemeinde beteiligt war oder ist?

- ja weiß nicht nein

19.2 Wenn ja, welche Ideen, Veranstaltungen, Projekte oder Planungen sind das?

Thema / Inhalt	Initiator	Zeitraum

Frage 20:

Wie zufrieden sind Sie mit der bisherigen Arbeit zum Fahrradtourismus in Ihrer Stadt/ Gemeinde?

- | | | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| sehr
zufrieden | eher
zufrieden | teils/
teils | eher
unzufrieden | sehr
unzufrieden | weiß
nicht | |

Frage 21:

Wie wird sich die Arbeit zum Fahrradtourismus in Ihrer Stadt/Gemeinde entwickeln?

- Arbeit zum Fahrradtourismus wird intensiviert
- Arbeit zum Fahrradtourismus bleibt auf aktuellem Stand
- Arbeit zum Fahrradtourismus wird weniger
- Arbeit zum Fahrradtourismus wird eingestellt
- weiterhin keine Arbeit zum Fahrradtourismus
- weiß nicht

Frage 22:

Inwieweit stimmen Sie der Aussage zu, dass eine Weiterentwicklung des Fahrradtourismus einen positiven Effekt für Ihre Stadt/Gemeinde erwarten lässt?

- | | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| stimme
voll zu | stimme
eher zu | teils/
teils | stimme
eher nicht zu | stimme
nicht zu | weiß
nicht |

Teil C: Entwicklung der via regia als fahrradtouristische Route

Einführung: Idee zur fahrradtouristischen Route

Die Via Regia verbindet seit Jahrhunderten Regionen quer durch Europa, zuerst als traditionsreiche Handelsroute, heute als moderne Verkehrsachse. Man kann bereits dem Verlauf der via regia anhand des Ökumenischen Pilgerweges zwischen Görlitz und Vacha folgen. Doch auch für Radtouristen kann diese Strecke eine interessante Möglichkeit sein Sachsen als Reiseland zu 'erfahren'.

Frage 23:

Inwieweit stimmen Sie der Aussage zu, dass die Entwicklung einer thematisch neuen Route den Fahrradtourismus in Ihrer Stadt/Gemeinde voranbringen würde?

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
stimme voll zu	stimme eher zu	teils/ teils	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu	weiß nicht	

Frage 24:

Halten Sie eine fahrradtouristische Route mit dem Thema „via regia“ für umsetzungswürdig?

- ja, auf jeden Fall
- ja, eher schon
- nein, eher nicht
- nein, auf keinen Fall
- weiß nicht

Frage 25:

Wie bewerten Sie die folgenden Aussagen...? (Bitte jeweils das Zutreffende ankreuzen!)

	trifft voll zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft gar nicht zu	weiß nicht
...zu Sachsen als Radreiseland					
Sachsen ist für Radtouristen sehr attraktiv					
es gibt bereits ausreichend touristische Radrouten					
es besteht bereits eine große Themenvielfalt bei den Routen					

... zur „via regia“ als mögliche fahrradtouristische Route im Abschnitt Leipzig – Görlitz					
eine ansprechende Ergänzung im touristischen Radwegenetz					
Thema ist vielseitig und somit attraktiv für Fahrrad-/Touristen					
Thema kann sich neben anderen Routen hervorheben					

Frage 26:

Würde Ihre Stadt/Gemeinde die Idee von der „via regia“ als fahrradtouristischen Route unterstützen?

- ja, auf jeden Fall
 ja, eher schon
 nein, eher nicht
 nein, auf keinen Fall
 weiß nicht
- } *[wenn nein, weiter mit Seite 9, Kenndaten der Gemeinde!]*

Frage 27:

Welche Erwartungen und Hoffnungen knüpfen Sie an solch eine fahrradtouristische Route?

- weiß nicht
 keine Erwartungen oder Hoffnungen

Frage 28:

Wo sehen Sie aus der Sicht Ihrer Stadt/Gemeinde mögliche Probleme bei der Umsetzung der Idee?

(Mehrfachantworten möglich)

- Mehrwert/Nutzen ist für unsere Gemeinde noch nicht erkennbar
 fehlende personelle Ressourcen
 fehlende finanzielle Ressourcen
 Nutzungskonflikte: *welche:* _____
 Sonstiges: _____

 weiß nicht
 keine Probleme ersichtlich

Frage 29:

Welche Akteure sind einzubeziehen, um zur Entwicklung einer fahrradtouristischen Route zum Thema „via regia“ beizutragen?

Frage 30:

Wie könnte eine mögliche Zusammenarbeit von Akteuren erfolgen?

Falls Sie weitere Anmerkungen haben, die im Rahmen des Fragebogens nicht konkret abgefragt worden sind, würde ich mich freuen, wenn Sie diese hier kurz notieren.

Teil D: Kenndaten der Gemeinde

Die Daten werden anonym und ausschließlich im Rahmen dieser Diplomarbeit verwendet.

Die Einzeldaten werden nicht publiziert.

