



Discussion paper Nr. 07/03

Mai 2003

Dörte Ohlhorst

**Der Weg ist das Ziel...
Radfernwanderwege als
nachhaltige Verknüpfung
kontrastreicher Regionen**

ZTG-Themenschwerpunkt:

Mobilität in sozio-technischen Systemen

Nr. 07/03 Dörte Ohlhorst

Der Weg ist das Ziel...
Radfernwanderwege als nachhaltige
Verknüpfung kontrastreicher Regionen

Zentrum Technik und Gesellschaft
Sekretariat: HAD 38
Hardenbergstraße 4-5
10623 Berlin

Tel: (030) 314-23 665
Fax: (030) 314-26 917

mail@ztg.tu-berlin.de
www.ztg.tu-berlin.de

Zusammenfassung

Radfernwanderwege werden von Touristikern und Regionalpolitikern zunehmend als Beitrag zur Schaffung vitaler ländlicher Räume gesehen. Der Bekanntheits- und Attraktivitätsgrad der bereisten Gebiete steigt durch gut ausgestattete Radwege. Das Forschungsprojekt „Raumpartnerschaften“ untersuchte exemplarisch den Radfernweg Berlin-Usedom und ging der Frage nach, welche Anforderungen ein Radfernwanderweg erfüllen muss, um einerseits ein touristischer Erfolg zu sein und andererseits dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung zu entsprechen. Dies beinhaltete sowohl die Betrachtung technischer Aspekte als auch Fragen der Finanzierung, des Marketings, der regionalen Imagebildung, der Verbesserung der Intermodalität sowie einer breiten Partizipation von Anbietern im Tourismus an Planung und Umsetzung des Angebots für Radreisende.

In einem Diskussionsprozess gemeinsam mit einem großen Kreis von Akteuren aus der Praxis wurde festgestellt, dass insbesondere Defizite an Transparenz, Kooperation über Ländergrenzen hinweg sowie unterschiedliche Interessen die Umsetzung des Radfernwegs bremsen. Ziel war es daher zu klären, worin die unterschiedlichen Perspektiven der an der Planung und Umsetzung des Radfernweges Beteiligten bestehen und wie diese Interessengegensätze überwunden werden können. Der Kooperationsprozess wurde durch die Gründung einer regelmäßig tagenden Länder übergreifenden Arbeitsgruppe initiiert, die über die Projektlaufzeit hinaus Bestand haben wird.

Summary

Long distance cycle paths are gaining increasing recognition among tourism experts and regional politicians as a means of creating vital recreational space. High quality cycle paths increase the attractiveness of holiday areas. The research project "Spatial Partnerships" used Berlin-Usedom cycle path as an example to look at the demands which a long-distance cycle path must fulfill if it is to be both a touristic success and correspond with the model of "sustainable development". The examination includes technical aspects as well as questions of financing, marketing, forming a regional image, improvement of intermodality and broad participation of tourism services. The discussion process, which heard from a large circle of experts in the field came to the conclusion, that deficits in transparency, a lack of interregional co-operation and differing interests delayed the implementation of the bicycle path. It was therefore necessary to clarify the different perspectives concerning the planning and realisation of the cycle path, and to find a way of solving the opposing issues. The co-operation process was set in motion by a trans-regional work group, which holds regular meetings and which will continue beyond the duration of the project.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	1
Summary	1
Inhaltsverzeichnis	2
1 Vorwort.....	3
2 Radfernwanderweg Berlin-Usedom	6
3 Länderübergreifende Kooperation.....	7
4 Trassenführung des Radfernwegs Berlin-Usedom	9
5 Oberflächenbeschaffenheit	10
6 Beschilderung und Logo	11
7 Finanzierung des Ausbaus und des Unterhalts von Radfernwegen	11
8 Eröffnung und Vermarktung des Radweges zum richtigen Zeitpunkt.....	12
9 Image der Region und Zielgruppenansprache	13
10 Intermodalität - Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern.....	14
11 Einbezug von touristischen Leistungsträgern: der Weg ist das Ziel... ..	15
12 Förderung der Nebensaison.....	16
13 Beispiele für unterschiedliche Perspektiven in der Radfernwegeplanung und –umsetzung	17
13.1 Kriterien für fahrradfreundlichen Tourismus aus der Sicht der Radfahrerlobby.....	17
13.2 Radfernwanderweg Berlin-Usedom aus der Perspektive des Umwelt- und Naturschutzes.....	18
13.3 Radfernwegeplanung in Mecklenburg-Vorpommern aus der Sicht der Landesregierung: Werden die Potenziale des Radtourismus erkannt? ..	19
13.4 Radfernwanderweg Berlin-Usedom: Planung und Umsetzung im Landkreis Barnim	20
13.5 Radwegebauprogramm im Landkreis Uecker-Randow.....	21
13.6 Bahn & Bike: Möglichkeiten und Probleme bei der Mitnahme von Fahrrädern im Regionalverkehr der Bahn	22

1 Vorwort

Das Forschungsprojekt *"Raumpartnerschaften und Kontrasträume"* untersucht nachhaltige Gestaltungsmöglichkeiten des Freizeitverkehrs und des Tourismus durch Kooperationen von Stadt und Land. Das aus sechs Disziplinen bestehende Forscherteam untersucht, wie Partnerschaften und Netzwerke zwischen Räumen aufgebaut werden können, die sich stark voneinander unterscheiden. Wie kann Freizeitverkehr durch Vernetzung von Quell- und Zielraum des Tourismus attraktiver und gleichzeitig nachhaltiger gestaltet werden?

Die wachsenden Umweltbelastungen und der Wunsch der Anwohner nach einer touristischen Erschließung öffnen neue Handlungsfelder. Am Beispiel des Korridors Berlin-Usedom werden Möglichkeiten der Kooperation sich ergänzender, unterschiedlicher Räume im Hinblick auf eine ökologisch, ökonomisch und sozio-kulturell sinnvolle Gestaltung von Freizeitverkehr und Tourismus betrachtet. In diesem Kontext bietet sich eine nähere Betrachtung des Radfernverkehrs an, denn für Radfahrer auch der Weg das Ziel. Was für den Autofahrer der Transitraum ist, der schnell überwunden werden muss, um das ersehnte Ziel zu erreichen, ist für den Radfahrer ein bereistes Gebiet, das entdeckt und erkundet werden will. Radwandern ist eine Reiseform mit vielen Vorzügen: sie ist gesund, energiesparend, kontaktfördernd, Ressourcen schonend, aktiv und macht außerdem noch Spaß. Und sie bietet eine Alternative zum motorisierten Freizeitverkehr.

Als ein Beispiel wurde Fernradweg Berlin-Usedom betrachtet. Ziel des Diskussionsprozesses, der im November 2002 mit einem Workshop in Anklam¹ begann, war ein Erfahrungsaustausch eines breiten Spektrums von Experten sowie die Entwicklung innovativer Lösungsansätze, insbesondere in Bezug auf folgende Fragen:

- Welche Anforderungen muss ein Radfernwanderweg erfüllen, um einerseits ein touristischer Erfolg zu sein und andererseits dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung zu entsprechen ?
- Worin bestehen die unterschiedlichen Perspektiven der an der Planung und Umsetzung des Radfernweges Beteiligten und wie können Interessengegensätze überwunden werden?
- Welche Kooperationspartner werden zur Realisierung des Radfernwanderwegs Berlin-Usedom gebraucht?
- Wie sollten die Schnittstellen zwischen Bahn und Fahrrad gestaltet sein und worin liegen die Probleme der Umsetzung in diesem Bereich?

¹ Workshop am 4. November 2002 in der Kreisverwaltung Anklam: „Der Weg ist das Ziel... Radfernwege als nachhaltige Verknüpfung kontrastreicher Regionen“.

Zentrales Ergebnis des Workshops war die Feststellung, dass die Kooperation über die Landesgrenzen hinweg noch erhebliche Defizite aufweist und viele Beteiligte Informationsdefizite insbesondere bzgl. Status, Umsetzungsstand und Finanzierungsmöglichkeiten des geplanten Radfernwegs konstatieren mussten. Es wurde betont, dass das Management des Radweges Berlin-Usedom durch einen einzelnen Landkreis nicht zu gewährleisten ist. Der Workshop wurde zum Anlass genommen, eine Länder übergreifende Kooperation im Sinne einer Umsetzungsstrategie zu initiieren. Seither trifft die damit gegründete „Arbeitsgruppe Radfernweg Berlin-Usedom“ unter Beteiligung aller von der Route Berlin-Usedom tangierten Landkreise regelmäßig zusammen. Ausgangspunkt der Arbeitsgruppe war die Erkenntnis, dass für die Entwicklung eines integrierten Konzepts Länder übergreifend verschiedene Akteure und Entscheidungsträger kooperieren müssen, deren Interessen sich nicht immer auf Anhieb überschneiden. So wurden zunächst die an der Planung und Umsetzung des Radfernwegs Berlin-Usedom Beteiligten an einen Tisch gebracht, um den aktuellen Stand der Umsetzung zu erfassen, Informationsdefizite bzgl. des bisherigen Prozesses auszuräumen sowie unterschiedliche Perspektiven heraus zu arbeiten. Die AG hat das Ziel, die Koordination, Umsetzung, Information und das Marketing des Radfernwegs voranzutreiben. Sie wird vom Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin moderiert.

Im April 2003 nahm eine kleine Gruppe von Experten eine erste durchgehende Befahrung der gesamten Trasse vor und verschaffte sich dabei einen Überblick über den aktuellen Stand insbesondere der Wegebeschaffenheit. Die nächsten Schritte bestehen nun darin, den Ausbau bisher defizitärer Wegabschnitte voranzutreiben, eine durchgängige und einheitliche Beschilderung vorzunehmen, für eine Übergangsphase „ehrliche“ Informationsmaterialien für die bereits hohe touristische Nachfrage zu erstellen und ein Konzept für die Vermarktung zu entwickeln, die jedoch erst 2005 voll einsetzen soll, wenn die größten Defizite ausgeräumt und Beschilderungen vorhanden sind.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Länder übergreifende Kooperation die Umsetzung des Konzepts zum Radfernwanderweg Berlin-Usedom bereits ein großes Stück voran gebracht hat. Durch die Bildung der Arbeitsgruppe konnten Transparenz geschaffen und Finanzierungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Das Länder-übergreifende Netzwerk erleichtert es, gemeinsam und koordiniert aktiv zu werden, sich gegenseitig zu informieren und zu unterstützen, know-how auszutauschen sowie die Gemeinden und Anbieter entlang der Trasse zu beteiligen und zu informieren. Voraussetzung einer längerfristigen Stabilität der Kooperation ist allerdings, dass die ökonomischen Chancen des Fahrradtourismus erkannt und entsprechende Prioritäten gesetzt werden.

Die Ergebnisse des Workshops sowie die daran anschließenden regelmäßigen Diskussionen der AG Radfernweg Berlin-Usedom werden in diesem Reader dokumentiert.

Für Diskussionsbeiträge danken wir insbesondere folgenden Personen:

Frau Ursula Berger, Landkreis Barnim; Herrn Winfried Zimmermann, Landkreis Uecker-Randow; Herrn Kai Dahme, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg; Herrn Peter Wendt, Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern; Herrn Dirk Weichbrodt, Landesamt für Forsten und Großschutzgebiete Mecklenburg Vorpommern - Naturpark Insel Usedom; Herrn Axel Blomberg, ADFC Brandenburg; Frau Marianne Schulz, Landesradwegmeisterin/ Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern sowie Frau Dr. Barbara Syrbe, Landrätin Landkreis Ostvorpommern für die freundliche Unterstützung.

Ein herzlicher Dank gilt auch den an der Dokumentation der Diskussionen beteiligten Projektmitarbeiter/innen: Jens Vogel, Carolin Schroeder, Sascha Lehmann, Boris Kluge, Gunter Heinickel und Dr. Bettina Graf.

2 Radfernwanderweg Berlin-Usedom

Der Radfernwanderweg Berlin-Usedom greift eine Verbindung zwischen zwei Regionen auf, die schon lange in Beziehung zueinander stehen: Usedom wird seit ca. 150 Jahren als „die Badewanne der Berliner“ bezeichnet. Es besteht eine besondere Sympathie der Bewohner des Ballungsraums Berlin zu der Ferieninsel zwischen Bodden und Ostseeküste. Jedoch ist für Radfernfahrer vor allem der Weg das Ziel: der Radweg Berlin-Usedom startet am Alexanderplatz im Zentrum Berlins, wird an der Panke über die Landesgrenze bis Bernau, durch die Waldgebiete des Kreises Barnim und entlang dem Werbellinkanal und Werbellinsee geführt, im Kreis Uckermark am Grimnitzsee, Ober- und Unteruckersee, durch den Kreis Uecker-Randow zu einem großen Teil in Ueckernähe bis Ueckermünde fortgesetzt, wo er im Landkreis Ost-Vorpommern an den Haff-Fernweg nach Usedom anschließt. Der Radfernweg ist somit eine insgesamt attraktive und zu einem beträchtlichen Teil entlang von Gewässern geführte Route.

Grundsätzlich besitzt der Nord-Ost-Raum Deutschlands mit seinem kontinentalen, relativ trockenen Klima gute Voraussetzungen für den Radtourismus. Die flache, teilweise aber auch hügelige Topografie der durchfahrenen Regionen bietet für Radfahrer angenehme und gleichzeitig abwechslungsreiche Bedingungen. Eine in weiten Teilen geschützte Naturlandschaft mit sehr geringer Besiedlungsdichte, weite Waldflächen, Seen und Kanäle mit vielfältigen Erholungs- und Wassersportmöglichkeiten sowie zahlreiche Kulturangebote laden die Gäste auf der etwas über 300 km langen Tour ein, das Land zu entdecken. In den Dörfern finden sich fahrradfreundliche Übernachtungsstätten, vom Landgasthof bis zum Jagdschloss.

Die Aktivitäten zur Umsetzung des Radfernwegs Berlin-Usedom erfolgen vor dem folgenden ökonomischen Hintergrund: Fahrradtourismus ist ein noch immer unterschätztes Phänomen, der in den letzten Jahren seinen Anteil am Gesamttourismus deutlich ausgeweitet hat. Der Fahrradtourismus in Deutschland befindet sich auf Wachstumskurs, er ist das stärkste Wachstumssegment im Tourismus. 2 Mio Deutsche verbrachten im Jahr 2002 ihren mehrtägigen Urlaub zu einem großen Teil im Fahrradsattel.² Der jährliche Umsatz aus dem Fahrradtourismus wird von der Bundesregierung auf rund 5 Mrd. Euro geschätzt und ist damit zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor geworden.³ Die Zahl der fahrradfreundlichen Beherbergungsbetriebe „Bett&Bike“ ist von 216 im Jahr 1995 auf 3.300 im Jahr 2003 gestiegen. Nach einer Analyse des ADFC verbringen 43% aller deutschen Radtouristen ihren Urlaub im Inland, denn Radwandern ist eine Reiseform mit vielen Vorzügen: sie ist gesund, energiesparend,

² ADFC Radreiseanalyse 2003

³ FahrRad! Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, BMVBW April 2002

kontaktfördernd, ressourcenschonend, aktiv und macht außerdem noch Spaß. Und sie bietet eine Alternative zum motorisierten Freizeitverkehr.

Radfernwege werden von Touristikern und Regionalpolitikern in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern zunehmend als Beitrag zur Schaffung vitaler ländlicher Räume angesehen. Der Bekanntheits- und Attraktivitätsgrad der bereisten Gebiete steigt durch gut ausgebaute Radwege. Der Radtourismus bietet für den regionalen Fremdenverkehr die Möglichkeit, sanften Tourismus ohne den Charakter des Verzichts zu entwickeln. Dabei bedeuten Radreisen Qualitätstourismus, denn sie führen zu erhöhter Auslastung von Hotellerie und Gastronomie, Entzerrung der Saison sowie Hinzugewinn neuer Kundengruppen jeglicher Alters- und Einkommensstufen. Radtouristen bleiben zwar in der Regel nur 1-2 Nächte, jedoch reisen sie häufig in kleinen oder größeren Gruppen und gönnen sich oft nach einem aktiven Tag im Sattel am Abend gute Speisen und Komfort.⁴ Radtouristen suchen mittel- bis hochpreisige Übernachtungsmöglichkeiten (Pension/Hotel) und sind an einer guten Gastronomie interessiert. Somit kann Radtourismus eine bedeutende beschäftigungspolitische und strukturstabilisierende Funktion einnehmen, bei gleichzeitiger Vermeidung der Belastungen hohen Verkehrsaufkommens.

3 Länderübergreifende Kooperation

Obwohl bereits seit 1994 ein Rad-Routen-Konzept für den Radfernweg Berlin-Usedom vorlag, war bis 2002 noch keine eindeutige Abstimmung über die Trassenführung erfolgt. Eine Koordination für die gemeinsame länderübergreifende Planung war nicht vorgesehen und die zum Teil sehr engagierten Mitarbeiter/innen der Kreisverwaltungen scheuten Übergriff in fremde Zuständigkeitsbereiche. „Der Punkt, wo man länderübergreifend tätig wird, ist noch nicht erreicht“ so lautete die Auskunft. Es wurden enorme Unterschiede bzgl. des Stands von Planung und Umsetzung in den einzelnen Landkreisen festgestellt. Auch über die Möglichkeiten der Finanzierung bestand Uneinigkeit. Einigen Akteuren war nicht bewusst, dass der Radfernweg nicht Bestandteil des BundesRadfernwegenetzes ist und daher keine Aussicht auf eine Förderung durch den Bund besteht.

Die von der Route Berlin-Usedom tangierten Landkreise gründeten daher im November 2002 eine länderübergreifende Arbeitsgruppe mit dem Ziel, die Koordination, Umsetzung, Information und das Marketing des Radfernwegs voranzutreiben. Die Arbeitsgruppe wird vom Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin moderiert. Ausgangspunkt war die Erkenntnis, dass für die Entwicklung eines integrierten Konzepts länderübergreifend verschiedene Akteure und Entscheidungsträger kooperieren müssen, deren Interessen sich nicht immer auf Anhieb überschneiden. So wurden zunächst die an der Planung und Umsetzung des Radfernwegs Berlin-Usedom Beteiligten an einen Tisch gebracht, um den aktuellen Stand der Umsetzung zu erfassen,

⁴ Durchschnittlich gibt der radreisende Übernachtungsgast ca. 45 Euro täglich aus. Vgl. ADFC Radreiseanalyse 2003

Informationsdefizite bzgl. des bisherigen Prozesses auszuräumen sowie unterschiedliche Perspektiven heraus zu arbeiten.

In der Arbeitsgruppe sind Mitarbeiter/innen aus den vier Kreisverwaltungen, den Tourismusverbänden der Länder, den regionalen Fremdenverkehrsverbänden, den Wirtschafts- und Verkehrsministerien der Länder sowie Vertreter der entsprechenden Berliner Bezirks- und Senatsverwaltungen und der Berlin-Tourismus-Marketing GmbH vertreten. Die seither regelmäßig tagende Arbeitsgruppe beschäftigt sich insbesondere mit den folgenden Themenfeldern:

- Trassenführung
- Streckenbeschreibung
- Beschilderung und Logo
- Finanzierung des Ausbaus
- Informationsmaterial und Marketing
- Einbezug von Kommunen
- Einbezug von Leistungsträgern
- Formulierung eines gemeinsamen Positionspapiers

Im April 2003 nahm eine kleine Gruppe von Experten eine erste durchgehende Befahrung der gesamten Trasse vor und verschaffte sich dabei einen Überblick über den aktuellen Stand insbesondere der Wegebeschaffenheit. Es wurden beträchtliche Unterschiede bzgl. des Stands von Planung und Umsetzung in den einzelnen Landkreisen festgestellt. Problematisch sind insbesondere diejenigen Streckenabschnitte, die noch unbefestigt sind oder auf Straßen mit mittlerer bis starker Verkehrsbelastung geführt werden. Hierfür sollen in der Beschilderung nach Möglichkeit Ausweichvarianten gefunden werden, bis ein Ausbau bzw. der Bau alternativer oder wenn nötig straßenbegleitender Radwege erfolgt ist. Die nächsten Schritte bestehen nun darin, den Ausbau bisher defizitärer Wegabschnitte voranzutreiben, eine durchgängige und einheitliche Beschilderung vorzunehmen, für eine Übergangsphase „ehrliche“ Informationsmaterialien für die bereits hohe touristische Nachfrage zu erstellen und ein Konzept für die Vermarktung zu entwickeln, die jedoch erst 2005 voll einsetzen soll, wenn die größten Defizite ausgeräumt und Beschilderungen vorhanden sind.

Durch die Bildung der Arbeitsgruppe konnte Transparenz geschaffen und es konnten kurzfristige Finanzierungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Das Netzwerk erleichtert es, wechselseitig Reputation und Vertrauen einzufordern, gemeinsam und koordiniert aktiv zu werden, sich gegenseitig zu informieren und zu unterstützen, know-how auszutauschen sowie die Gemeinden und Anbieter entlang der Trasse zu beteiligen und zu informieren.

Es gilt nun, langfristig tragfähige formale und inhaltliche Strukturen der Zusammenarbeit und Kommunikation zu entwickeln, die über den Projektzeitraum hinaus Bestand haben. Ein Anreiz zur Fortführung der

Kooperation besteht, solange die Beteiligten sich weiterhin Synergieeffekte von der Zusammenarbeit versprechen. Das Fortbestehen der Kooperation ist außerdem von einem stabilen Schlüssel-Akteur abhängig, der bereit ist, Verantwortung für das Gesamtprojekt zu übernehmen. Und schließlich ist es auch Voraussetzung einer längerfristigen Stabilität der Kooperation, dass die ökonomischen Chancen des Fahrradtourismus erkannt werden.

4 Trassenführung des Radfernwegs Berlin-Usedom

Eine häufiger Konflikt bei der Festlegung einer Radfernroute betrifft die Trassenführung. Dabei setzen sich Naturschutzvertreter für den Schutz unzersiedelter Flächen und zusammenhängender Lebensräume ein, denen ein hoher Wert beigemessen wird. Gleichzeitig handelt es sich bei diesen Gebieten i.d.R. um Vorranggebiete für die touristische Entwicklung. Ziel des Naturschutzes ist es daher, die Besucher an besonders sensiblen Bereichen vorbei zu führen, möglichst bereits vorhandene Wege zu nutzen und die Notwendigkeit von Wegeneubau sehr sorgfältig zu prüfen (vgl. Kap. 13.2). Die Nutzung bereits vorhandener Wege, ggf. unter in Kaufnahme von Umwegen, widerspricht jedoch der Erkenntnis, dass die Radreisenden eine schlüssige, möglichst geradlinige Streckenführung vorfinden sollten, da sie andernfalls naheliegende „Abkürzungen“ durch möglicherweise zu schützende Naturräume suchen werden.

Die Kommunen wiederum finanzieren einen Teil des Radwegs und müssen auch für die Pflege aufkommen - sie wünschen daher eine Berücksichtigung ihrer Interessen. Dazu gehört beispielsweise eine Trassenführung direkt durch Ortschaften, auch dies kann Umwege bzw. im Extremfall eine Zick-Zack-Führung der Trasse bedeuten. Weiterhin setzen sich Kommunen für eine Mitbenutzung beispielsweise durch den Schüler-Radverkehr ein. Für den Schülerradverkehr geeignete Radwege müssen jedoch in der Regel völlig anderen Kriterien als touristische Radwege genügen: sie sollen sicher und einsehbar sein, nicht durch einsame Waldgebiete geführt werden und möglichst auch eine Beleuchtung aufweisen, da Schüler insbesondere im Winter den Weg auch im Dunkeln benutzen. Bisher sind kommunale Vertreter häufig nicht von der Priorität des Baus eines touristischen Radfernwegs überzeugt, jedoch werden Radfernwanderwegen zunehmend wirtschaftliche Potentiale beigemessen.

Ein weiteres Konfliktpotential bei der Anlage von Radwegen ist die Frage der Wegebündelung: inwieweit können und sollen Radwege mit Fußwegen, Promenaden und Reitwegen etc. miteinander kombiniert werden? Gibt es die Möglichkeit, den Radweg Berlin-Usedom auf bereits vorhandenen Wegen zu führen? Die Diskussion kam hier zu dem Ergebnis, dass die Bündelung von Wegen eine Frage der Dimension ist: die Entscheidung ist davon abhängig, wie viel Umweg dem Radwanderer zugemutet werden soll und ob der Vorteil der Mehrfachnutzung für die Finanzierung genutzt werden kann (z.B. Rad und Landwirtschaft). Rad- und Reitwege sind jedoch unvereinbar. Der ADFC vertritt die Ansicht, dass in dünn besiedelten Gebieten bzw. bei niedriger Nutzungsdichte eine Mehrfachnutzung der Wege durchaus möglich sei.

Unterschiedliche Perspektiven in Bezug auf diese Fragen führten im Fall der Berlin-Usedom-Route zu relativ langwierigen Auseinandersetzungen über den genauen Verlauf der Trasse. Eine Darstellung der exakten Trasse ist jedoch Voraussetzung für die Erarbeitung einer ersten Tourenkarte mit Beschreibung, die wiederum für die Vermarktung sowie zur Information der Anbieter entlang der Trasse unerlässlich ist.

5 Oberflächenbeschaffenheit

Einen zentralen Diskussionspunkt stellt die Beschaffenheit der Wegeoberfläche dar. Sie betrifft

- die Möglichkeit der Mitbenutzung durch andere Formen der Freizeitmobilität,
- die Verträglichkeit von Fahrradtourismus und Naturschutz,
- ästhetische Fragen,
- Wartungsaufwand und Finanzierung sowie
- Fragen der Saisonverlängerung.

Eine Verlängerung der Radsaison ist nur mit versiegelten Belägen (z.B. Asphalt/ Bitumen) möglich, die im Wartungsaufwand auch deutlich günstiger - weil dauerhafter haltbar - sind als wassergebundene Oberflächen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass auch eine Unterschreitung der Vorgaben für den Unterbau das Risiko hoher Kosten für den späteren Unterhalt birgt.

Asphaltierte Oberflächen werden vor allem für Radfernwege als Standard verlangt, weil hier eine komfortable Ausstattung gefragt ist und es sich nicht um „touristische Erkundungswege“ handelt. Asphaltierte Oberflächen können von anderen touristische Mobilitätsformen (z.B. Skatern) mitgenutzt werden - allerdings ist die Möglichkeit der Mitnutzung von Radwegen durch Skater abhängig vom Körnungsgemisch der Asphaltdecke.

Radwege mit Asphaltdecken werden jedoch unterschiedlich bewertet: Sie sind vor allem ein Dorn im Auge vieler Naturschützer, die unversiegelten Wegen einen höheren ökologischen Wert beimessen (weniger starke Verdichtung des Untergrundes, Wasserdurchlässigkeit). Auch stellen asphaltierte Wege aus der Perspektive vieler Naturschutzvertreter in der Natur, beispielsweise in Wäldern, ein ästhetisches Problem dar. Betont wird auch der kulturelle Wert des Feldwegs. Zudem verursachen asphaltierte Wege eine Zerschneidung von Naturräumen. Wassergebundene Decken werden von Vertretern des Naturschutzes tendenziell bevorzugt, da sie nicht versiegelt und insbesondere in naturnahen Gebieten und im Wald ästhetisch ansprechender sind. Zudem werden asphaltierte Wege häufig von motorisierten Fahrzeugen missbraucht. Auch ist die Behauptung, auf den Herbizideinsatz könne bei asphaltierten Oberflächen verzichtet werden, umstritten. Wassergebundene Oberflächen schließen zwar eine Mitbenutzung bspw. durch Skater aus, werden von Wanderern dagegen als angenehmer empfunden.

Angesichts dieser unterschiedlichen Interessenlage kommt es bei der Konzeption von Radfernwegen im Hinblick auf die Oberflächenbeschaffenheit immer wieder zu Konflikten insbesondere zwischen Wirtschafts- bzw. und Umweltämtern.

Der ADFC vertritt die Ansicht, dass auch bei nicht-asphaltierten Wegen das Problem der hohen Verdichtung des Untergrundes besteht. Um einem Missbrauch von Radwegen (durch Kfz und Motorräder) zu vorbeugen, sollte die Akzeptanz von Radwegen in der Bevölkerung grundsätzlich im Vorfeld der Festsetzung von der Planung geprüft werden. Teilweise widerspricht die traditionelle Nutzung von Wegeverbindungen einer Ausweisung als Radweg, denn Wege, die über lange Zeit als Verbindung zwischen Orten genutzt wurden, bleiben im Gedächtnis der lokalen Bevölkerung.

Derzeit werden Fahrradstraßen eigens für die touristische Nutzung eingerichtet. Im Hinblick auf Fahrradstrassen ist es von Bedeutung, dass die Bedenken bzgl. Gefahren durch Mischnutzung mitbedacht werden, denn auf Radwegen rechnen Radfahrer beispielsweise nicht mit Autoverkehr.

6 Beschilderung und Logo

Von hoher Bedeutung für Radfernwanderwege ist – und hier sind sich alle Beteiligten einig - eine einheitliche und durchgängige Beschilderung sowie die Verwendung eines einprägsamen Logos sowohl für die Beschilderung als auch für Marketing- und Informationsmaterialien. Die Beschilderung sollte gut sichtbar angebracht werden und sich farblich möglichst vom Hintergrund absetzen. Sie sollte den Radreisenden Transparenz und Orientierung auch bzgl. kreuzender Wege und Routen verschaffen. Zur Beschilderung gehört auch die Ausschilderung von Pensionen, Hotels, Gaststätten und Sehenswürdigkeiten oder Ausflugszielen am Weg. Gastbetriebe sollten die Erlaubnis haben, Hinweise zu ihren Häusern selbst anzubringen, sofern sie nicht gefährdend und überdimensioniert sind.

7 Finanzierung des Ausbaus und des Unterhalts von Radfernwegen

Im Falle der Förderung eines Radfernwegs müssen normalerweise 10-20% der Baukosten von den Gemeinden getragen werden. Für viele Gemeinden ist diese Beteiligung am Radfernwegenetz angesichts leerer Kassen nur schwer oder gar nicht aufzubringen. Das Land seinerseits kann nur „predigen“, doch eine Beteiligung und die Art der Ausführung des Radfernwegs nicht vorschreiben und bleibt somit auf den guten Willen der Kommunen angewiesen. Hinzu kommt, dass die Kosten eines Radfernwegs nicht nur aus den reinen Baukosten bestehen: es sind darüber hinaus auch Unterhalts- und Gestaltungskosten des Radweges zu kalkulieren. Auch für den Unterhalt des Weges liegt in der Regel die Zuständigkeit bei den Gemeinden - entscheidend ist es daher sicherzustellen, dass diese sich auch für die Pflege des Radweges zuständig fühlen. Das Land sieht den Vorteil dieser Regelung darin, dass dem Anspruchsdenken gegenüber dem Land entgegengewirkt wird und die

Kommunen dazu angehalten sind, einen Teil der Verantwortung für die Infrastruktur an Radwegen zu tragen.

Einen Kostenfaktor stellt auch die regelmäßige Begehung (Inspektion) der Radwege dar. Vor dem Erfahrungshintergrund anderer Radwegenetze wird vorgeschlagen, die Touristen aktiv als „Schadensmelder“ und „Inspektoren“ einzusetzen.

8 Eröffnung und Vermarktung des Radweges zum richtigen Zeitpunkt

Ein Konfliktbereich ist der Zeitpunkt der Vermarktung und offiziellen Eröffnung des Radwegs. Die Zuständigkeit für die Vermarktung von Radfernwegen liegt bei den Tourismusverbänden. Im Falle des Radfernwegs Berlin-Usedom wurde über den „richtigen Zeitpunkt“ für eine offizielle Eröffnung des Radweges ausführlich diskutiert. So wurde die Ansicht vertreten, dass für die Eröffnung der größte Teil der Strecke fertig gestellt sein muss. Insbesondere die Vertreter der Landkreise und des ADFC betonten, dass Imageschäden durch Qualitätsmängel sowohl für die Route als auch für die Region vermieden werden müssen. Auf keinen Fall sollte ein Radweg beworben werden, der in weiten Strecken noch nicht fertig gestellt ist, wie die Erfahrungen aus dem Radfernweg Berlin-Kopenhagen zeigen.

Seitens der Touristiker hingegen liegt der Schwerpunkt auf dem Interesse, den Radfernweg als Marketing-Faktor für die Region baldmöglichst nutzbar zu machen. Die anbietenden Betriebe entlang der Radroute sollten frühzeitig den entstehenden Radweg zur Eigenwerbung nutzen können. Im Falle des Radfernwegs Berlin-Usedom sehnen sich die Fremdenverkehrsbüros nach einer Karte mit touristischen Informationen, um die bereits eingesetzte Nachfrage durch Radtouristen befriedigen zu können. Schließlich wird als Argument für eine frühzeitige Vermarktung angeführt, dass beim Bau anderer Radfernwege oft erst mit dem Beginn der Vermarktung und dem damit entstehenden Handlungsdruck (Beschwerden der Touristen) der Ausbau von Teilstrecken erreicht wurde.

Seitens der meist kleinen und mittleren touristischer Anbieter wurde scharf kritisiert, dass für Werbeanzeigen in den Informationsmaterialien (Broschüren) horrenden Beträge gefordert werden, so dass sich für diese Betriebe die Werbung nicht lohnt. Dies sei in einem durch kleine und mittlere Unternehmen geprägten touristischen Sektor ein kapitaler Fehler. Der Aufwand für Werbung ist nach Ansicht dieser Interessengruppe außerdem zum Teil überzogen – Hochglanzbroschüren seien überflüssig und die Angebote sollten stärker aus der Nutzerperspektive entwickelt werden. Es wird betont, dass die Bewerbung der Pensionen, Hotels und Gaststätten am Weg sich nicht nur an den marktüblichen Preisen für Inserate, sondern auch an den geringen finanziellen Möglichkeiten für Eigenwerbung vieler Betriebe orientieren sollte.

9 Image der Region und Zielgruppenansprache

Die Diskussion im Zusammenhang mit der Vermarktung des Radfernwegs Berlin-Usedom beschäftigte sich mit der Frage der Heterogenität der an den Radweg angrenzenden Landstriche und der Schwierigkeit ein gemeinsames Leitbild bzw. Image zu kreieren. Kann ein solches Image der Vielfalt der unterschiedlichen Landschaften gerecht werden? Sind die Qualitäten der an den Radweg angrenzenden Regionen „unter einen Hut“ zu bringen? Kann ein gemeinsames homogenes „Image der Zwischenräume“, d.h. der Regionen zwischen Berlin und Usedom geschaffen werden?

Die von der Route Berlin-Usedom berührten Regionen sind zu großen Teilen noch „relativ gesichtslos“ und touristisch nur schwach entwickelt, daher wurde die Ansicht vertreten, dass vor allem diese Regionen beschrieben und entsprechend vermarktet werden sollten. Auch der Name des Radfernwegs Berlin-Usedom war Gegenstand der Diskussion und es wurde die Frage aufgeworfen, ob der Radweg einen anderen Namen erhalten sollte, der die Zwischenregionen als Hauptbestandteile des Radfernweges berücksichtigt und im Bewusstsein der Radreisenden verankert. Ergebnis der Diskussion war jedoch die Ansicht, dass ein einheitliches Images bestenfalls für den Radweg selbst zu schaffen wäre. Auch von einer Änderung des Namens wurde abgesehen, da das Image der Zielregionen Usedom bzw. der Quellregion Berlin relativ klar ist und das Image der Zwischenregionen nur schwer in einem Namen unterzubringen wäre. Im Vordergrund des Namens bleibt somit Usedom als Sonneninsel. Darüber hinaus wurden jedoch weitere Anhaltspunkte für die Imagebildung des Radfernwegs Berlin-Usedom in die Diskussion eingebracht, die bei der Vermarktung berücksichtigt werden sollten:

- Geschichte und Architektur
- Wellness
- „Ende der Welt“
- Sport
- Leichtes Radlergebiet

Hinsichtlich der Zielgruppenansprache kam man zu dem vorläufigen Ergebnis, dass vor allem folgende Personenkreise angesprochen werden sollten.

- Menschen, die in Berlin in Häuserblöcken leben und denen deswegen ein ausgeprägtes Bedürfnis nach Naturerlebnis unterstellt wird
- Wassersportler/innen
- Personen über 40 Jahre, denn deren Bedürfnisse kann die Region eher befriedigen als die Bedürfnisse der Jüngeren
- Personen mit Übernachtungsinteresse
- Personen mit Interesse an den Menschen der Region
- Radfahrer/innen

- Familien
- Gesundheitstouristen
- Menschen mit mittlerem bis höherem Einkommen.

Es sollten sowohl Touristen umworben werden, für die das Ziel (Usedom) im Vordergrund steht als auch solche, denen es vorwiegend um das „unterwegs sein“ geht. Bedauert wurde, dass weder ein gutes „Schlechtwetterprogramm“ noch ein ausreichendes Angebot für Jugendliche vorhanden ist, mit dem Radfahrer angelockt werden könnten.

10 Intermodalität - Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern

Bei der Gestaltung und Förderung von Schnittstellen des Fahrrads mit anderen Verkehrsträgern geht es in erster Linie um die Verknüpfung zwischen Bahn & Rad, aber auch die Entwicklung von Anrufbussystemen in Verbindung mit Radtourismus. Die Zahl der Verknüpfungsmöglichkeiten sollte deutlich erhöht und die Abstellmöglichkeiten für Räder an den Bahnhöfen gerade in punkto Sicherheit verbessert werden. Generell sollten mehr integrierte Angebote geschaffen werden (z.B. Bahntickets und Ausleihe von Rädern aus einer Hand). Auch die Anschlusssicherheit und die Zuverlässigkeit des ÖPNV sind wichtig für eine Förderung der Intermodalität von Bahn und Rad.

Radreisende benötigen darüber hinaus Informationen über das Angebot und über die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, um eine Reise organisieren zu können. In diesem Zusammenhang wurde die Schaffung von Informationsangeboten aus einer Hand als wichtig eingestuft.

Ferner ist eine Verbesserung der Serviceleistungen für die Nutzer auch im Radfernverkehr anzustreben. Freundlichkeit und Engagement für den Kunden sind zwei entscheidende Begriffe – hier gibt es trotz vieler bereits erreichter Verbesserung noch erheblichen Handlungsbedarf. Die Flexibilität von Radreisenden wird durch möglichst flexible und auch kurzfristige Handhabung der Fahrradausleihe (nach Möglichkeit telefonisch oder über das Internet) unterstützt. Eine Rückgabe entliehener Fahrräder sollte nicht unbedingt an der Ausleihstation erfolgen müssen, sondern an mehreren Stationen (z.B. anderen Bahnhöfen oder zentralen regionalen Anlaufpunkten) möglich sein.

Im Hinblick auf die Verkehrskapazitäten wird in erster Linie eine Erhöhung der Kapazität der Fahrradmitnahme im ÖPNV gefordert (mehr Züge und mehr Abstellplätze in den Zügen, Niederflurfahrradwaggonen). Auch Busse sollten – wo es möglich ist - für die Fahrradmitnahme ausgerüstet werden. Ein zweiter wichtiger Punkt ist die technische Ausstattung der Verknüpfungsstellen, also meist der Bahnhöfe, wo einerseits Ausleihmöglichkeiten geschaffen, andererseits aber auch die Abstellkapazitäten erhöht werden sollten. Darüber hinaus wird die Errichtung von mehr Park & Ride-Plätzen gefordert. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im ICE und eine Reservierungsmöglichkeit im Regionalverkehr auch für Einzelpersonen oder Kleingruppen (bisher nur für

Großgruppen möglich) würde vielen Radfahrern die Anreise ohne eigenen Pkw erleichtern.

11 Einbezug von touristischen Leistungsträgern: der Weg ist das Ziel...

Die touristischen Leistungsträger äußerten den Wunsch nach einer Länder übergreifenden zentralen Plattform als Institution zur gegenseitigen Information, zur Bündelung von Maßnahmen sowie zur gemeinsamen Entwicklung und Verknüpfung von Angeboten. Es besteht ein hoher Koordinierungsbedarf von außen – dieser Bedarf wird auch für die Koordination der einzelnen regionalen Tourismusverbände gesehen. Darüber hinaus wird einem verbesserten Marketing sowie umfänglichen und regelmäßigen Informationen ein großer Stellenwert eingeräumt. Nachdrücklich wurde der Wunsch nach mehr Partizipationsmöglichkeiten, Enthierarchisierung sowie einer stärkeren Förderung des lokalen Engagements geäußert.

Die Anbieter im Tourismussektor messen dem Radtourismus häufig keine hohen Wertschöpfungspotentiale bei, zumal sich Radwanderer in der Regel nur für eine oder zwei Nächte an einem Ort aufhalten. Insbesondere in touristisch hoch attraktiven Räumen – im hier betrachteten Fall die Insel Usedom – bestehen aufgrund der kurzen Aufenthaltsdauer von Radtouristen nur wenig Anreize, sich auf deren Bedürfnisse einzustellen. Dies äußert sich auf Usedom darin, dass nur fünf Übernachtungsbetriebe als „fahrradfreundlich“ (im Sinne von „bett&bike“) ausgewiesen sind.

Ein wesentliches Ziel der Radfernwege ist die Lenkung des Tourismus in Regionen, die sonst nicht im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit stehen und so eine Aufwertung erfahren sollen. Doch mangelt es gerade dort oft an entsprechender Infrastruktur für Radfahrer, z.B. Einkaufsmöglichkeiten in den Dörfern. Hier besteht die Notwendigkeit, den Anbietern diesen Bedarf bewusst zu machen. Für ein insgesamt attraktives Angebot für Radfahrer in Zusammenhang mit der Förderung eines nachhaltigen Tourismus sind außer dem Weg selbst und seiner gut sichtbaren Beschilderung die folgenden Elemente von Bedeutung:

- Attraktive Gastronomie/ Beherbergung/ Camping entlang der Strecke
- Fahrradfreundliche Gastbetriebe
- Sehenswürdigkeiten
- Abstellanlagen/ Schutzhütten
- Fahrradreparatur/-verleih
- Rastplätze/ Spielplätze/ Naturerlebnis/ Aussichtspunkte
- Märkte/ Markttag, Einkaufsmöglichkeiten, Vermarktung regionaler Produkte

- Möglichkeiten des kurzen Aufenthalts (nur 1 Nacht) in Hotels und Pensionen
- Kartenmaterial und touristische Informationen (Gewässer, Freibäder, Sauna, Grillplätze, Sehenswürdigkeiten etc.)
- Service- und Informationsbereitschaft der Gastgeber
- ÖPNV-Anschlüsse mit Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern
- Gepäcktransporte
- Erhalt der Umwelt und Schonung der natürlichen Ressourcen

Diese Kriterien wurden gemeinsam mit der AG Radfernweg Berlin-Usedom erarbeitet. Ziel der Konzeption des Radfernweges ist, dass die Gäste die bereisten Regionen nicht nur durchfahren, sondern auch erleben, kennen lernen und verstehen. Dazu bedarf es ergänzender Angebote entlang der Strecke. Zusätzlich zur bereits bestehenden Infrastruktur sollen weitere Angebote entstehen, die es den Radwanderern ermöglichen, traditionelle, kulturelle, landschaftliche und kulinarische Besonderheiten der bereisten Gebiete zu entdecken. Damit die Region eine bindende Kraft entwickelt und „zum bleiben einlädt“, ist es notwendig, Anknüpfungspunkte für Engagement, Identifikation und Kommunikation zu schaffen. Somit ist der Radweg ein technisches Produkt einerseits, aber auch ein Band der Kommunikation entlang kontrastierender Räume andererseits.

12 Förderung der Nebensaison

Es besteht Einigkeit darüber, dass ein Nachfragepotenzial für Winterradtourismus besteht und dass dies auch gefördert werden sollte. Zu einer Infrastruktur für den Radtourismus in der Nebensaison gehört zum Beispiel die Einrichtung von Reparaturwerkstätten, die Fahrräder winterfest machen. Dazu gehört auch ein ausgebauten Radwegenetz, das auch im Winter befahrbar ist. Marketingaktivitäten könnten sich auch auf den Winter ausdehnen, dabei kann mit speziellen Angeboten sowie der gerade auch im Winter vorhandene landschaftliche Attraktivität verstärkt geworben werden (Marketing für die Nebensaison). Die touristischen Anbieter vor Ort sollten sich auf die Wintersaison vorbereiten und hier Angebote wie Sauna und Wellness zur Verfügung stellen. Aber auch die Gastronomie ist gefordert, bspw. durch ein Angebot an wärmenden Getränken, Suppen etc. Auch sollten bestimmte „Herbst- und Winter-Angebotspakete“ geschnürt werden. Besonders wichtig für die Förderung des nebensaisonalen Radtourismus ist darüber hinaus die Abschaffung des „An- und Abradelns“, wie auf anderen Radfernwegen bereits praktiziert, da so die Nachfrage für die Wintersaison zusätzlich niedergezwungen wird.

13 Beispiele für unterschiedliche Perspektiven in der Radfernwegeplanung und –umsetzung

13.1 Kriterien für fahrradfreundlichen Tourismus aus der Sicht der Radfahrerlobby

Bei Befragungen unter Radreisenden werden als stärkste Motive für den Fahrradtourismus erstens „Spaß am Radfahren“ (Bewegung) und zweitens „Natur erleben“ geäußert, denen andere Beweggründe deutlich nachgelagert sind.

Festzuhalten ist, dass nur 10% aller Radwege Radfernwege sind. Für diese definiert der ADFC die Erfüllung folgender Kriterien als entscheidend für den Erfolg:

- Die Radfernwege müssen einen eindeutigen Namen haben
- Sie bedürfen eines eindeutigen Konzeptes als Rundweg, Netz oder Strecke
- Sie müssen eine durchgängige Befahrbarkeit aufweisen
- Ihre empfohlene Mindestbreite beträgt 2m
- Sie müssen Allwettertauglich sein
- Sie müssen eine einheitliche, durchgängige Wegebeschilderung aufweisen
- Sie benötigen eine naturnahe Routenführung
- Touristische Infrastruktur entlang der Route ist notwendig
- Eine Anbindung an den ÖPNV ist wichtig
- Sie bedürfen der regelmäßigen Wartung

Für den Radfernweg Berlin–Usedom in Nordostdeutschland empfiehlt der ADFC, eine Gefährdung des Radfahrens durch Poller auf den Wegen zu vermeiden. Die Übernachtungsmöglichkeiten müssten sich dem Radtourismus in Ausstattung und Übernachtungsmodalitäten (flexibel, relativ kurze Aufenthaltszeiten von ein bis zwei Übernachtungen) anpassen. Dazu gehört auch die Bereitstellung von sicheren Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie von Trockenmöglichkeit für Kleider. Als ein Modell für Radfahrer geeignete Übernachtungsmöglichkeiten wird das expandierende Bett & Bike-System genannt⁵.

Von Radfahrern wird die nur mäßige Attraktivität der Bett&Bike – Gastbetriebe beklagt, denn es handelt sich häufig um relativ wenig attraktive, weil modern und funktional eingerichtete Betriebe („mangelnde Charakterstärke“). Diese Defizite können damit erklärt werden, dass sich gerade für Bett&Bike größere und modernere Häuser zertifizieren lassen, die besser auf die speziellen

⁵ Vgl. <http://www.bettundbike.com> (Stand: Mai 2003). Dieser Website sind die Kriterien des ADFC für fahrradfreundliche Gastbetriebe sowie 3300 Adressen zertifizierter Gastbetriebe zu entnehmen.

Anforderungen des Fahrradtourismus reagieren könnten als möglicherweise reizvollere Pensionen und Hotels, die über ältere und daher oft weniger funktionale Gebäude verfügen.

13.2 Radfernwanderweg Berlin-Usedom aus der Perspektive des Umwelt- und Naturschutzes

Insgesamt stellt Radtourismus kein großes Konfliktthema für den Naturschutz dar, denn Fahrradtouristen verhalten sich meist umweltbewusst. Jedoch steigt der Bedarf an Naturtourismus und –erleben und damit auch der Bedarf an qualitativ hochwertigen, bedarfsgerechten Radwegen. Insbesondere beim Neubau von Radwegen können sich Konflikte mit den Interessen des Naturschutzes ergeben.

Die Region, durch die der Radfernwanderweg Berlin-Usedom führt, ist die am dünnsten besiedelte Region Deutschlands. Große, unzersiedelte Flächen sind von hoher Wertigkeit für den Naturschutz, was durch die hohe Anzahl und Größe der Schutzgebiete in dieser Region deutlich wird. Gleichzeitig sind diese Gebiete häufig als Vorrangbereiche für die touristische Entwicklung ausgewiesen. Unverkennbar gibt es demnach eine enge Verbindung zwischen Tourismus/Erholung und Natur(schutz), die in der Regel von den beteiligten Akteuren auch akzeptiert wird. Hinzu kommt, dass die Entwicklung des Tourismus als eins der wenigen Potentiale für die ökonomische Entwicklung der Region gilt.

Generell ist davon auszugehen, dass alle Radwege ausgleichspflichtig sind, da sie im Sinne des Naturschutzgesetzes als Eingriff in die natürliche Landschaft gelten. Wie im Straßenverkehr zieht auch im Radverkehr jeder neue Weg auch neuen Verkehr nach sich. Eine Beeinträchtigung des Naturraums durch Radwegebau kann aber nicht generell gesehen werden: kritisch wird die Planung von Radwegen insbesondere dann betrachtet, wenn sie durch zusammenhängende Schutzgebietsflächen führen sollen. Im Einzelfall kann ein anhaltender Radfahrer störender auf die Natur wirken als ein vorbeifahrendes Auto. Kernzonen von Schutzgebieten sollten bei der Ausweisung von Radwegen auf jeden Fall vermieden werden. Andererseits können durch die Absperrung von Radwegen gelegentlich auch bestimmte Gebiete, die zuvor auch von motorisierten Fahrzeugen durchfahren wurden, beruhigt und schützenswerte Lebensräume erhalten werden.

Aus Sicht des Naturschutzes können mit dem Ausbau des Radtourismus folgende Ziele erreicht werden:

- Umweltfreundliche Verkehrsmittel werden gefördert
- Es kann einer zunehmenden Naturentfremdung entgegengewirkt werden
- Im Bereich der Umweltbildung können Erlebnisse geboten werden (zum Beispiel Blumberger Mühle)

Um Konflikte zu minimieren, sollten die Fachbehörden so früh wie möglich in den Planungsprozess einbezogen werden. Dringend empfohlen wird darüber hinaus eine Besucherlenkung vorbei an den besonders schutzwürdigen,

sensiblen ökologischen Bereichen. Generell sollte ein Radweg dort geführt werden, wo er am wenigsten den Naturschutz gefährdet oder Flächen zerschneidet.

13.3 Radfernwegeplanung in Mecklenburg-Vorpommern aus der Sicht der Landesregierung: Werden die Potenziale des Radtourismus erkannt?

In Mecklenburg-Vorpommern wurden seit 1991 von der Landesregierung 105 Mio. Euro in die Entwicklung des Radfernwanderwegenetzes investiert. Ca. 2.000 km von (überwiegend) Radfernwanderwegen konnten so gefördert werden. In den ersten vier Jahren nach der Wiedervereinigung wurde ein Konzept mit insgesamt 13 Radfernwanderwegen entwickelt. Die Wege sollten nach Möglichkeit nicht an stark befahrenen Bundes- oder Landstraßen geführt werden, was sich jedoch nicht immer umsetzen ließ. Problematisch erwies sich ferner die Struktur der Investitionsförderung, denn das Land übernimmt zwar in der Regel 90% der Investitionssumme, die restlichen 10% müssen aber von der lokalen Ebene aufgebracht werden. Aufgrund der prekären Haushaltssituation der öffentlichen Haushalte oder einer anderen Prioritätensetzung wurden jedoch kaum Förderanträge eingereicht. Das Land ist daraufhin dazu übergegangen in Einzelfällen auch 100% der entstehenden Investitionskosten zu fördern, was die Nachfrage nach Fördermitteln etwas erhöht hat. Über die Förderung der Landesregierung hinaus ist auch eine Förderung durch das BMWi möglich, das über die Unterstützung des Radwegebaus die Entwicklung von Wirtschaftskraft initiieren möchte. Allerdings wird diese Förderung ausschließlich für Radfernwanderwege gewährt, kreisliche oder kommunale Belange an Radwegen können über das Wirtschaftsministerium nicht gefördert werden. Die Landesregierung ist stolz darauf, dass im bundesweiten Radfernwanderwegenetz bereits zwei Radfernwanderwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern enthalten sind und entsprechend vom BMWi gefördert werden.

Als problematisch erwies sich in der Vergangenheit die Diskussion um die Oberflächenbeschaffenheit dieser Radwege. Das Land vertritt die Ansicht, dass aufgrund der geringen Unterhaltskosten eine Asphaltierung anderen Oberflächenbelägen vorzuziehen ist. Der Eingriff in die Natur aufgrund der Versiegelung sei vernachlässigbar gering im Vergleich zum potenziellen Nutzen durch ökologisch nachhaltigeren Fahrradtourismus. Die (meisten) Landkreise als ausführende Organe der Planung, des Baus und vor allem des Unterhalts sind hier mittlerweile der gleichen Meinung und stimmen mit dieser Bauweise überein. Nach anfänglichen starken Interessengegensätzen hat auf Ebene der Verwaltungen ein Politikwechsel in dieser umstrittenen Frage stattgefunden.

Von der Entwicklung eines Radfernwanderwegenetzes verspricht sich die Landesregierung touristische und ökonomische Entwicklungsmöglichkeiten durch den zunehmenden Radtourismus. Ein Vorbild ist der Donauradweg in Süddeutschland, der maßgeblich zur Auslastung vieler 3- oder 4-Sterne Hotels

beiträgt. Auch für Mecklenburg-Vorpommern ist es ein Ziel, in diesem Marktsegment die Anteile zu erweitern.

Um für den Radweg Berlin-Usedom eine Förderung des Bundes zu erhalten, müsste dieser Radweg in das Landeskonzept der 13 Radfernwanderwege aufgenommen werden, dazu müsste dieses Konzept jedoch – mit hohem Zeitaufwand - neu beraten werden. Eine Möglichkeit wäre die Integration bereits vorhandener Teilstrecken des Landeskonzeptes in den Radweg Berlin-Usedom, so dass zumindest für Teile eine (schnellere) Förderung durch das Land möglich wäre.

13.4 Radfernwanderweg Berlin-Usedom: Planung und Umsetzung im Landkreis Barnim

Im Brandenburger Landkreis Barnim spielte für die Umsetzung des Radfernweges Berlin-Usedom vor allem der politische Beschluss des Landes eine wichtige Rolle, die Federführung für die Planungen an die betroffenen Landkreise zu vergeben. Die Entwicklung der Planung und Umsetzung des Radfernweges seit 1996 kann in 5 Phasen eingeteilt werden:

In der ersten Phase, der *Vorbereitungsphase (1996/1997)*, wurde die Tourismusförderung als neue Aufgabe der Landkreise in Brandenburg institutionell gefordert. Der Tourismus sollte stärker auch als Teil der allgemeinen Wirtschaftsförderung wahrgenommen werden. Die Kreise hatten somit ein eigenes Interesse an der Tourismusförderung und übten entsprechenden Druck auf die Landesregierung aus.

In der *Beschlussphase (1997)* wurden die institutionellen Rahmenbedingungen für die Planung des Radfernwanderweges Berlin-Usedom geschaffen: die Tourismusförderung ging auch institutionell durch einen Kabinettsbeschluss der Landesregierung auf die Landkreise über. Ferner gab es Kreistagsbeschlüsse zum Integrierten Wirtschafts- und Entwicklungskonzept (IWEK) und zum Konzept der touristischen Schwerpunktmaßnahmen des LK Barnim.

Die eigentliche Planung des Radfernwanderweges begann mit der *Konzeptionsphase (Jan 1998 - Mai 1999)* und war in die Planung des sog. „Vier-Wege-Netzes“ (Rad-, Reit-, Wasser- und Wanderwege) integriert. Prinzipiell ging es hierbei um die Schaffung einer auf- und miteinander (den regionalen Akteuren) abgestimmten, regional und überregional bedeutsamen und umsetzungsorientierten Vier-Wege-Netz-Konzeption als Zielnetz mit Maßnahmenkatalog unter Beachtung von Schnittstellen mit anderen Maßnahmen, anderen Akteuren und Entscheidungsträgern. Das Prinzip der Konsensfindung zwischen den beteiligten Akteuren war ein zentrales Element, da sonst kaum mit einer erfolgreichen Umsetzung zu rechnen gewesen wäre.

Mit dem Kreistagsbeschluss vom 1.9.1999 endet die *nochmalige Beschlussphase* (diesmal auf Kreisebene), wobei hierbei zwei Ziele im Vordergrund standen. Zum einen das formale Ziel, wonach die Planungen als Arbeits- und Handlungsgrundlage für Kreisverwaltung und andere beteiligte Akteure dienen sollen. Auf der anderen Seite stand natürlich das inhaltliche

Ziel der Entwicklung eines ökonomisch und ökologisch erfolgreichen Tourismus in der Barnim-Region im Mittelpunkt.

Seither läuft die fünfte Phase, die *Umsetzungsphase*, wobei die Entwicklung des Radweges Berlin-Usedom einen besonderen Stellenwert innerhalb des Vier-Wege-Konzeptes genießt. Fördermittel zur Durchführung verschiedenster Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen der Radwegkonzeption können eingeworben werden, wobei immer auch die formalen und inhaltlichen Anforderungen des Kreistagsbeschlusses berücksichtigt werden müssen.

Die lokale Wirtschaft beginnt nun langsam das Potenzial der Vier-Wege-Konzeption im Landkreis Barnim zu entdecken und für sich zu nutzen. Für die Zukunft hat sich der Landkreis eine Intensivierung der Länder übergreifenden Kooperation für die Umsetzung des Radfernwegs Berlin-Usedom mit den betroffenen Landkreisen in Mecklenburg-Vorpommern vorgenommen, bisher waren die Länder übergreifenden Aktivitäten nicht ausreichend.

13.5 Radwegebauprogramm im Landkreis Uecker-Randow

Der Landkreis Uecker-Randow hatte nach 1990 als einer der ersten ein Wegebauprogramm für Fahrradwege (1994), welches bis 1998 realisiert wurde.

Diese ursprünglich insgesamt 80 km lange Wegenetz (das zuerst mit kostenintensiven sog. „wassergedeckten“ Belägen ausgestattet wurde) belastet den Kreis noch aktuell sehr stark finanziell, vor allem aufgrund der teilweise aufwendigen Fahrradbrückenbauten, sowie in Unterhaltung und Reparaturen.

Große Teile des Radwegebaus wurden über den so genannten „Landwegebau“ realisiert (35 km), wobei zwei Probleme gleichzeitig gelöst werden konnten: zum einen die Finanzierung sowie die technische Problematik, die nötig macht, dass parallel zu unausgebauten Landwegen noch ein Radweg realisiert wird. Das Landwegebauprogramm erlaubt es auch die Wege dauernd zu unterhalten, das sonst niemand (weder Kreis, noch Kommunen) rechtlich zuständig ist.

Von den aktuell 400 km Radwegen sind 200 km Radfernwege. 1997 wurden die Wege an die Kommunen übergeben. Nach einem Jahr zeigte sich, dass 24% aller Nebenanlagen (Raststätten, Aussichtsanlagen, Spielplätze etc.) zerstört worden waren (Vandalismus). Aus dieser und ähnlichen Erfahrungen mit dem Gesamtzustand der Radwege zog der Kreis die Konsequenz, dass unter der Kuratel der Gemeinden ein einheitlicher Wegestandard nicht zu halten ist. Deshalb stellte der Kreis eigene Maschinen und Mittel aus EU-Töpfen zur Verfügung („kleiner Bauhof“), um das Wegenetz zu unterhalten. Aus dieser Konstellation entwickelte sich eine gemeinsame Verantwortung von Kreis und Kommunen.

13.6 Bahn & Bike: Möglichkeiten und Probleme bei der Mitnahme von Fahrrädern im Regionalverkehr der Bahn

Ziel der Bahn ist eine Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten nicht zuletzt auch, um zusätzliche Fahrgastpotentiale zu erschließen. Denn die Bahn strebt insgesamt eine Verbesserung des Umweltverbundes (Bahn, ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr) sowie eine Erhöhung der Erreichbarkeit von Bahnhöfen an. Die Regionalbahnverbindung Usedom–Berlin weist derzeit mit 68 Stellplätzen die höchste Kapazität an Fahrradstellplätzen in der Regionalbahn der DB AG im Vergleich mit dem gesamten Bundesgebiet auf.

Eine Erweiterung der Fahrradmitnahme in der Bahn wird jedoch durch folgende Faktoren beeinträchtigt:

- Die stark schwankende Nachfrage mit Spitzen am Schönwetterwochenenden und in Ferienzeiten
- Begrenzte Kapazitäten in den Zügen (eine Verlängerung der Züge ist z.T. wegen zu kurzer Bahnsteige nicht möglich)
- Der hohe Zeitaufwand, den das Ein- und Aussteigen von Radfahrern bedarf und der die Zugverbindungen verlangsamt
- Die Belästigung für andere Reisende durch abgestellte Räder
- Sicherheitsprobleme bei Überfüllung
- „Fernverkehr im Regionalverkehr“, d.h. Fernreisende in Regionalzügen (schönes Wochenende-Ticket)

Zur Zeit werden verschiedene Lösungsansätze verfolgt. So sollen Wagenmaterial und Zuglänge an die Bedarfe angepasst und spezielle Fahrradzüge eingesetzt werden. Eine weitere Möglichkeit zur Bewältigung der Anforderungen von Radreisenden besteht im Ausbau und der Vernetzung von Ausleihstationen an den Zielorten und auch in der Verbesserung von Abstellmöglichkeiten am Bahnhof. Jedoch kommt die Bahn insgesamt zu dem ernüchternden Ergebnis, dass es auch in absehbarer Zukunft insbesondere in Spitzenzeiten zu Stauungen bei der Fahrradmitnahme kommen wird.