Stadt/

Gemeinde: _____

Landkreis: _____

EW-Zahl: _____

Kontaktperson: (die Person, welche den Fragebogen ausgefüllt hat)

Name: _____

Funktion: _____

Telefon: _____

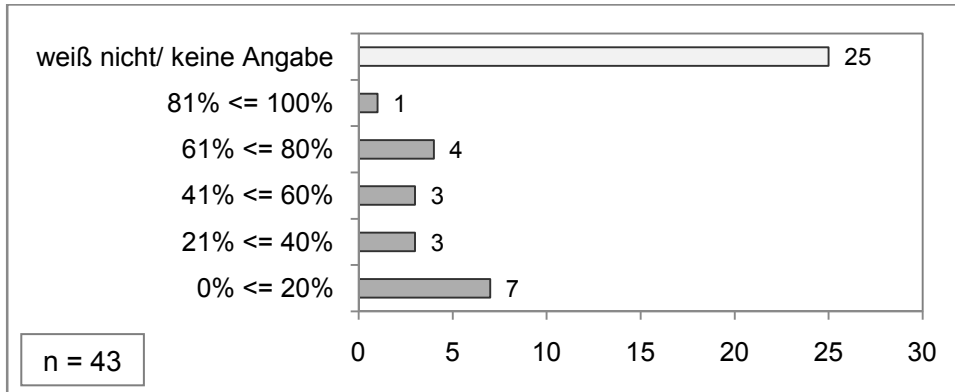
E-Mail: _____

Vielen herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

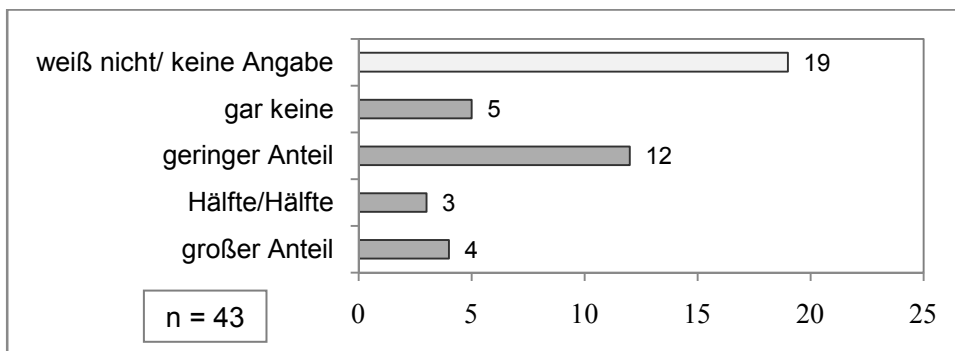
A_10: Kontaktliste

Kontaktperson	Organisation
Sachsen	
Frau Teinze	Landkreis Görlitz – Kreisentwicklungsamt
Frau Haunstein	Landkreis Leipzig – Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung
Frau Seidel	Landkreis Nordsachsen – Amt für Wirtschaftsförderung, Landwirtschaft und Tourismus
Frau Grille	Landkreis Meißen – Kreisentwicklungsamt
Herr Mildner	Landkreis Bautzen – Kreisentwicklungsamt
Herr Steglich	Regionalmanagement Muldenland
Frau Bauer	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr – Referat Verkehrspolitik
Frau Zscheischler	Tourismusverband Sächsisches Elbland e.V.
Herr Schwaar	Marketing-Gesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien mbH
Sachsen-Anhalt	
Herr Schikowsky	Landratsamt Saalekreis
Frau Meyer	Saale-Unstrut-Tourismus e.V.
Frau Luksch	Burgenlandkreis – Wirtschaftsamt, Wirtschaftsförderung
Frau Hübner	Naturpark Saale-Unstrut-Triasland e.V.
Frau Trettner	Stadt Lützen – Bauleitplanung und Dorferneuerung
Herr Brückner	Stadt Weißenfels – Hauptamt, Abteilung Kultur
Frau Einicke	Stadt Naumburg – Öffentlichkeitsarbeit und Tourismusmarketing
Thüringen	
Frau Protzel-Graubel	Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr
Herr Kirsten	Wartburgkreis – Regionalentwicklung

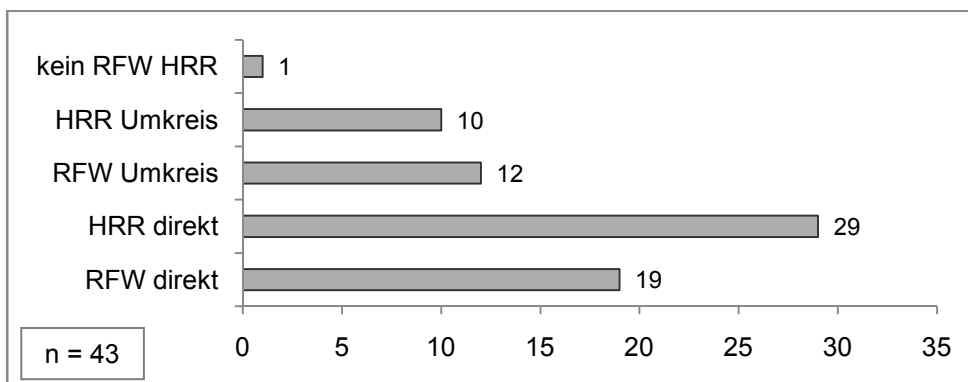
A_11: Wie hoch ist in etwa der Anteil der Fahrradtouristen an allen Touristen in Ihrer Stadt/Gemeinde?



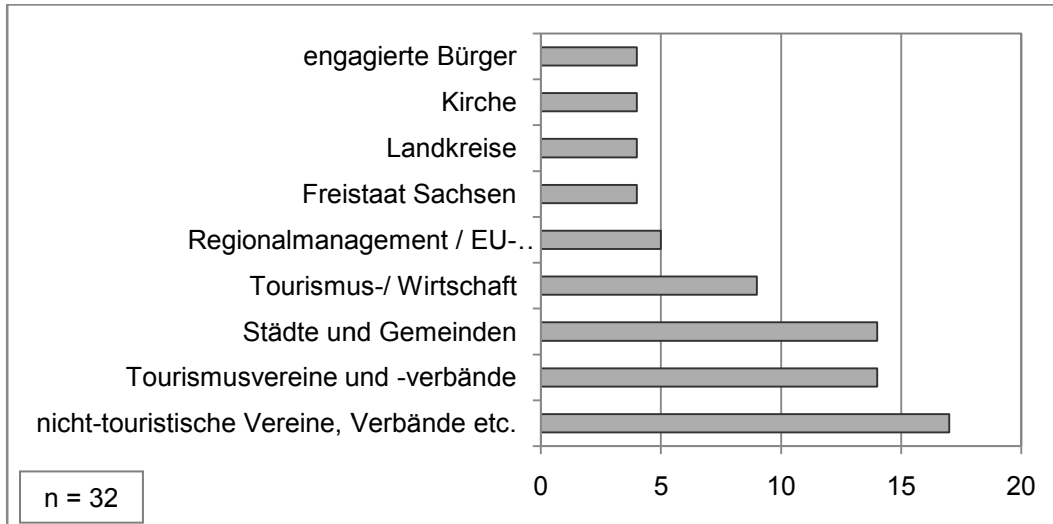
A_12: Wie hoch ist in etwa der Anteil unter den Fahrradtouristen, die für mindestens eine Übernachtung bleiben?



A_13: Wie ist Ihre Stadt/Gemeinde an das touristische Radwegenetz angebunden?
(Mehrfachantworten möglich)



A_14: Welche Akteure sind einzubeziehen, um zur Entwicklung einer fahrradtouristischen Route zum Thema „via regia“ beizutragen? (Mehrfachantworten möglich)



A_15: Beispiel für die Ausschilderung durch die Deutsche Stiftung Denkmalschutz



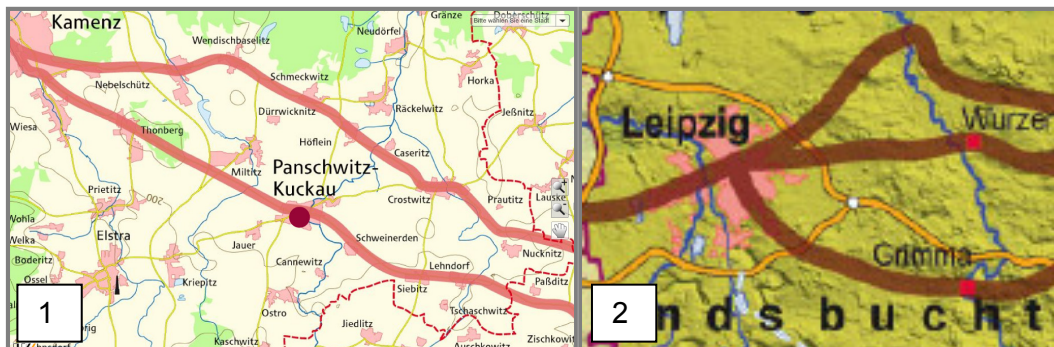
(eigene Aufnahme, Görlitz, 22.06.2010)

A_16: Beispiel für die Ausschilderung durch den VIA REGIA Begegnungsraum-Landesverband Sachsen e.V.



(Quelle: 09.11.2010; http://www.viaregia-sachsen.de/index.php?article_id=111&clang=0)

A_17: Beispiel für parallele Verläufe der via regia [(1) kleinräumig; (2) großräumig]



(Quelle: 30.06.2010; http://viaregia-sachsen.de/karte/index.php?article_id=19)

A_18: Ausschilderung des Ökumenischen Pilgerweges (Leipzig Wintergartenhochhaus)



(eigene Aufnahme, Leipzig, 11.09.2010)



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND